

Cipollini RB1000



Dokončení ze str. 1 ⇨

My jsme využili možnost důkladně otestovat model RB1000, který nám poslydl dovozce značky Cipollini do České republiky, společnost Kolokrák. A s cenovkou na hranici tří set tisíc se jedná o jedno z vůbec nejdražších kol, která jsme kdy testovali.

Model RB1000 není sice žhavou novinkou a přechází z letošní sezóny do kolekce 2014 v takřka nezměněné podobě, současně je však jedním z vůbec nejlepších silničních kol na světě. Konkrétní, námi testovaný kus má již svého majitele, jehož představám bylo uzpůsobeno osazení kombinující sadu Shimano Dura-Ace s elektronickým řazením Di2 a exoticky vylížejší kola Lightweight Fernweg, s výškou profilu ráfku 81 mm, celokarbonovou konstrukcí a cenou páru téměř sto deset tisíc korun. A nebyl by to Kolokrák, kdyby kolo zákazníkovi nedoladil do nejmenšího detailu, o čemž vypovídá například grafiko představe a řídítek FSA Plasma s grafickou barevně sjednocenou s rámem.

Bez kompromisu

Monokoková konstrukce využívá tři různá karbonová vlákna, s jejichž pomocí jsou namíchány výsledné vlastnosti tak, aby rám při co nejnižší hmotnosti nabídl vysokou tuhost, a současně schopnost pohlcovat nemalou část otřesů. Nutno hned zdrazit, že mix téměř protichůdných požadavků se u tohoto ručně vyráběného rámu podařilo namíchat opravdu skvěle. Vraťme se ale nejprve ke konstrukci a k světybným, nezámenitelným tvarům, které spojují funkci a umělecké dílo do jediného celku.

Označení materiálu T1000 informuje o použití nejvyšší kvalitatívni úrovně karbonových vláken, a to na rámu i přední vidlici, přičemž hmotnost samostatného rámu ve velikosti M je 1050 gramů. Důležitější v této souvislosti zdůraznit, že konstrukce využívá integrovanou sedlovku, bez níž by finální hmotnost znatelně klesla. Pro všechny odpůrci integrace sedlovky jedna zásadní zpráva, Cipollini k modelu RB1000 nabízí i standardní zámeček a zasouvací sedlovku, pro jejíž instalaci je nutné integrovat díl zařazenou v přesně označeném místě. Takže při následném prodeji kola odpadá problém s nemožností nastavení výšky sedla.

Z konstrukčních řešení rámu vynikne především molhnutí, téměř čtvercový profil spodní trubky u středového pouzdra, jenž se směrem dopředu mění v oválný, doplněný o náznak „ploutve“ usměrňující proudění vzduchu za předním kolem. Totéž posílá, tedy co nejlepší aerodynamiku, vyznává také vytvarování přední partie spodní trubky, opticky navazující na korunku vidlice. Plynuje se měnící průřez je vlastní i horní trubce, čistě přecházející v kónickou hlavu

s 1,5" spodním ložiskem. Nejpřipíčetším prvkem modelu RB1000 je ale prohnutá zploštělá sedlová trubka, jejíž tvar kopíruje galusku zadního kola, a požadavek co nejlepší aerodynamiky je zřetelný také u sedlových vzpěr zadní stavby. Z každého detailu je znát preciznost a náročnost výroby. Mimochoodem, rám RB1000 je dodáván v sedmi velikostech a šesti barevných kombinacích.

Na závodní dráze

Jední vlastností jsou zcela nekompromisní a z hlediska ovladatelnosti bude RB1000 jen těžko hledat soupeře. Jeho supercitlivé řízení není pro každého, tento stroj evidentně konstruovali závodníci především pro závodníky. Namíkování jízdního projevu připomíná závodní motoriku – dokonalé spojení jezdců se strojem, perfektní tuhost a vysoký výkon. Co nejkratší rozvor, ovšem takový, aby nehořel kontakt špičky třetý s předním kolem, zajišťuje nejen bleskurýchle reakce, ale současně hodně nadstandardní obratnost i při pomalejší jízdě, což se hodí například bezprostředně po startu závodu. A zatímco při běžné jízdě bude muset RB1000 především méně zkušený jezdec nějakou dobu krotit, než si navykne na ostrost řízení i celkových reakcí na podněty, tak při jízdě ze sedla může počítat s až nezvyklou stabilitou. Je cítit, že Mario Cipollini byl vylážením spurtů a tento rám koncipoval tak, aby při silové jízdě ze sedla jel skoro jako po kolečkách. Ani se nechce věřit, jak se při nástupu takto živé kolo zklidní a jezdec se nemusí příliš snažit držet přímý směr. Cipollini byl králem spurtů a v případě jeho kol tak bude i nadále.

