Radikální řešení

Žádná poloviční práce, ale vše dotaženo do detailu nejen estetického, ale zejména funkčního. Takové by mohlo být motto zakladatele značky Boba Parleeho. Tento člověk se desítky let pohyboval v loďařství, kde každá chyba v konstrukci může mít fatální následky, a když se v roce 2000 rozhodl pro založení firmy na výrobu rámů, smýšlel zcela stejně – chtěl vytvořit dokonalý stroj.

Cesta k současné produkci trvala šestnáct let a zakladatel při ní postupně zdolával jednotlivé cíle. Nejprve to bylo pokoření hranice 900 gramů, následně ubrání další stovky gramů. U stroje ESX však není primárním cílem dostat se pod jakoukoli „magickou" hmotnostní hranici, zde se cílí na výkon. A ten je z nemalé části ovlivněn i aerodynamikou.

HRA S TVAREM A ČÍSLY

Pojďme si naznačit, čím Parlee odpor vzduchu snižuje. Aerodynamické protažení přední poloviny spodní rámové trubky končí v prostoru bidonu, který je viditelně zapojen do hry, a profil trubky se zde mění na trojúhelníkový. Plochá je také hlavová partie. S viditelnou šetrností je naproti tomu nakládáno s karbonem u horní rámové trubky. Za integrovanou krytkou hlavového složení se mohutný průřez okamžitě zeštíhluje, že na jeho šíři sotva zbyde místo pro stěnu obtékající průřez kapkovitě tvarované sedlovky s bočními prolisy. K jejímu upevnění byl zvolen zapuštěný rozpěrný šroub.

Při obhajobě tvarových úprav značka vsadila na konfrontaci, a to s rámem z vlastní modelové řady Z. Výsledky měření zde při srovnání s „klasickým" tvarováním trubek udávají úsporu 1:44 min. při konstantní zátěži 200 wattů na 40 kilometrech. Při čtyřicetikilometrové rychlosti je pak při tomto porovnávání udávána 16 wattová úspora výkonu, což je také nezanedbatelná hodnota.

NA POZLÁTKO SE NEHRAJE

Zadní sedlové vzpěry zde díky malému průměru vsadily na jednoduchý kapkovitý průřez a bez větších zvláštností se obešly i vzpěry řetězové. Naopak podobně specifický průřez jako sedlovka využívají nohy přední vidlice.

Z důležitých detailů rámu doplňme úchyty pro montáž brzd systému Direct Mount, ta zadní je situována pod středové pouzdro. Bovden zadní brzdy a kabeláž elektricky ovládaného řazení Di2 vedou kompletně vnitřkem rámu.

Na vlastní produkty sázel Parlee i při volbě kokpitu a sedlovky, vše je samozřejmě z karbonu a ve stejném designu jako rámový základ. Dodejme ještě, že hmotnost rámu je udávána v rozmezí 850–925 gramů v závislosti na velikosti, vidlice pak slibuje váhu 325 gramů.

DÁRKY ZE DVOU KONTINENTŮ

Pokud jsme doposud popisovali ryze americký produkt, dodejme, že stejný kontinent je místem zrodu i pro zapletená kola z produkce Specializedu.

PARLEE ESX

materiál rámu Parlee Carbon HM ESX Recurve **vidlice** Parlee Carbon ESX Recurve 1 1/8" – 1 1/2" **zapletená kola** Roval Rapide CL64, pláště Specialized S-Works Turbo (24 mm), hmotnost kol 1105/1510 g (P/Z, včetně plášťů, upínáků a kazety) **sada** Shimano Dura-Ace Di2 (11 rychlostí, kazeta 11–28 zubů) **kliky** Shimano Dura-Ace (převodníky 52/36 zubů) **doplňky** představec Parlee (100 mm), řídítka Parlee (420 mm), sedlovka Parlee (aero), sedlo Specialized S-Works Toupe (ližiny karbon) **velikosti** S–XL **hmotnost** 7,14 kg (velikost L, bez pedálů) **cena** 129 900/249 990 Kč (rámový set/celé kolo)

GEOMETRIE (VEL. L)

sedlová trubka 506 mm **horní rámová trubka** 575 mm **hlavová trubka** 189 mm **zadní stavba** 410 mm **rozvor** 998 mm **hlavový úhel** 73,5° **sedlový úhel** 73°

Vzhledem k zaměření na souboj s odporem vzduchu zde byl zvolen model Roval Rapide CL 64 s vysokými karbonovými ráfky, na kterém jsou usazeny pláště Turbo S-Works o šířce 24 mm. Specialized pak dodal i sedlo Toupe v nejvyšší úrovni S-Works s karbonovými ližinami.

Tím ale s doplňky americké provenience končíme, dále je tu osvědčená řada Shimana Dura-Ace v elektronické podobě Di2. Ta je připravena s kompromisními převody, kde kliky operují s převodníky o počtech zubů 52/36 a kazeta s rozsahem 11–28 zubů. Konec popisu, jede se.

