

Nebeská jízda

text Eda Pinkava foto Michal Červený

Italové jsou ve světě silniční cyklistiky vnímáni jako mistři tvarování a designu obecně. Jinak tomu tedy snad ani nemůže být u jednoho ze základních pilířů rámařské školy, značky De Rosa. Jak je psáno v memoárech tohoto výrobce, byla to doba plná energie, Evropa se pomalu vzpamatovávala z následků druhé světové války a obchodu se dařilo. Rok 1953 byl tak tím pravým pro první kapitolu dlouhé historie vývoje, opřené o postavu Uga De Rosy, jejího zakladatele.





A že měl zakladatel nemálo možností, jak svoje rámy vylepšovat, může naznačit i fakt, že byl současně vyhledávaným mechanikem pro jezdce jako Gianni Motta, Eddy Merckx, Rick Van Looy nebo Francesco Moser. Asi ani nepřekvapí fakt, že jeden z výše jmenovaných a sám následně výrobce rámu – Eddy Merckx, byl tím nejlepším testovacím jezdce pro svůj vytříbený cit na detaily geometrie.

Skokem se posouváme o několik dekád dále, do současnosti, kdy silnici vládne karbon. Rok 2016 je totiž startovacím obdobím, kdy se značka De Rosa spojila s designovým specialistou, firmou Pininfarina, a to, že tento „sňatek“ znamená spolu se zaměřením na detail i soustředění se na aerodynamiku, je nasnadě. Právě v aerodynamickém tunelu Pininfariny totiž vznikaly originální tvarové variace pro vozy formule 1 včetně Ferrari, a tak jaké lepší doporučení byste si mohli představit.

Díky tomu může tomuto karbonovému stroji vévodit profil kapky, i když dle očekávání designově stylizovaný. Stejně logickým je jeho využití na spodní rámové trubce, horní čtvrtině sedlové a hlavové partii. Další specifické aerodynamické úpravy jsou zhmotněny ve spodní části sedlové trubky dokonale kopírující rádius zakřivení zadní pneumatiky až k místu propojení s podsazenými sedlovými vzpěrami. To, že nepřerušovaná dráha těchto vzpěr a následná proměna v řetězové je narušena jen integrovanými patkami pro využití pevných os, je nasnadě. Další úpravy jako zploštělá horní rámová trubka, integrovaný zámek aerodynamické sedlovky nebo použití ložisek PressFit BB 86,5 mm patří k dobrým mravům současných konstrukcí. To vše ukryto pod blankytnou modří maskující směr karbonových vláken s moduly tuhosti 30T, 40T a 60T umně promíchanými k dosažení požadovaných vlastností jednotlivých částí základu. Jako zajímavá informace se nám jeví i udávaná hmotnost rámu na hranici 900 gramů, to je celkem kontrast s pohledovou robustností spodní partie a aerodynamice zaslíbených úpravách.

ITAL, JAK SE PATŘÍ

Co jiného byste si přáli osadit na ryzího Itala než komponenty stejného původu. Campagnolo zde rozehrálo svůj part s komponentovou úrovní Chorus, a to v semikompaktní sestavě převodníků a kazetě „do rychla“, tedy největším pastorkem s 29 zuby. To vše v mechanické podobě řazení a současně se stále populárnějším hydraulickým brzdovým systémem. Loga Campagnola naleznete i na bocích karbonových ráfků Bora WTO (Wind Tunnel Optimized), kde zkratka napovídá i o jejich optimalizaci v aerodynamickém tunelu. Italskou výstavku doplňuje designově vyladěné kombo řídítek Vision Metron, sedla Selle Italia a obutí z produkce Vittoria. Dříve, než se stroj pustí do zdolávání nástrah testovacího okruhu, doplníme velmi zajímavou hmotnost 7,9 kg ve velikosti 60 cm.

VZHŮRU K OBLAKŮM

Namísto superlativů vychvalujících jen designovou stránku zpracování se pusťme do prověrky, jak je to s jízdními vlastnostmi. Zklamání dle očekávání nepřišlo a sestava dokázala velmi obstojně reagovat na podněty ke zrychlení. Ostatně jinak tomu ani být nemohlo, zapletená kola Bora WTO jsou zrozena pro rotaci ve vyšších rychlostech, a tam jsme vnímali jejich čitelnost projevu nejlépe. Jízda v tempu, prováděná setrvačnickovým efektem, byla vskutku zážitkem, pro který stálo za to si přivstat, aby trval co možná nejdéle. Ani tato kola by však nebyla tak silná v projevu, kdyby jim nebyl oporou velmi tuhý spodek rámu. Ať jsme se snažili sebevíce, skrze klíky se nám nedařilo najít jakoukoli skulinku nebo detail, kde by šlo lokalizovat slabinu systému. Skvělá odezva za každé situace a procenta sklonu vozovky byla takřka ukázková. Současně s tím jsme se mohli spolehnout na vysokou úroveň klidu ve vedení stopy. Až nezvykle vysoká stabilita předku vzhledem k úhlu hlavové trubky vyžadovala trochu návyku, ale právě díky ní bylo

