

Pokud se někdo hned na začátku tohoto testu trochu zhrzojí, že jsme si vzali pod drobnohled „odpruženou“ silničku, může být na jeho konci velmi překvapen. Mikro elastomer v prostoru napojení zadní stavby na horní rámovou trubku není pro zvýšení komfortu ničím novým a nejedna značka jej zařadila stejně jako italský Wilier i do nejvyšších modelových řad.

Magická formule Actiflex 2.0 zde má jednoduché dešifrování, systém totiž nabízí možnost volby ze dvou tvrdostí elastomerové vložky, a to „hard“ a „soft“. Tato variabilita je závislá nejen na preferencích uživatele, ale i na jeho hmotnosti, aby tak byl systém pohlcování otřesů a vibrací co nejefektivnější. Nejen na tomto prvku ale rám stroje staví. Samozřejmě ze všeho nejdůležitější je skladba vlastního materiálu. Využito je služeb uhlíkové směsi, kde prim hraje karbon nejvyšší kvality, do kterého je začleněno speciální polymerové vlákno. Tato směs se připisuje vertikální elasticita a zároveň torzní tuhost. Nedílnou součástí jsou i tvarové variace jako masivní středové pouzdro BB 86,5 mm pro ložiska PressFit, ostré hrany v profilech horní a spodní rámové trubky, nebo postupnost přední vidlice a zadní stavby pro obutí do šířky 32 mm. Takto by se vlastně dalo kolo specifikovat jako dokonalý univerzál, který vás odveze stejně snadno až na druhou stranu zeměkoule, jako na náměstí pro zmrzlinu. To by ale nesměla stát v jeho specifikaci zmínka o sice pohodlné, ale stále závodní geometrii. Ambice, že i při menším nahrbení páteře do toho můžete rádně slápnout, tedy nejsou nijak přehnané. K tomu přispívá i další, na první pohled tajuplná zkratka – AccuFit.

Zábava především



SÓLO TEST

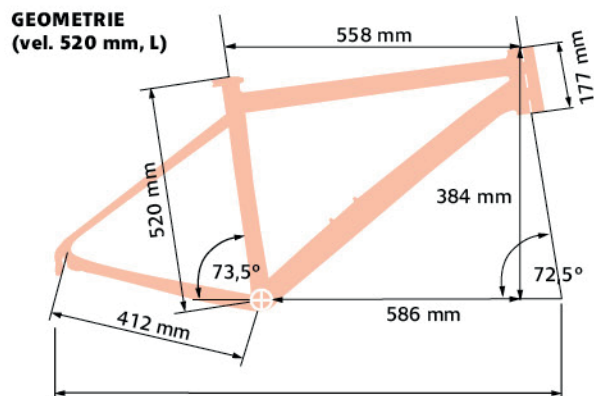
tu se skrývá možnost volby až z 240 možných nastavení předku kola, kde hrají roli velikosti rámu, počty a síla distančních podložek (maximální výška je 35 mm) a konfigurace sestav kokpitů (představec/řídítka). Pokud pak vše vynásobíte dvěma díky možnosti volby sedlovky s nulovým nebo 15 mm offsetem, je prakticky jisté, že si vybere každý.

SOUKOLÍ

Tento sériový model využívá služeb osazení Shimano Ultegra Di2. Vlastně nic jiného než elektroniku už Shimano v nejvyšších třech úrovních ani nenabízí, takže spolupráce s baterií uloženou v profilované aero sedlovce je jediným řešením. Proto jen doplňme, že sestava spoléhá na skladbu převodníků 50/34 a kazetu 11–30 zubů, stejně jako modelové řadě odpovídající hydraulické brzdy. O spokojenost uživatele se budou dále starat vlastní komponenty Wilieru, konkrétně kombo řídítek s představcem a zapletená kola s 38 mm karbonovými ráfky obutými do pláštů taktéž italské Vittorie. Do jednoduchého designu dokonale zapadající sedlo Prologo doplňuje ucelený obrázek o tomto ambiciózním stroji.

