Jmenuji se Bond, Mario Bond

NA SPODNÍ RÁMOVÉ TRUBCE NAJDEME JMÉNO NEJVĚTŠÍHO METROSEXUÁLA CYKLISTICKÝCH DĚJIN, NA TÉ HORNÍ NEJELEGANTNĚJŠÍHO AGENTA STŘÍBRNÉHO PLÁTNA S POVOLENÍM ZABÍJET. JAKO BY NÁM NĚKDO CHTĚL DŮRAZNĚ NAZNAČIT, ŽE BYCHOM STROJ VYVEDENÝ VE SKROMNÝCH ODSTÍNECH ŠEDI NEMĚLI PŘEHLÉDNOUT. RÁDI SE SVEZEME, VŽDYŤ JDE O HORKOU NOVINKU, JEJÍŽ KARBONOVÝ RÁM SOTVA STAČIL VYCHLADNOUT – MĚLI JSME JI K DISPOZICI JEŠTĚ PŘED OFICIÁLNÍ PREZENTACÍ.

MCIPOLLINI Bond

Exkluzivita kola od italské spurterské legendy je nesporná i přes skutečnost, že se modelem Bond nabídka značky MCipollini rozrůstá směrem dolů, do cenově dostupnějších hladin. Rámový základ je vytvořen z karbonových vláken T700 a UTS. Přední část vznikla jako monokok, zadní stavba je k ní následně přilepena. Z tvarových kreací můžeme obdivovat výrazně plochou vidlici rozšiřující se do korunky pro ložisko 1,5“, oválnou sedlovou trubku a vysoké hranaté řetězové vzpěry, jež obtékají mohutné pouzdro pro lisovaný střed. Člověk zvyklý na celoodpružené stroje v tomto tvaru automaticky hledá uložení kyvky, ale to si s ním italští designéři jenom hrají. Na spodu středové partie jsou vytvořeny montážní body pro baterii elektronické sady a karbonem zakryté okénko pro správu vnitřkem vedených lanek. Jediná oblast, která by se dala označit slovem subtilní, jsou vzpěry zadní stavby napojující se hluboko pod vrcholem sedlové trubky.

Rám doplňují výplety Fulcrum Racing Zero na plášťových galuskách Tufo, ale především nová sada Sram Red, na níž se svezeme vůbec poprvé. Technologie přepákování brzdových čelistí Aero Link, přesmykač Yaw, upravený tvar pák, nové kliky – o tom všem jsme hodně slyšeli a četli, ale až teď se můžeme přesvědčit, co novinka skutečně dokáže.

KLIDNÁ VODA BŘEHY MELE

Nižší konstrukce hlavové partie Bondu nabídla větší variabilitu při přípravě sportovně laděného posedu i možnost dosažení jeho ryze závodní podoby. Tato pozice řídítek navíc přinesla pohodlné a jisté vedení směru. Představec držel jako přikovaný k obzoru, kde v dáli mizela silnice, až do chvíle, kdy mu i jen malý podnět zavelel ke změně. V takové chvíli kolo rázem ožilo ve snaze splnit požadavek co možná nejlépe. Obě tyto vlastnosti, projevující se prakticky okamžitě po rozjetí, si mohly naplno zaúřadovat v klikatých silničkách Křivoklátska, kam jsme se rozhodli testovací kilometry nasměrovat. A že v ovládání kola zcela absentují prodlevy, se v jejich spleti naplno potvrdilo.