LETECKÝ DEN

I když Parlee svojí geometrií nijak nevybočuje z běžné produkce, již krátké seznámení nás dokázalo přesvědčit, že vyniká vysokou stabilitou. Spoleh na dokonalé vedení stopy byl po dobu společně trávených hodin naprostý a bez jediné známky neposednosti. To umožňuje soustředit se na výkon, ale také třeba poprat se s nenadálými nápory bočního větru. Ten přeci jen ve vysokých ráfcích a spodní partii rámu nalézal více opory pro své neplechy, než bychom si přáli. Stabilita kola nám však byla zárukou, že nebudeme muset řešit potíže. Ty nastávaly pouze ve chvíli, kdy se zjevila dostatečně dlouhá rovina pro test setrvačnosti kol. Tehdy jsme po krátkém „zážehu" a velmi ochotném rozjezdu kola za chvíli došli na konec nabídky převodů a jen kadence podobná větráku dovolovala udržet krok s možnostmi kola. Ale to se pochopitelně nedá označit za slabé místo stroje, spíše naopak!

JISTĚ K VÝŠINÁM

Rovina a rychlost nebyly jediným trumfem tohoto kola, hned po prověrce jeho rychlých vláken jsme se zaměřili na vrchařské ambice. A ani ty nás nezklamaly, i když zpočátku panovala obava z výšky ráfků. Ty však odváděly i v kopcích spolehlivou práci, hmotnostně na tom nebyly vůbec špatně, odvalovat se dokázaly podle potřeby a navíc nabídly skvělou tuhost. Ta byla ostatně na vysoké úrovni i u vlastního rámu. V útrobách uhlíkové pleteniny oblasti středu stejně jako ve zmiňovaných kolech nebo klikách Shimano Dura-Ace, nikde ani náznak neochoty k jízdě. Odpověď na každé šlápnutí byla absolutní a my si to užívali bez jakýchkoli rušivých vjemů. Kolo nebylo žádný zbrklík, pokud jsme se opřeli do řídítek, nedocházelo k výraznému vychýlení ze směru, stroj se upínal s jistotou na vrcholek stoupání, ke kterému nás vždy k plné spokojenosti vyvezl.

STÍN NA TŘPYTU

Absolutní tuhost kola žádá malou slevu z nároků na komfort. Sedlovka sice nějaké otřesy dokázala zpracovat, ale i přes její podporu, stejně jako práci sedla, jsme cítili po několika hodinách jízdy následky v bedrech. Na vině byla nejen tuhost rámového setu, ale i jeho doplnění o vysoké karbonové ráfky a samozřejmě styl jízdy, ke kterému nás toto kolo vyzývalo. Není to silnička na poflakování se okolo rybníka.

Během celého testování jsme si užívali také vysoký standard funkce sady. Kromě elektronické Shimano Dura-Ace, která plnila naše příkazy snad intuitivně a bez sebemenších náznaků prodlevy, to byly i brzdy systému Direct Mount. I jejich práce byla naprosto čitelná a účinnost bez pocitu poddajnosti.

MYŠLENKA JEDINEČNOSTI

Po společně strávených kilometrech nastává čas rozloučení. Podle očekávání se stroj předvedl v tom nejlepším světle. Nejednou jsme během testování museli souhlasit s tím, že Bob Parlee vyrobil téměř dokonalý stroj s vlastním osobitým výrazem. Jeho vize dokonalosti je zde zhmotněná. A tu trochu nepohodlí, danou přítomností doplňků zaměřených hlavně na aerodynamiku a rychlost, mu za jízdní zážitek se strojem ESX rádi odpustíme.

Eda Pinkava

Foto: David Stella

CINCH

- celokarbonová konstrukce
- barva matná černá
- váha 16 g
- **1 499 Kč / 55,95 €**

2'FER USB

- chytré světlo slouží jako přední (bílé) nebo zadní (červené) – stačí přepnout!
- dvě vysoce svítivé LED diody s výkonem 60 (jako přední) a 20 (jako zadní) lumenů
- viditelnost v úhlu 180°
- 1,5 hodiny svícení a 5 hodin blikání
- dobíjení (3 hodiny) přes micro USB konektor
- LED indikátor nabití
- **599 Kč / 21,95 €**
- **1 099 Kč / 39,95 €** (sada dvou světel)

LOCAL SMALL

- materiál polyester 210D s voděodolnou povrchovou úpravou
- jednoduchý upínací systém na suché zipy
- velký vstupní otvor
- vnitřní kapsa ze síťoviny
- reflexní plochy a poutko na blikačku
- objem 500 ml
- váha 63 g
- **549 Kč / 21,95 €**

AIRSTIK 2STAGE

- přepínání mezi režimem velký objem a vysoký tlak
- hlavice pro galuskový ventilek
- tlak 160 psi / 11 barů
- délka 171 mm
- váha 84 g
- **699 Kč / 24,95 €**

Kompletní modelovou řadu světel, cyklocomputerů, trenažérů, nářadí, košíků, pump, blatníků a brašen najdete na **www.progresscycle.cz** a **www.progresscycle.sk**

Katalog **Progress Cycle 2016** si objednejte zdarma na **info@progresscycle.cz**

Blackburn