Akcelerace 7,05 kg (v druhé nejvyšší velikosti) vážícího kola je vynikající a podílí se na ní jak tuhost rámu, tak i hmotnost kol 1355 gramů. Tyto „Lightweighty“ však byly navrženy především pro rovinné tratě, pro časovky a triatlony, a přestože jsou

hodně rychlá a současně nebyly tuhé, tak bychom si na RB1000 dokázali představit univerzálnější kola se standardním profilem ráfku, čímž by se navýšil také jízdní komfort. Ovšem touha po vysokých rychlostních průměrech byla u kombinace daného rámu a kol neuvěřitelná. Na rovinkách stačilo volně točit nohama a computer ukazoval třicetku, naopak, když se do toho jezdec trochu opřel, nebyl problém v méně kopcovitém terénu držet průměrnou rychlost blížící se pomalu čtyřiceti. Zkrátka tam, kde jste na „obyčejném“ státičovém kole zvyklí jezdit třicet až pětáctičet, pojedete na RB1000 o několik kilometrů za hodinu rychleji. Svůj podíl na tom má samozřejmě také psychologický efekt, jenž vychází jak z ceny kola a jeho technické i designové výjimečnosti, tak i z „hučivého“ zvukového doprovodu, který je pro kola Fernweg při silovém záberu typický.

Osazení záleží na prioritách zákazníka. My bychom možná namísto klik Rotor upřednostnili standardní Dura-Ace, případně karbonové FSA K-Force Light. Lidé z Kolokrák ale vjezdou vsříc jakýmukoli požadavkům a na serveru YouTube najdete hned několik videí ze stavby kol Cipollini pro konkrétní závodníky. Stačí zadat do vyhledávače: „Stavíme šperky mezi šperky.“ A celková cena kola? Možná by bylo nejednodušší dát právě jí do minulosti pod testem. Ale neuděláme to. Cipollini RB1000 je naprosto exkluzivní záležitost jen pro vyvolené, stejně jako třeba supersportovní Lamborghini Aventador. U toho taky nebude majitel fábě nadávat, že je drahý... ■



Dámská zóna

aneb to nejlepší pro cyklistky

Marin byl již od devadesátých let mi-nulého století spojován především s nevědším designem, nízkou hmotností a později také s atypickými konstrukcemi zadního odpružení. Umí to s karbonem, duralem a v minulosti také s kvalitní ocelí nebo dokonce titanem. V jeho nabídce nalezneme prakticky vše, od standardních bítů a silničních modelů, přes krosová či fitness kola, až po dámskou kolekci. Naše Dámská zóna se tedy tentokrát zaměřila právě na značku ze slunné Kalifornie, jejíž

s dodatkem WFG. Rám konstrukčně vychází z vyššího typu, nechybí mu tedy technologie Hydro-Edge zajišťující rámovým trubkám charakteristicky hranatý rukopis. Cena 18 190 korun znamená sice již „pouze“ výkonostně-sportovní pojetí jízdy, nicméně funkční osazení, zahrnující vidlici Suntour XCM a kombinaci dílů Shimano Deore a Acera, je zárukou spolehlivosti. To platí i v případě hydraulických kotoučovek Tekro Draco.

Kotoučové brzdy pak nechybí ani dvojici základních MTB modelů dámské řady, konkrétně strojům Wildcat Trail WFG a Coast Trail WFG Disc. První jmenovaný, s cenovkou 15 490, vsadil na elegantní černo-bílý design, vidlici Suntour XCM a díly Shimano Acera. Brzdí se me-



MTB nabídka s přídomkem WFG zahrnuje čtveřici modelů v cenovém rozpětí od necelých čtrnácti do téměř třiceti tisíc korun. Vybere si proto jak začínající bikerka, tak i sportovně zaměřená terénní cyklistka, požadující vybavení třeba i na bikemaratonské tratě. Všechny, bez rozdílu výkonosti, pak uspokojí jak libivý design, tak především dámskou tělu odpovídající geometrie Woman's Fit (se sníženou horní trubkou), případně sedla, sedlovky s přímým zámečkem a další aspekty navýšující komfort jízdy. Dámskému urdění odpovídá také nadstandardní nabídka čtveřice velikostí rámu, a to s rozsahem 13 až 19 palců.

Nejvýše postavený dámský MTB model Juniper Trail WFG s cenovkou 29 290 korun je čistokrevným sportovně-závodním XC strojem. Jeho rám ze slitiny 6061 vsadil na tříkrát zeslabované hlavní trubky a dvakrát zeslabované vzpěry zadní stavby. Důležitým požadavkem zde tedy byla jak nízká hmotnost, tak i schopnost rámu pohlcovat část otřesů. Vzduchovou vidlici Rock Shox Recon Silver se 100mm zdvihem doplňují komponenty Shimano SLX a Deore XT, brzdí se kotoučovkami Avid Elixir 1. Bílou barvu na vidlici, představci a sedlovce doplňují také bílé ráfky obuté do univerzálních pláštíků Continental X-King.

chanickými kotoučovými brzdami Tekro Novela. Na ty ostatně spoléhá i základní typ Coast Trail, jinak vybavený převážně řadou Shimano Altus. Oba základnější dámské modely od Marinu upřednostnily osvědčené pláště Geax Sguaro nabízející nižší valivý odpor. Ostatně již podle obtu-ří je dobře znát, pro koho výrobce které z popisovaných kol koncipoval – zatímco u levnější dvojice předpokládá jízdu lehčím terémem převážně za sucha, dražší modely a jejich „kontiky“ poskytnou ideální adhezi takřka na jakémkoli druhu podkladu a umožní pilování jezdecké techniky a postupně posunování hranic.