NUDA? ALE KDEŽE

Celková hmotnost na hranici osmi kilogramů (testovaná velikost „L“) sice může u leckoho vyvolat trochu obav, zdali bude jízda dostatečně lehká, ovšem stačí prvně šlápnout do pedálů a pochybovat přestanete. I když je hlavový úhel o zhruba stupeň méně ostrý, než je obvyklým standardem, na skvělé ochotě ovládnání se to nijak negativně neodrazilo. Řídítka poslouchala na slovo a kolo nekom-



WILIER GRANTURISMO DISC

materiál rámu Monocoque Carbon HUS Mod/Crystal Liquid Polymer
vidlice Monocoque Carbon HUS Mod/Crystal Liquid Polymer, kónický sloupek 1 1/8–1 1/4" **zapletená kola** Wilier SLR38KC, pláště Vittoria Corsa, 28 mm, hmotnost kol 1230/1590 g (P/Z, včetně kotoučů 160/140 - P/Z, pláštů, duší a kazety) hmotnost pláštů/duší 280/85 g **sada** Shimano Ultegra Di2 (12 rychlostí, kazeta 11–30 zubů) **klíky** Shimano Ultegra (převodníky 50/34 zubů) **doplňky** kombo představec/řídítka Zero Bar Integrated Carbon (110/420 mm), sedlovka Granturismo SLR Carbon (aero), sedlo Prologo Dimension 143 mm (ližiny ocel) **velikosti** 450, 480, 500, 520, 540, 560 mm **hmotnost** 7,85 kg (velikost 520 mm, bez pedálů) **cena** 209 000 Kč



promisně poslala vždy tam, kam jsme je nasměrovali bez náznaku prodlevy mezi povelem a provedením tohoto úkonu. Proč je tedy toto kolo označováno jako „endurance“, tedy ke zdolávání nekonečných vzdáleností? Je to jistě proto, jak nadprůměrně stabilní je ve vedení směru. Široká horní plocha řídítek přímo sváděla k tomu, abychom se do ní opřeli a kochali se krajinou. Kolo v takové chvíli ztuhlo v zadaném směru a nenechalo se vyrušovat ani případnými nedokonalostmi asfaltu. Ale to druhé, tedy kochání se krajinou nepřicházelo, spíše než k zevlování se totiž vlastnosti stroje hodily ke zdolávání výkonnostních výzev. A kdo by se rád nenechal touto vášničkou zlákat, obvykle tak následovalo několikrát zabručení ovladačů a řetěz spolu se stěhováním na menší pastorky rozehrával kvapík na téma, jak rychle se tester unaví.

Tuto radost mu ale jen tak nedopřejeme, letělo hlavou při následování „autopilota“ testovacího regionu. A tak stále dokola zkoušíme, jestli tuhost středové partie nedozná nějaké známky nedokonalosti. Toto hledání je ale marné a jen stále zřetelnější mapa zaschlého potu na dresu naznačuje, jak moc jsme se snažili ji objevit. Ostatně stejnou chválu si vysloužil i zapletený set. Jen málokdo se nechá uspokojit informací, že jde o vlastní kola značky, vždyť náboje Miche mohou dát indicii, kde došlo k jejich výrobě. To je ale při testu podružné, hlavní je fakt, že kola se dokonale trefila do našeho naturelu. Na rovinách se dokázala popasovat s velmi

slušnou dávkou setrvačnosti a pokud jsme se ocitli ve stoupáních, i tam se cítila jako doma, tedy bez jakéhokoli pocitu, že bychom se dostali na dohled jejich limitům.

A TEĎ TO HLAVNÍ

Opomenout ale nesmíme ani výše prezentovaný systém „odpružení“ jezdcových beder. Elastomer nebyl při jízdě jakkoli rušivým, tedy nepocítovali jsme, že by se sedlovka při plném zatížení jezdcovou hmotností nějak výrazně pohupovala. Ale ve chvíli, kdy do tohoto vstoupily nerovnosti na silnici, vše bylo zcela jiné, systém jako by dostal neviditelný povel, vertikální flexi otupoval kousavé snahy podkladu o navození pocitu diskomfortu. Zde snad jen doplněk o sedle, kde byla zvolena dostupnější varianta z produkce Prologa, pokud jej změníte za tvarování a stříh lépe odpovídající vašim potřebám, efekt mělnění rázů do sedacích partií a páteře bude ideální. To ale vyzkoušíte jen při pomalé jízdě, a té my jsme si ve společnosti Wilieru moc neužili, daleko lépe jsme se cítili ve sportovním rytmu.

Eda Pinkava

Foto: Michal Červený