

Jednou z nejdůležitějších bikových novinek posledních měsíců je bezesporu úplně nová generace sady **Shimano Deore**, která si odbyla nedávno premiéru a v příštím vydání vám o ní nabídneme podrobnější informace. Nové Deore vy-
padá naprosto famózně a navíc přináší do cenově dostupných vod technologie doposud určené spíše jen prestižním řadám komponentů. Sada bude k dispozici ve třech základních úrovních, kdy



ta nejvýše postavená nabídne převody 1×12, s klíčovým nejmenším pastorkem s pouhými deseti zuby, tedy s rozsahem kazety 10-51. To si samozřejmě vynutilo použití ořechu náboje Microspline a nemalou zajímavostí jistě je, že Shimano poprvé využilo u nábojů zapouzdřená průmyslová ložiska. Výrazná evoluce se dotkla všech komponentů – měnice, klik nebo třeba brzd, které budou nabízeny i ve čtyřpístkové verzi. Na nové Deore se každopádně hodně těšíme.

Colnago patří Arabům! Tedy přesněji fondu Chimera Investments LLC, jenž sídlí v Abu Dhabi a koupil majorní podíl v této legendární italské firmě. I nadále ale zůstává sídlo značky v italském Cambiagu a tenhle finanční krok byl logickým, jelikož fondu řízenému královskou rodinou patří také tým UAE Emirates Team, jenž sedlá kola Colnago. Není to ale první případ, třeba legendární Pinarello spadlo pod L. Catterin v roce 2017.

Zdá se, že zatímco v říjnu už měla řada závodníků každý rok svůj vrchol sezóny za sebou a pomalu začínala regenerovat, letos budou mít v září a říjnu nejvíc práce. UCI totiž představila nový kalendář a s ohledem na zrušení či posunutí některých závodů bude nakonec bikové mistrovství světa v rakouském Leogangu. Tam totiž měl být sjezdový šampionát, takže organizátoři nakonec zvládli přibrat i XC. **Domáci Nové Město získalo jeden díl poháru navíc, takže uspořádá hned dva** a závodit se bude od úterý až do neděle. Vypadá to tedy, že září a říjen budou cyklisticky opravdu nabité.

Vic do kopců, vic širších pláštů, trochu víc gravel. Taková je **nová elektronická bezdrátová sada Sram Force AXS 43-30 Wide**, nabízející kombinaci převodů 2×12, ovšem vpředu s dvojpřevodníkem 43/30 a vzadu s rozsahem 10–36. Díky odlišné konstrukci klik a rozměrům přesmykače je docíleno schopnosti nabídnout více prostoru pro širší plášt. Primárně není sada vyzrunele gravelovým nářadím, jako je tomu u konkurenční shimanovské GRX, nicméně s touto kategorií si bude velice dobře rozumět.

Není tak úplně obvyklé, aby se ambasadori bikových značek stávali lidé mimo cyklistický nebo sportovní obor. Český Pells angažoval freestyle motokrosaře Libora Podmolu, jenž má k řídítčím možná ještě blíž než řada cyklistů, tedy pokud je zrovna nedrží nohama, ale také



americký Specialized mimo řady závodníků prezentuje svá kola díky herecké hvězdě **Jason Momoa**, známý ze Hry o trůny, si svůj Specialized Turbo Levo nechal přetvořit v designu mořského světa, aby korespondoval s jeho postavou Aquamana ve filmu Liga spravedlnosti. Rám tak zdobí chobotnice, odlesky světla pod hladinou, postavy Neptuna, žraloci či mořské sasanky a Jason je také asi jeden z mála lidí, který v pohodě zvedne e-bike jednou rukou.

Leckdo sice předpokládal, že situace ohledně koronaviru povede k řadě úspor a poklesnou i prodejy cyklistického zboží. To se sice částečně stalo v březnu, ovšem raketový nástup prodeje v dubnu všechny dost překvapil. Aktuální situace vypadá, že řada značek už nemá co prodávat, jelikož výroba vázne, nebo stojí, chybí řada dílů a skladové zásoby rychle mizí. Například německá **značka Rose**, která podobně jako Canyon prodává na přímé zákaznickovi, **ohlásila za první čtyři měsíce letošního roku výrazný nárůst obrátu proti loňské sezóně.**

Tři roky vývoje a testování!

Povolení diskových brzd v silničním prostředí logicky znamená daleko větší nároky na konstrukci špičkových zapletených kol – skloubení jejich aerodynamiky, nízké hmotnosti a v neposlední řadě tuhosti jak při záběru, tak při brzdění. Právě kombinace dvou posledně zmíněných faktorů při zacho-

žijí rovných deset let. Bez zajímavosti není ani fakt, že Alexander Vinokurov právě s karbonovými koly Corima vyhrál například zlato na olympiádě v Londýně v roce 2012. Corima má během své třicetileté historie za sebou mnohem více slavných triumfů, nejen sportovních, ale především těch technických.



vání těch dvou prvních bývá pro konstruktéry oříškem. Zvlášť když zde není možné využít berličky typu boostových nábojů a obě přírubby se nám díky přítomnosti kotoučů dostaly ještě více k sobě, jsou zde znatelně vyšší nároky na tuhost vpletu. Právě této

Nyní už ale detailněji k novince. Tím nejvíce zřetelným konstrukčním řešením je trojitá hvězdička nahrazující standardní přírubby zadního náboje, přičemž na konci každého ramene najdeme rozvojení ve tvaru písmene „V“, na něž již navazují karbonové dráty. Daná



alchymie se zhostili konstruktéři francouzské Corimy při vývoji nejnovější zbraně nazvané MCC DX.