Všechny výše popsané modely pak nabídnou spíše zpřímenější a tedy maximálně komfortní posed, doplněný pohodlným sedlem, tvarovaným v závislosti na ženské anatomii. K tomu nemůže chybět barevně i grafické sladění všech doplňků a v neposlední řadě pro danou značku typické designy. Tedy přesně takové, že si Marin již z dálky nesplesnete s jiným výrobcem – podobně, jako váš kabelkou od Versaceho také snad nikdo nezamění s jinou. Styl a elegance jsou zkrátka důležité, a to na kole i v módě... (kad)

Technické specifikace

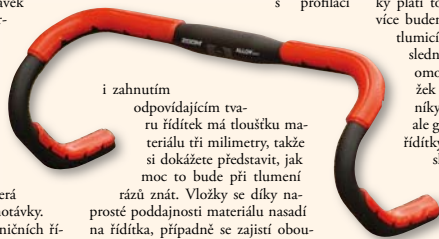
(osazení testovaného modelu)	Velikost XL
Rám: Carbon T1000.M46J	
Vidlice: Carbon T1000	
Klíky: Rotor 3DF 53/39	<ul style="list-style-type: none"> + fantastická ovladatelnost, stabilita ve spurtu, torzní tuhost rámu - nenalezli jsme
Brzdy: Shimano Dura-Ace	
Řazení: Shimano Dura-Ace Di2	
Přehazovačka: Shimano Dura-Ace Di2	
Přesmykač: Shimano Dura-Ace Di2	
Kola: Lightweight Fernweg	
Kazeta: Shimano Dura-Ace 12-28 (11)	
Galusky: Continental Grand Prix 4000	
Řídítka: FSA Plasma	
Sedlo: Selle Italia SLR SuperFlow	
Hmotnost: 7,05 kg (vel. XL)	
Cena: 299 000Kč	

Gel pro pohodlí

Omotávky silničních řídítek jsou téměř stejnou alfou a omegou pohodlného úchopu, jako jsou pro bikery směs či průměrné gripů. Zatímco u omotávek lze vybrat ze syntetického či korkového provedení nebo dalších drobných specialit, u bikových gripů je mnohem větší výběr.

Navýšit komfort úchopu u silničních řídítek může omezovat i jejich profilace, protože někdo vozí klasický kruhový průřez, a jiný naopak karbonový kousek s hodně plochou horní úchopovou částí, která je často zcela prostá jakékoliv omotávky. Pro ty, kdo chtějí mít úchop silničních řídítek co nejpohodlnější a omotávají i hor-

ní úchopovou část, nabízí RavX speciální gelové vložky Bar Gel pod omotávku. Čtveřice gelových vložek s profilací



i zahnutím odpovídajícím tvaru řídítek má tloušťku materiálu tři milimetry, takže si dokážete představit, jak moc to bude při tlumení rázu znát. Vložky se díky naprosté poddajnosti materiálu nasadí na řídítka, případně se zajistí oboustrannou lepicí páskou nebo na něko-

lika bodech vteřinovým lepidlem, a přes ně už jen stačí nainstalovat omotávku. Lze samozřejmě použít jen vložky na spodní, nebo naopak horní část řídítek. Délka horních je 120 a spodních 210 mm, samozřejmě je lze jednoduše uštípnout zkrátit a přizpůsobit šířce řídítek. Při instalaci omotávek platí totéž, co bez použití vložek, čím více budete utahovat, tím větší výsledná tlumící vrstva bude, a to platí i pro následné stažení této gelové vrstvy pod omotávku. Hmotnost sady čtyř vložek je 73 gramů, což je pro milovníky pohodlí zanedbatelná hodnota, ale gramážový fetišista s karbonovými řídítky za několik tisíc korun asi bude skřípat zuby a raději pořídí rukavice se silnějším polstrováním. Cena 240 korun je pak srovnatelná s cenou dostupné omotávky. (už)

vedi italiano
italská produkce od roku 1919

005 bílo-černé,
černá-žluté
(skla CRX (Chromax))
2590 Kč

005 žluté
(skla RW (Rainbow))
1890 Kč

005 ITA bílé, žluté
(skla RW (Rainbow))
2090 Kč

novinka 2013

skla, která se během několika sekund přizpůsobí intenzitě světla a chrání tím Váš zrak při přechodu z tmavého prostředí do jasného slunce.

zrcadlová skla, snižující odlesky

Dovozce:
Jiří Škoda
www.cykloskoda.cz

Distributor:
Pažak s.r.o.
www.pazak.eu

Prodeje:
Cyklomax s.r.o.
www.cyklomax.cz