Podobně lichotivé závěry vykrystalizovaly i z prověrky tuhosti při záběru. Nekonečná stoupání, navíc mnohokráte měnící svůj sklon a náročnost, byla

MCIPOLLINI BOND

materiál rámu
karbon T700/UTS
vidlice
karbonová, kuželový krk 1 1/8 – 1 1/2"
zapletená kola
Fulcrum Racing Zero, plášťové galusky Tufo C Elite Ride, 23 mm, hmotnost kol 940/1380 g (včetně pláštů, upínáků a kazety)
sada
Sram Red (kazeta Shimano Dura-Ace, 11–25 zubů)
kliky
Sram Red (převodníky 50/34 zubů)
doplňky
3T Ergonova LTD, Arx LTD, Selle Italia Flite Flow
velikosti
XS, S, M, L, XL
hmotnost
6,93 g (velikost XL, bez pedálů)
cena
129 900 Kč

živnou půdou pro časté úpravy tempa a změny převodů. Avšak ani těžkopádné převalování nohou na velký převodník, ani snaha o překročení rekordní kadence „na malou" neodhalily slabší místo již zmiňované masivní futuristicky tvarované středové partie a vůbec celého rámu. Ten byl připraven podpořit jezdcovy ambice za každé situace, bez jakékoli potřeby kompromisů. Jejich nutnost nepřináší ani zapletená kola Fulcrum Racing Zero obutá do pláštovek domácí produkce Tufa. Nabízí nejen absolutně snadné odvalování a lehkost projevu ve stoupáních, ale současně je možné se na jejich vedení spolehnout i v klikatých sjezdech.

Tvrzení o dokonalosti se ale v plném rozsahu nedá použít při hodnocení míry pohodlí. Primární zaměření na pevnost, navíc v kombinaci s kapkovitým průřezem sedlovky, trochu otupilo snahy materiálu o absorpci otřesů, a tak jich nezanedbatelná část doputovala až do ližin sedla. Ještě že tento doplněk z nabídky Selle Italia využívá ve své konstrukci karbonu a sedlo dokázalo část této řehole převzít na sebe. Nadstandardní komfort nelze očekávat ani od předku kola, i zde jsme vnímali spíše snahu o docílení tuhosti, než o odlehčení od nerovností silnic. Alespoň částečné pohodlí dlaním přinesla jen plochá řídítka 3T.

RED 2012? 2013? DVA TISÍCE KOLIK?

Neodmyslitelnou součástí stroje je nový Red, který byl představen a uveden do prodeje poměrně nedávno – není to tedy ani součást modelové řady 2012, ale ani 2013. To ale není důležité a nemění to nic na tom, že americký Sram věren své pověsti opět poposunul laťku užitných vlastností o kousek výše. Mluvíme hlavně o brzdách – o sekundárním vahadle na jedné z čelistí, napomáhajícím k ještě vyšší citlivosti a čitelnosti brzdného efektu, ale i o novém tvarování pák. Jejich tělo je o poznání užší a designová úprava se nevyhnula ani hlavici, která ve srovnání se svou předchůdkyní lépe padne do ruky. Tyto změny se podepsaly na dokonalé ergonomii držení, a pokud jsme připočítali i lehké vnější vyklonění pák a jejich jemný a současně přesný chod, není k nejvyššímu hodnocení již co dodat. Snad jen to, že jsme během testu přestali na jejich ovládání zcela myslet a veškeré úkony prováděli intuitivně.

JDE TO I BEZ ÚLETŮ

Poměrně mladou značku MCipollini jsme doposud vnímali spíše jako extravagantní, stejně jako celou kariéru jejího zakladatele Maria Cipolliniho. Novinka Bond ji ale staví do zcela jiného světla. Na pohled jednoduchý

a v žádném směru nevybočující (snad vyjma středové partie) stroj zaujme jen málokterého laika. Žádná tvarová anomálie, pouze jednoduché tvarování trubek bez výraznějšího dokazování možností práce s karbonem. Nic, co by šokovalo. Na druhou stranu je ve stroji ukryta vnitřní síla, při silném šlápnutí do pedálů okamžitě a agresivně reaguje. Vlastnosti zde prostě převažují nad pozlátkem, a to je přece u kola to hlavní.

Karel Kuchler, Eda Pinkava
Foto: David Stella a Rudolf Hronza