

# Corima v akci

Nášim testem prošla jedna z novinek francouzské značky Corima, a sice set silničních kol 47MM S+ MCC, představujících naprostý technologický vrchol nabídky. Původní pojmenování modelu výrobce pro sezónu 2015 nahradil označením dle výšky profilu, což znamená, že testovaná kola vsadila na karbonové ráfky s aerodynamickým průřezem vysokým 47 milimetrů. A co je pro uživatele z řad amatérských i profesionálních závodníků asi nejdůležitější, tato kola jsou nabízena i v pláštovém provedení, což byl ostatně případ i námi zkoušeného páru. Ten byl navíc již připraven pro konkrétního zákazníka – proto ony fialové polepy, které se k našemu redakčnímu červeno-bílému Pinarellu zrovna nehodily. Nicméně dokládají nadstandardní přístup samotného výrobce k zákazníkovi, který si může navolit barvu polepů z téměř nekonečného spektra odstínů.

Máme tedy před sebou to vůbec nejlepší, co umí Corima nabídnout. Nepřekvapí proto v podstatě kompletně karbonová konstrukce kol, kdy jsou z uhlíkového kompozitu nejen ráfky, ale i těla nábojů, paprsky nebo třeba minimalistické páčky rychloupínáků. Hlavní však je, že jsou kola centrovatelná a poměrně snadno servisovatelná. Například stáhnutí pláště ořechu bez jakéhokoli nářadí je záležitostí ani ne vteřiny. Zásadním údajem je samozřejmě hmotnost, která u předního kola činí rovných šest set a u zadního sedm set sedmdesát gramů. Váha páru 1370 gramů je vzhledem k výšce profilu a celkovému zaměření na aerodynamiku skutečně nízká, zvlášť vezmeme-li v úvahu naprosto skvělou tuhost kol, o které se však více rozepíšeme až na dalších řádcích. Každopádně, všechny zmíněné parametry snad dokážou ospravedlnit cenu, která je 80600 korun (37700 Kč přední + 42900 Kč zadní kolo).

Kompletně karbonová konstrukce ráfku s inovativním způsobem vrstvení vláken totiž umožnila vytvořit natolik pevný ráfek, aby zvládl kombinaci s velmi redukováným počtem paprsků, přičemž na každém z kol jich nalezneme pouhých dvanáct, a to s párovým uchycením k ráfku. Zatímco u před-

nedostal do kontaktu se špalíky, Corima 47MM S+ MCC jsou uživací kroucení konstrukce dokonale imunní.

Pokud se ještě na chvíli vrátíme ke konstrukci kol, tak pozornost přitáhne nejen tvar nábojů typu „S“, ale zajímavostí je i systém zápedek pro ideální přenos síly z ořechu na náboj. Nemohou chybět vysoce odolná kuličková ložiska a unikátní je i provedení os nebo již zmíněných rychloupínáků, které nabídnou nadstandardní upínací sílu, a to

gu, kdy jsou schopnosti aerodynamických kol naprosto zřetelné a udržování vysokých rychlostních průměrů na rovinatějších tratičích je s nimi skutečně snazší. V padesáti kilometrech za hodinu, případně v ještě vyšší rychlosti v plynulých sjezdech, je dovednost kol jednoduše fantastická. Kola se navíc chovají velmi kultivovaně – na rezonance či jakékoli jiné nepříjemnosti zapomeňte. Tuhost konstrukce a celková odolnost se promítají do skvělého vedení do zatáček

nosti pohltit nemalou část otřesů, jež by u většiny kol s podobně vysokým profilem ráfku v téměř plné míře přelýžly do rukou a zad jezdců. Schopnost absorbovat otřesy samozřejmě z velké části souvisí s redukcí počtu paprsků. Nemůžeme zmínit ještě jednu možná zdlánlivou drobnost. Kdo však zkusí větší počet karbonových kol, jistě nám dá za pravdu, jak je právě tento parametr důležitý. Jedná se o brzděnou schopnost ráfku. Zcela hladká karbonová plocha



ního kola je však vypletení provedeno radiálně, u zadního kola jsou pro co nejlepší přenos energie paprsky k přírubám nábojů uchyceny pod úhlem přibližně pětáctičtyřiceti stupňů. Díky tomu jsou ztráty při záběru pocitově naprosto nulové a boční tuhost kola je na velmi vysoké úrovni. Jinými slovy, u takto lehkých kol s vysokým profilem ráfku jsme tak vysokou tuhost při záběru nečekali a v tomto ohledu máme tedy před sebou kola, která jsou i ve srovnání s nejlepší konkurencí zcela výjimečná. Jakékoli kroucení či boční vychýlení ráfku jsou totiž pro testovaná kola Corima v podstatě neznámými pojmy. A zatímco mnozí uživatelé superlehkých kol si v kopcích rozvírají brzdové čelisti, aby se ráfek při silové jízdě

i přes své miniaturní rozměry. Samotné ráfky mají vnější šířku 22,6 milimetru a maximální povolený tlak pro huštění pláště je 8 Barů. Cena kol zahrnuje také transportní ochranné vaky, nástavce ventilků a v neposlední řadě i originální brzdové špalíky se směsí pro karbonové ráfky.

Ale zpět k jízdním vlastnostem. Akcelerace kol je vynikající, při rozjezdu z nuly nebo v kopcích se kola chovají jako nízká závodní „klasička“ ve stylu Ksyrium. O tom, že máme pod sebou skutečně rychlá aerodynamická kola, jsme informováni přibližně od třicetky výše. Tedy od třiceti kilometrů za hodinu je skutečně patrné navýšení rychlosti, oproti klasice. Ve čtyřicetce už lze hovořit o jakémsi mentálním dopin-

a do jistoty i ve velkém náklonu při průjezdu serpentín. Dojem kultivovanosti je podpořen ještě dalšími vlastnostmi, a to hlavně nepříliš velkou odezvou na boční vítr, a ještě více pak schopností pohlcovat část otřesů. I přes vysoký profil a mohutné působící karbonové paprsky nejsou kola vyložené tvrdá, dokonce bychom si dovolili je označit za jedna z nejpohodlnějších mezi přímou konkurencí. Namíchání koktejlu jízdních parametrů se povedlo na výbornou – dokonalá tuhost při záběru i při položení do zatáčky, relativně nízká obvodová hmotnost zajišťující snadnou akceleraci, k tomu ideální aerodynamické vlastnosti umožňující dlouhodobě rychlou jízdu a k tomu všemu nesporná dávka schop-

ností v reálu funguje jako u standardního duralového ráfku, a přestože jsme většinu času kola jezdili s originálními brzdovými botkami, nedalo nám to a zkusili jsme brzdový projev i se zcela standardními špalíky Campagnolo. A světe div se, brzdový výkon byl zcela standardní a na boční ploše ráfku to nezanechalo vůbec žádné stopy.

Takže náš finální verdikt? Ano, tato kola stojí skutečně raketu, ale jsou ve všech ohledech naprosto fantastická.

(kad)

- + špičková aerodynamika, poměr tuhosti/hmotnosti/jízdní komfort, snadná servisovatelnost
- povolený tlak do 8 Barů



SHIMANO