bike hit

Kuota Kebel

Známý italský výrobce kol, jehož název i všechny modely v katalogové nabídce začínají písmenem „K„ - to by klidně mohla být otázka do televizního kvízu. Nápovědou by pak mohlo být slovo karbon. Většině cyklistů by určitě odpověď zajistila postup do dalšího kola. My jsme jeden z modelů otestovali a můžeme konstatovat, že dalšími slovy nápovědy pro méně znalé by se dala použít slova krása a kvalita.

Text **Tomáš Krist** | Foto **autor**

KEBEL
RUOTA
KEBEL
RUOTA
KEBEL

Kuota Kebel není v katalogové nabídce topmodelem, přesto dává už od prvního pohledu jasně najevo své závodní ambice. Nejen svou konstrukcí a geometrií, ale také komponentovým vybavením. Přední trojúhelník samotného rámu je stejně jako vidlice vyroben technologií monocoque z karbonových vláken 12K, jejichž typická struktura je jasně patrná pod matným bezbarvým lakem. Trubky rámu mají stěny nestejné tloušťky, vrstvení karbonové pleteniny je různé pro jednotlivé partie tak, aby bylo dosaženo uspokojivých výsledků pevnostních i hmotnostních. V testované velikosti L váží rám 1200 gramů, vidlice 370, v současné době tedy spíše průměrné hodnoty. Výrazná je masivnost jednotlivých trubek i jejich tvarování. Horní a spodní roura mají šestiúhelníkový průřez, sedlová nepravidelný pětiúhelník s vykrojením pro zadní kolo. Jedinou klasicky kulatou trubkou tak zůstává hlavová, která si co do masivnosti s ostatními nezadá. Tvar šestiúhelníku lze najít i na řetězových vzpěrách. Sedlové vzpěry, vycházející z rozměrné monostay pokračují v geometrických tvarech, zde konstruktéři zvolili čtyřúhelník. Jistým překvapením je

Robustní hlavová trubka v sobě skrývá hlavové složení s rozdílnými průměry ložisek.

BB30 jasně značí rozměr středového složení. Krátká zadní stavba a mohutná sedlová trubka, to jsou důvody jejího vykrojení.

Designově zajímavá je masivní zadní monostay.

použití hliníkových patek. Součástí rámového setu je aero sedlovka ze stejného materiálu jako ostatní trubky.

Komponentové osazení se také nese v karbonovém duchu. Vévodí mu francouzská zapletená kola Corima Viva S, s kterými má zkušenosti i Roman Kreuziger. Karbon nechybí ani v podobě brzdových pák, vodítka smyku nebo těla šaltru, vše Record11 od Campagnola. Ze stejného materiálu jsou i řídítka B.O.R. New Ultimate Evo. Loga tohoto německého výrobce z Mainzu najdeme ještě na bílém hliníkovém představci a na taktéž hliníkových klikách. Ty jsou vyrobeny opracováním na CNC stroji, následně anodizovány a loga jsou do nich vypálena laserem. Klasické převodníky 53/39 zaujmou svou vzdušností a třemi písmeny FRM. S brzdami Ciamillo Zero-G Ti a galuskami FMB ukazuje digitální váha necelých šest a půl kilogramu.

Výrazným prvkem je také speciální sedlová objímka na dvou imbusech.

Jízdní vlastnosti

Už při nastavování posezu jsem byl zvědavý, v jakém tempu se testovací kilometry budou odvíjet. Masivní rám, lehoučká kola na galuskách a celkově nízká váha dávaly tušit, že pravděpodobně ve vysokém. Snad jedinou počáteční obavu jsem měl jen z tence vyhlížející stříbrné omotávky, jejíž povrch na první omak působil kluzce. Nerad totiž vozím rukavice. Praxe nakonec vypadala zcela jinak a já byl po celé dlouhé hodiny s úchopem spokojen, nejen se samotnou omotávkou, ale také tvarem karbonových řídítek. Horní i spodní úchop byl pohodlný a naprosto jistý. Stejně je na tom samotná poloha v kokpitu této černobílé silničky, sportovní posez vás sice popichuje k vysokému tempu, o žádný „skřipec“ se ale nejedná. To hlavní, na co jsem se těšil, tedy na výkonnostní parametry Kuoty, jsem si užíval s úsměvem celou dobu testovacích švihů. Karbonové, 35 mm vysoké francouzské Corimy (850 g - přední vč. galusky a upínáku / 1215 g - zadní vč. galusky, upínáku a kazety) jsou skvělou volbou, svou lehkostí i univerzálností, galusky FMB ze stejné země původu jsou třešničkou na tomto dortu. Jejich ručně lepený běhoun s jemným vzorkem výborně odvaluje i drží v zatáčkách. Rozjíždění je velmi příjemným zážitkem, nabírat rychlost se mi dařilo velmi snadno a lehce. Tím se dostáváme i k samotnému rámu, jehož tuhost odpovídá výrazné konstrukční robustnosti. Při silových záběrech právě při rozjíždění nebo nástupech jsem ani jednou neměl sebemenší pocit, že by síla mých dolních končetin mizela, byť sebeméně, jinam, než do řetězem roztáčeného zadního kola. Při jízdě do kopců na lehké převody je lehkost kol a tuhost Kuoty ještě výraznější. Odezva na každé otočení německými klikami je doslova hmatatelná. Samotné kované kliky sice materiálově neladí s karbonovým celkem, jejich design a především tuhost je perfektní. Převodníky FRM s klasickým počtem zubů v praxi jen podtrhují závodní ambice Kebela. S kazetou 11/25 jde o zcela vyhovující převody, pokud se nechystáte

Brzdy Ciamillo jsou tvarově povedené a zároveň velmi účinné.

