



Nenápadná síla

Stejně jako se říká, že se lze jen těžko vyrovnat Holanďanům ve kvalitě tulipánů nebo Angličanům s kvalitou trávníku, hovořilo se i o tom, že se musíme sklonit před italskými staviteli silničních kol. Už to samozřejmě dávno není pravda, tedy ne plošně. Bude to platit o rámu Dedacciai?

Dedacciai patří do velmi úzké skupiny značek, které staví z vlastního materiálu, jde totiž o velkého výrobce ocelových, titanových, hliníkových a karbonových trubek a dalších rámových součástí. V téměř čtvrt století trvající historii této firmy se na rámy z jejího materiálu mohla mimo jiné spolehnout taková esa silničního pelotonu, jako byl Indurain, Pantani, Cipollini nebo Riis. Dlouhá řada let spolupráce s řadou předních rámařských značek se odrazila v dokonale zvládnuté technologii zpracování a spojování materiálů různých vlastností. Byla to jen otázka času, kdy se tento výrobce pustí do výroby vlastních ráků.

RAN

Jedním z výsledků vlastního vývoje je modelová řada Ran. Staví na technologii monocoque, takto konstruovaný rám váží 790 gramů (velikost M), doplňuje jej vidlice s hmotností 325 gramů. Snahu o podporu komfortu i tuhosti naznačuje podsazení sedlových vzpěr o 60 mm pod úroveň napojení horní rámové trubky (profil trojúhelníku, robustnější u hlavové partie) na sedlovou. Spodní část rámu je dostatečně dimenzovaná, a to včetně středového pouzdra pro přímé vkládání ložisek a řetězových vzpěr. Současnosti odpovídá univerzální provedení pro mechanické a elektronické

řazení. Do karbonového základu jsou našroubovány koncovky pro konkrétní systém, v případě potřeby je lze snadno vyměnit. I proto je připraven výstup pro bovden přehazovačky skrze zadní patku.

KLENOTNICTVÍ

Snad jediným „obvyklým“ komponentem na testovaném kole je řadící systém v podobě mechanické verze Shimano Dura-Ace, tedy páky a měnič. Ale i zde stavitel vystoupil ze zaběhlých kolejí, když přehazovačku doplnil o karbonové vodítko Berner a kladky velkého průměru, čímž mimo úsporu gramů cenu tohoto komponentu téměř ztrojnásobil. Vzhledem k tomuto přístupu nepřekvapí kooperace řazení s hliníkovou kazetou Tiso či klikami Lightning.

Stejně netradičním doplňkem jsou i brzdy ebrake z produkce značky eecycle works. Pracující nejen se sofistikovaným systémem přepákování čelistí a vně usazenou pružinou, ale dokonce s asymetrickým uchycením na rám s možností úpravy jejich výšky nad kolem.

Jako vhodný doplněk k celku byl zvolen zapletený set Corima MCC obuty do lehkých galusek FMB. Ani řídítka, představec či sedlovka nepřipomenou standardní nabídku – stroj spoléhá na produkty WR Compositi.



DEDACCIAI STRADA RAN

materiál rámu Monocoque Carbon MRC MR60/MR40 **vidlice** Dedacciai Ran Superlight Monocoque **zapletená kola** Corima MCC, galusky FMB Paris-Roubaix 23 mm, hmotnost kol 860/1180 g (P/Z, včetně galusek, upínáků a kazety) **sada** Shimano Dura-Ace (kazeta Tiso 12–27 zubů, 11 rychlostí) **kliky** Lightning Carbon (převodníky 53/39 zubů) **doplňky** představec WR Compositi Victory (110 mm), říditka WR Compositi RM08 (440 mm), sedlovka WR Compositi WRC (offset 20 mm, průměr 27,2 mm), sedlo Prologo Zero II CPC (ližiny tirax), brzdy eecycle Works **velikosti** XS–XL (485–585 mm) **hmotnost** 6,10 kg (velikost M, bez pedálů) **cena** 220 000 Kč

GEOMETRIE (VEL. M)

sedlová trubka 540 mm **horní rámová trubka** 535 mm **hlavová trubka** 135 mm **zadní stavba** 410 mm **hlavový úhel** 72° **sedlový úhel** 74° **rozvor** 993 mm

