



Individualista

V současném světě cyklistiky, kde se stavba rámu opírá o exaktní výsledky z laboratoří mnohdy si tolik podobné, že i následně vyrobené stroje vypadají, jako by se upekly v jedné formě, se cení každá známka originality. O to větším lákadlem bylo vyzkoušet si šperk ruční zakázkové výroby italské značky WR Compositi, stvořený na míru jednomu z někdejších špičkových domácích profesionálů.

Zásadním požadavkem při vzniku kola bylo soustředění se na konkrétního uživatele, tedy žádné zobecňování či průměrování na základě analýzy výsledků tisíců měření. Rám Predore naopak vznikl výhradně na základě proporcí budoucího uživatele, který ví, co potřebuje, a je schopen si říci, co má geometrie splňovat.

PŘEDSTARTOVNÍ PROMÉNÁDA

Nenápadný design stroje bez jakýchkoli estetických výstřelků budí pocit, že jde o něco obyčejného, ale opak je pravdou. Pouhým okem je nemožné odhalit úpravy úhlů sedlové a hlavové trubky, klad karbonových vláken T800 UHM i rozdíly v délkách jednotlivých trubek ve srovnání se středním proudem sériové produkce. Dominantním prvkem rámu je masivní spodní rámová trubka aerodynamického tvaru označovaného jako Kammtail. Podobně tvarovaná je i hlavová část připravená pro kónický sloupek vidlice. Na rámu najdete doplňky stejného producenta. Zatímco vlastnosti jednoduše tvarované sedlovky WRC a kompaktního stříhu řídiček RM15 se před testem halí mlhou neznáma, mohutný představec Victory svým vzhledem

evokuje tuhost již z dálky. Dále bylo zvoleno sedlo Regale z dílen věhlasné značky Selle San Marco, samozřejmě v nejvyšší specifikaci s uhlíkovými ližinami. Kola francouzské Corimy mají z kompozitu nejen ráfky, ale také paprsky a těla nábojů. Stejnou zemi původu objevíte v rodném listu galusek FMB. Výše popisovanou cyklistickou klenotnici doplňuje Shimano Dura-Ace ve své mechanické podobě.

VE ZNAMENÍ LEHKOSTI

Někdo by mohl namítnout, že když se jedná o originální šperk v ceně automobilu, měla by se o řazení starat elektřina. To ale jen do chvíle, než se ovladače pustí do práce. Transport řetězu do požadovaných pozic je naprosto nekompromisní, přesný a současně citlivý. Více si nelze přát, ruce automaticky přejdou do módu podvědomého ovládání a může se vyrazit. A vzhledem k vstupním parametrům sestavy se dostavila očekávaná reakce, tedy bleskové zrychlování. Zapletený set Corimy byl naprosto bezchybný, co také čekal od karbonového monobloku s hmotností lehce přes 1100 gramů ve společnosti svižných galusek. Křížování brdského hřebenu



WR COMPOSITI PREDORE

materiál rámu Carbon T800 UHM **vidlice** Carbon WR FK4 Custom 3K, kónický sloupek 1 1/8 - 1 1/2" **zapletená kola** Corima 47 MCC S+, galusky FMB Service Course Carbon, 25 mm, hmotnost kol 935/1350 g (P/Z, včetně galusek, rychloupínáků a kázeť) **sada** Shimano Dura-Ace 9100 (11 rychlostí, kazeta Ultegra 6800, 11-28 zubů) **kliky** Shimano Dura-Ace 9100 (53/39 zubů) **doplňky** představec WR Compositi Victory (130 mm), řídítka WR Compositi RM15 (420 mm), sedlovka WR Compositi WRC (27,2 mm), sedlo Selle San Marco Regale (ližiny karbon) **sériové velikosti** 450, 488, 501, 526, 556, 570, 590 mm **hmotnost** 6,92 kg (velikost custom 590 mm, bez pedálů) **cena** 249 000 Kč

GEOMETRIE (VEL. CUSTOM/590 mm)

sedlová trubka 590 mm **horní rámová trubka** 595 mm **hlavová trubka** 195 mm **zadní stavba** 410 mm **hlavový úhel** 73,7° **sedlový úhel** 74,5° **rozvor** 1039 mm



se tak podobalo spíše zkoušce odolnosti jezdce než šanci na nalezení slabín kola. Ostatně ani u rámu jsme v konstrukci slabé místo nenalezli. Kdo by ostatně od bohatě dimenzovaných profilů včetně řetězových vzpěr, navíc doplněných o kliky Shimano Dura-Ace, čekal cokoli jiného, byl by bláhový.

ZÁVODNÍ GENY

Majitel kola se nezapře ani v delším posedu. Dokáže se ještě ohnout do spodního úchopu a netřeba mu k tomu vysoký sloupec podložek pod představcem. Naopak, ta jediná použitá prezentuje spíše symbolickou možnost se ještě více položit, pokud se v průběhu sezony někdejší „eliták“ rozpomene na závodní minulost. I my si s touto myšlenou bezděky pohrávali, vždyť stroj nabízí prakticky vše, co si pro sportovně laděné jízdy přát.

Kruhový průřez sedlové roury, fixující ve svém horním konci sedlovku průměru 27,2 mm, dokázal zpracovat velkou část nerovností terénu, v tomto ohledu je karbon prostě neoddiskutovatelně na technologickém vrcholu. Velmi zdatně mu v tom sekundovalo sedlo Regale, které, ač trochu v retro vzezření, dokázalo míru pohodlí s přehledem umocnit.

PROSTĚ SVŮJ

Stejně jak ubíhala silnice pod kolem, se nám stříh stroje a specifika jeho geometrie dostávaly pod kůži. Vedení stopy, kdy nás i díky přítomnosti „třináctky“ představec nedokázala vyvést z klidu ani zhoršená kvalita povrchu nebo přehlédnutý výmol, je takřka učebnicové a užívat si jej v zatáčkách bylo prostě požitkem. Na stejnou úroveň lze vyzdvihnout i lehkost ovládání v těsném spojení s reakcí na záběr. Ostatně jakékoli jiné hodnocení při hmotnosti stroje pod sedm kilogramů by bylo prohrou a zde se o ní nedalo hovořit ani v nejmenším. Nakonec se sluší zmínit i jednu z přidaných hodnot, o které je tento stroj především, a to absolutní přizpůsobení budoucímu majiteli. A my jsme velice rádi, že se jeho preference dokonale potkaly s našimi.

Eda Pinkava

Foto: David Stella, Rudolf Hronza