SÓLO TEST

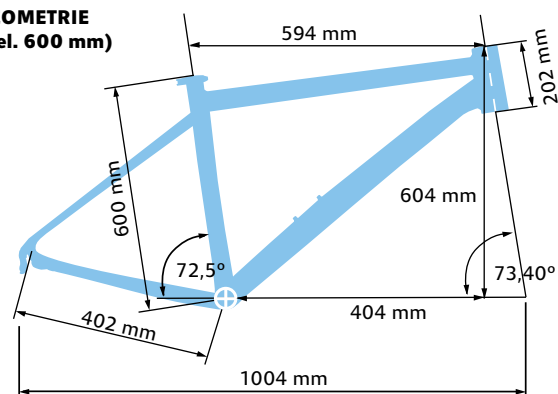
následně možno zcela zapomenout na potřeby vyššího soustředění k udržování směru. Široká plocha řídiček nabízela i poměrně vysokou dávku komfortu, tedy alespoň pro ruce a ramena. Tvarování rámu, robustní profilovaná sedlovka, ale i rovné nohy přední vidlice byly v nabídce filtrování otřesů a rázů docela skoupé a dost podobně tomu bylo i s masou karbonu na ráfcích. Veškerou zodpovědnost za poskytování nutné dávky pohodlí tak na sebe vzaly pláště Vittoria v bohatě širší 28 mm. To se jim sice dařilo jen zčásti, ale vzhledem k tomu, že jde o sportovní stoj, bez potíží jsme střídmejší nabídku akceptovali. Když jsme se pustili do prověrky vrchařských schopností, opět jsme se setkali s nadprůměrnou stabilitou vedení směru, lehkost ovládání byla spíše průměrná a více než s řídičky svědčila kolu práce s těžištěm při jízdě v sedle. To ale nic nezměnilo na velmi slušné odezvě a souboj s vrstevnicemi byl více zábavou než urputným zdoláváním stoupání.

ZPÁTKY NA ZEM

Dost podobně jsme vnímali projev sestavy i ve sjezdech, i tam bylo příjemnější pracovat s těžištěm, než se snažit vše „urvat“ řídičky. Odměnou za to nám byl dokonale stabilní společník, s nímž jsme se nebáli pilotovat předek i v rychlostech na limitu našeho sjezdařského umu. Jen bylo třeba dávat zpočátku pozor na efektivitu práce hydrauliky. Ta bohužel ve srovnání se Shimaneem hraje druhé housle a chvíli trvalo, než desky a rotory našly ideální souznění. To ale doplňujeme hlavně jako poznatek z testování zcela nových componentů, po zajetí byl brzdový efekt (i díky zkušenostem z dlouhodobého testu v čísle 3/2020) velmi slušný. Typicky ostrý byl také projev řazení. Campagnolo si nikdy nehrálo na snahu o jemnost funkce, a i proto je řadou uživatelů oblíbené. Přesto zde byl vnímán o něco vyšší odpor řazení, než jsme zvyklí, dle našeho názoru přisuzovaný množství ostrých ohybů bovdenů, které musely vykroužit díky skrytu v prostorách řídiček, hlavové trubky kola a rámu, než se dostaly k měničům. Na potřebnou přesnost to ale vliv nemělo a po chvíli jsme tento efekt prakticky přestali vnímat.

Co by ale jeden pro svoji oblíbenou značku neudělal, proto se opět opíjeme do velmi příjemně tvarovaných pák a spolu s delším posedem navyšujeme dávku společných kilometrů. A opět dochází na slova chvály. Aerodynamické úpravy stroje mají i psychologický efekt a my si připadali jako v kokpitu letadla s řídičky/křídly prořezávanými vzduch takřka bez odporu. Snad jen silová jízda na těžký převod nás malinko vyváděla z rovnováhy, a to doslova vzhledem k lehké boční flexi sedlové trubky. To bylo vzhledem k výraznému zploštění a její délce vnímáno jako nutný kompromis primárnímu soustředění na aerodynamiku, nikoli jako chyba konstrukce. Při jízdě v sedle jsme si také pochvalovali tvarování sedla Selle Italia SLR, které bez módních úprav a ve stíhu provázejícím tento model již léta nabídlo celkem slušnou oporu a současně potřebnou míru rozložení tlaku pro sedací partii.

GEOMETRIE (vel. 600 mm)



DE ROSA SK PININFARINA

materiál rámu De Rosa SK Disc karbon **vidlice** De Rosa SK Disc karbon, celokarbonová, ACR sloupek 1,5–1,5" **zapletená kola** Campagnolo Bora WTO 45, pláště Vittoria Corsa Graphene 2.0, 28 mm, hmotnost kol 1280/1680 g (P/Z, včetně pláště, os, kazety a kotoučů) 160/140 mm–P/Z, hmotnost pláště/duší 260/115 g **sada** Campagnolo Chorus (12 rychlostí, kazeta 11–29 zubů) **kliky** Campagnolo Chorus (převodníky 52/36 zubů) **doplňky** představec/řídička Vision Metron 5D (120/420 mm), sedlovka De Rosa Aero (aero profil), sedlo Selle Italia SLR (ližiny karbon) **velikosti** 460, 480, 500, 520, 540, 560, 580, 600 mm **hmotnost** 7,9 kg (velikost 600 mm, bez pedálů) **cena** 202 000 Kč

SRDEČNÍ ZÁLEŽITOST

Seznámení s jednou z italských klasik bylo velmi příjemným zážitkem nejen pro slušnou dávku sportovního naturelu této konstrukce, ale i pro vnímání vnitřní energie stroje. Symbióza nejnovějších technologických prvků jako hydraulika, aerodynamické profily a integrace všeho do nitra rámu, ve spojení s typickým projevem mechanického ovládání řazení, nebo přítomností jednoduchého, ale k naší spokojenosti pracujícího sedla. To jsou dle našeho názoru hodně povedené prvky dávající dohromady jedinečnou skládačku kola, které budí obdiv na pohled a současně mu nejsou cizí výkonnostní cíle uživatele. A ten design! Nejedna cyklista srdcař propadne jeho uhrančivosti při prvním setkání.

