



MCIPOLLINI RB1000

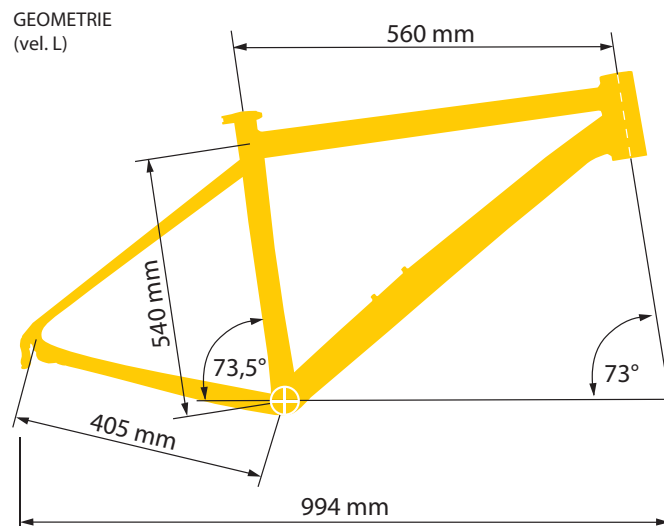
materiál rámu
 karbon T1000 – M46J
 vidlice
 karbon T1000
 zapletená kola
 Lightweight Standard III
 sada
 Campagnolo Super Record (kazeta 11/25 zubů)
 klíky
 Campagnolo Super Record (převodníky 53/39 zubů)
 doplňky
 FSA, Selle Italia, Tufo
 velikosti
 XXS–XXL
 hmotnost
 6,5 kg (velikost L, bez pedálů)
 cena
 316 000 Kč

jako na trenažéru s fixovaným středem, síla jde proti asfaltu bez jakéhokoli náznaku torzních vlivů.

V mé fantazii se utváří scéna z čarodějné sluje, kde Mario přidává do hrnce s vroucí karbonovou masou několik kapek vlastní krve a stroj tak získává jeho DNA. Stejně jistě a dravě se kolo pohybuje i v mírnějších stoupáních identifikovaných pouze vzhledem k zařazenému převodu. Až při vyšším křížení řetězu si uvědomuji, že je obvykle jezdím na malou placku. Spolu s těmito vjemy mé pozornosti neuniká také nadprůměrná stabilita ve vedení stopy. Samozřejmě na ni má vliv i níž posazený představec.

Velice klidně a jistě působí kolo i jako celek, což se osvědčuje na dlouhých rovinách. Podobně vyrovnaný a stabilní pocit vzbuzuje i v klikatých sjezdech do údolí řeky Berounky. Zde si občas korigují rychlost pouze kvůli menší důvěře k brzdnému efektu karbonových ráfků. Už po první jízdě se však tyto obavy zdály být liché, vlastnosti zapleteného setu Lightweight Standard III byly v redakci již několikrát vyzkoušeny a vždy k maximální spokojenosti. To jen fakt, že hodnota stroje převyšuje cenu leckterého automobilu, vytváří v hlavě malý blok, vyvolává opatrnost.

Vysoké karbonové ráfky spolu s monstrózními vnitřními prostory rámu dokáží spolehlivě zafungovat jako reproduktory a roznést zvuk jindy poměrně



tichého unašeče do širého okolí. No co, extravaganci sluší i přiměřený akustický doprovod. Kdo tuto mašinu využije v budoucnu při závodech, může tím soupeřovi drobně pocuchat nervy. Koneckonců právě k závodnímu využití je celý stroj koncipován, o čemž svědčí i poslední hodnocená vlastnost – pohodlí. To je zajištěno pouze v míře nutné k zabezpečení opětovného narovnání vytřesených beder. Pokud preferujete hon za sportovními vavříny, malou míru pohodlí ani nezaregistrujete.

BLESKY FOTOAPARÁTŮ

Euforie ze sezení na nejdražším kole v životě pomalu opadá, zůstává však řada otázek. Tou nejzaváhavější je logicky cena kola. Částka přes 300 000 Kč není zanedbatelná. Pro koho je takový stroj, když vlastnostmi neutíká kolům i citelně levnějším? Je to daň za snahu odlišit se od davu, jít vlastní cestou, nebo si prostě udělat radost, když mohu. Ve mně nechává MCipollini po testu dobré vzpomínky, připomíná mi jednoho z nejslavnějších cyklistických sprinterů minulosti, který byl i mým vzorem. Ciao Mario, díky za zkušenost.

Eda Pinkava
Foto: David Stella