Oficiální premiéra nového celokarbonového setu proběhla šestého dubna, nicméně pár vyvolených mohlo předsvěrovou verzi spatřit takřka jako plentou už během loňského veletrhu Eurobike. Proč takové tajnosti? Především proto, že s konstrukcí kol souvisí celá řada nových vlastních patentů, které bylo nutné před uvedením na trh zaregistrovat. Celý vývoj a následné testování všech variant řady MCC DX trvaly více jak tři roky, takže opatrnost s patenty byla rozhodně na místě. Na testování prototypy se od počátku vývoje MCC DX s velkou částí podíleli jezdci profi-táže Astana, s níž má Corima úzké partnerství

konstrukce, vedle přesných matematických výpočtů, skoro jako by navazovala na nezaměnitelné řešení nosníků od slavného španělského architekta Calatravy, jehož „organický“ design je součástí všech publikací o architektuře 20. a 21. století. Právě konstrukce těchto trojramenných hvězdiček namísto běžných přírub je tím, co zadní kolo setu Corima MCC DX odlišuje od konkurence. Vpředu i vzadu najdeme dvanáct plochých karbonových paprsků a pokud jsme zmínili vlastní nové patenty francouzské značky, tak ty se týkají právě konstrukce drátů. Dále jejich uchycení do náboje i do ráfku a v neposlední řadě také samotné konstrukce nábojů. Nové „aero“ paprsky zde však nejsou pouze kvůli aerodynamice, ale mají také podstatně větší tuhost, čímž by měly da-

leko lépe zvládat střídání napětí – od silového záběru a také to v opačném směru, způsobené brzdným účinkem.

Novinka bude v nabídce ve standardní pláštové i „tubeless ready“ verzi. Co má společného s ostatními modely značky Corima, to jsou vnitřnosti nábojů, takže provedení osiček, ložisek i charakteristického ořechu s označením „S“, naproti tomu vnější karbonové tělo nábojů je kompletně nové. U ráfků byla zachována dlouhé roky osvědčená konstrukce s vnitřní pěnovinou, která nejenže zvyšuje odolnost kol, ale navíc výrazně přispívá k tlumení zvukových rezonancí, tak typických pro mnohá konkurenční karbonová kola. Nicméně samotná konstrukce vnějšího pláště ráfků je opět nová, aby splnila extrémně pevnostní nároky vyplývající z použití kotoučových brzd. Mimochoodem, model MCC DX je aktuálně technologicky nejvyspělejší produktem značky a veškerá ruční výroba probíhá přímo ve Francii, ostatně stejně jako u všech výrobků Corima.

Celokarbonová konstrukce série MCC DX není zdaleka prvotinou značky, Corima



svá první plně karbonová kola představila již v roce 2010 a získala s nimi následně řadu ocenění za konstrukci i průmyslový design. Novinka má však ambice posunout kombinaci velmi nízké hmotnosti s extrémní torzní tuhostí a optimálním oběháním vzduchu na úplně novou úroveň. Hmotnost páru zde začíná na hodnotě 1295 gramů, a to v případě verze s 32mm vysokým profilem ráfku v galuskovém provedení. Pár shodných kol, ovšem ve variantě tubeless ready, váží 1425 gramů. Druhou možností je model MCC DX s výškou profilu ráfku 47 milimetrů a hmotností páru 1340 gramů u galuskové klasiky, zatímco varianta tubeless ready váží 1550 gramů.

Zpět ale k použitým technologiím a začneme u drátů, jejichž konstrukce a průřez mají podle měření v aerodynamickém tunelu přinést u předního kola 9% a u zadního dokonce 18% zlepšení oběhání vzduchu. Zajímavostí má být i konstrukce ukotvení paprsků v ráfku, byt detaily daného řešení výrobce zatím ještě neprezentoval, přičemž i zde byla zásadní pevnost a co nejnižší obvodová

hmotnost. Tím nejzajímavějším je však D2T (Double torque technology), týkající se výše popsaných hvězdicových přírub zadního náboje. Právě toto řešení se po velmi dlouhém testování ukázalo jako optimální jak z hlediska záběru, tak i jednostranného namáhání kotoučovou brzdou v opačném směru.



Konstruktéři značky tímto patentovaným detailem vyřešili postupně se zužující rozesup přírub nábojů u silničních diskových kol, což je mimochoodem detail, který u standardních konstrukcí některých silověji zaměřených profesionálních jezdci v posledních dobách kritizují. Na jedné z fotografií je dobře patrné, jak probíhá výroba přírub a kladení jednotlivých vrstev „prepregu“ do frézované durulové formy. Podobně časové a finančně náročná je ruční výroba ráfků s technologií Torsion box. Ráfky využívají horizontálně kladená UD vlákna a již zmíněnou vnitřní strukturální pěnu, přičemž toto řešení, použité na všech modelech kol, má Corima patentované již z devadesátých let. Použití řešení má nejen zvýšit tuhost ráfku při záběru a odolnost při ostrém nárazu, třeba při průjezdu dírou v asfaltu, ale jeho dalším úkolem je lepší absorpční schopnost ořezů samotných. O vyšší kulturnosti, tedy „bezhlukosti“ projevu tohoto řešení, již byla řeč výše. Tolik tedy k nedávno představené novince. (kad)

cyklostar
ORIGINAL

DOPORUČENÍ
CYKLOSTAR

Jan Šmah

**POJISTI SI SVÉ NOVÉ KOLO
U NÁS ZDARMA
A VYHRAJ ZAJÍMAVÉ CENY**

4EVER – ČESKÁ ZNAČKA

PRODLOUŽENÁ ZÁRUKA 1 ROK POJIŠTĚNÍ ZDARMA

4E EXCLUSIVE
BICYCLES

www.4ever.cz