Asi jste si všimli, že jsme dosud nezmínili rám. Inu, s podobnými komponenty se člověk nesetká každý den, navíc rám nevykazoval nic, co by mělo odpoutat naši pozornost. Jednoduše řečeno fungoval. Na nedostatek tuhosti jsme si nemohli stěžovat ani u středové, ani u hlavové partie. Dedacciai nezklame ani závodníky. Vzhledem ke svému výkonu je i velmi pohodlný. K tomuto poznání se ale musíte snažit dobrat, samo nepřijde, protože mu v cestě stojí skvělá práce galusek.

Ve sjezdech je s kolem možné manévrovat s dokonalou lehkostí, je to živý kousek, skoro jako by byl o něco kratší, než jak se píše v podkladech. Vzhledem k tomu, že se hbitost a lehkost kola neprojeví negativně na klidu vedení stopy, necháváme se jí docela často a rádi unášet. Hrajeme si se sjezdy a serpentínami, dopřáváme si pro oživení švihů opakovaně nástupy. Obvyklá dávka testovacích kilometrů se tak pravidelně trochu protahuje.

NEJEN ORIGINALITA

Dedacciai je velmi zábavný stroj. Svým projevem nám vždy vracel chuť ke zrychlení, a to nejen v kopcích, ale i při rozjezdech a ve sjezdech, s tím rostla chuť najet více kilometrů, než jsme si plánovali. Lehkost jeho projevu byla přímo excelentní. Pokud bychom si odmysleli trochu svérázný projev brzd, není na tomto stroji slabé místo. Originální malosériové komponenty, většinou navíc mířící na nízkou hmotnost, nepřinesly nic, co by mělo fungující orchestr rozladit. Naopak. A ta hmotnost – jen lehce přes šest kilogramů!

Eda Pinkava, Vojtěch Rakovský

Foto: David Stella, Rudolf Hronza

ČERNÝ BLESK

Kontakt se řídítky a usazení do sedla obratem napoví, že se nejedná jen tak o ledajaké kolo. Dokonale vyvážený posed s nižším předkem koneckonců jasně říkal, aby se jezdec připravil na nevšední zážitek, jemuž nebude chybět intenzita.

Jednoduché tvarování řídítek s dvojitou ostrou změnou zahnutí ve spodní části je i bez dalších tvarových úprav dostatečně pohodlné, stejně jako úchop za ergonomicky tvarované páky. Komfort nechybí ani sedlu, a to v jakékoliv pozici, do níž se během švihů přesuneme.

Při jízdě rychle zjistíte, že zapletená kola jako by pohrdala gravitací, dokonce by se dalo říci, že v nich dřímá (ne)řízená střela, čekající jen na jezdcův pokyn. Zrychlují snad jen při myšlence, velmi snadno se roztáčejí, a není za tím pouze nízká hmotnost, i tuhost je solidní. Ani kopce těmto kolům nedělají problém, naopak jsou místem, kde se set může naplno předvést.

V některých situacích skoro ani necítíme, jak se sklon stoupání utahuje. Galusky jejich výkon podporují, odvalují perfektně. Rozbitý povrch pak ukázal, že ne nadarmo byly pojmenovány po jedné z nejtěžších klasik Paris-Roubaix, i jejich práce pro pohodlí je příkladná.

Stejně hodnocení si ale nevyslechnou brzdy. Eebrake se za svůj výkon nemusí stydět, to ne, avšak ve srovnání s klasickou kombinací pák a brzd stejného výrobce je jejich chování méně čitelné. Zde platí rčení „něco za něco“.

Řazení Shimano pracovalo skvěle, použití hliníkové kazety Tiso a převodníků B.O.R. přineslo jen o něco hlučnější provoz než „jednoznačková“ kombinace, s lehkostí a dostatečnou přesností či ostrostí změny převodů však problém nebyl, a bylo jedno, zda jsme se o posun řetězu na požadovanou pozici snažili v plném tahu při zdolávání kopců nebo jen upravovali převod pro rozumnou kadenci.