Německé kliky B.O.R. R688 patří k těm nejlehčím (630 gramů) hliníkovým na současném trhu. Převodníky 53/39 nesou logo FRM.

Monocoque vidlice Kuota Kebel se zužovaným karbonovým krkem.

Testrider Pelotonu
Tomáš Krist
Absolvent FTVS UK obor trenérství.
Profesionální fotograf a amatérský cyklista, nadšený v sedle silničky i biku.
Ročně najede přibližně 6 tisíc kilometrů.
Najeto při testu: 230 km, střední Čechy

přímo do Dolomitů nebo alpských průsmyků.

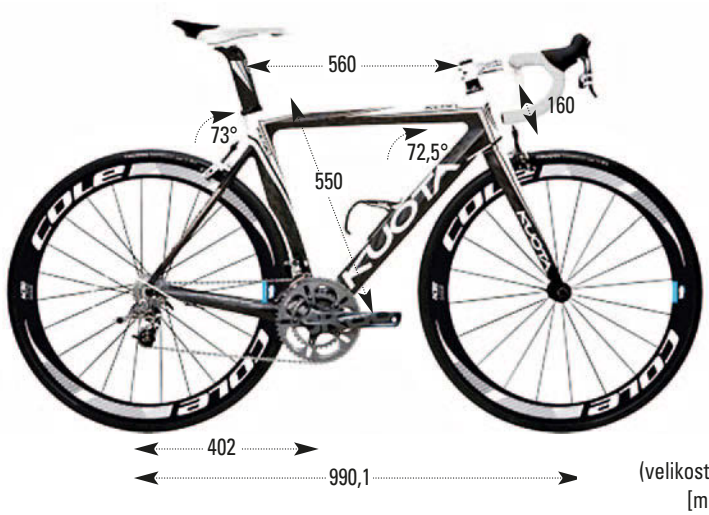
Kebel není jen rychlík, slušnou úroveň si drží i v oblasti ovladatelnosti. Na rovných úsecích jede poslušně a klidně, jakmile se začne silnice klikatit, začne ožívat i on. Každý impuls do řídítek spolu s náklonem je okamžitě odměněn změnou směru. To mi často přišlo až malinko zbrklé, hlavně v nízkých rychlostech a při jízdě ze sedla. Příčinu ale nespatřuji v samotném rámu, spíš jako daň za lehoučká kola, tedy to přední, svou mírou k tomuto jevu přispívají také užší řídítka. Velkou pochvalu si zaslouží brzdy Ciamillo, jejichž síla a účinnost mě ohromily. Sjezdy jsem si tak mohl užívat ve vysokých rychlostech s čistou hlavou, přibrzďovat nebo se zastavit díky nim bylo totiž velmi snadné, s jedním prstem na páce a bez velkého úsilí. Spolu s pohodlným úchopem mě ani po dlouhých sjezdech nebolely ruce a prsty, prostě paráda. Tedy alespoň za suchého počasí, které v době testování panovalo. Kromě své vysoké výkonnosti jsou, jako vše na tomto kole, designově vydařené a také lehké. Výkonnostní a závodní požadavky Kebel v tomto komponentovém složení zcela splňuje.

Ve srovnání s nimi malinko pokulhává v míře nabízeného komfortu. Jemné nerovnosti asfaltu nebo jeho vyšší hrubost dokáže slušně absorbovat a vyhladit, k zádům se mi mnoho vibrací nedostalo. To samé platí i u vidlice, kterou podporují navíc karbonové klacky. Při větších nerovnostech nebo na dlážděných úsecích už jsem tvrdost rámu pociťoval. To, co krátká zadní stavba přidá při zrychlování a ovládání, trochu ubírá právě co do jízdního pohodlí. Aero sedlovka svými rozměry také v tomto směru velkým pomocníkem není. Sedlo si pochvalu ode mne zaslouží.

Zadní patky jsou hliníkové, kola v nich drží díky superlehkým rychloupínákům Joytech s odšroubovatelnou páčkou.

SHRNUTÍ:
Kuota Kebel je moderní, výkonný a designově povedený rám s velice příjemnou geometrií. V tomto komponentovém vybavení je bez problémů schopen okamžitého závodního nasazení, velkou radost ale udělá při každém švihu.

Kuota Kebel	
Rám	Kuota Kebel 12K monocoque Di2 ready
Vidlice	Kuota Kebel monocoque
Hlavové složení	1.1/2" – 1.1/8"
Představec	B.O.R. New Ultimate
Řídítka	B.O.R. New Ultimate Road Carbon Evo
Sedlovka	Kuota
Sedlo	Kuota / Sellesanmarco
Přehazovačka	Compagnolo Record 11
Přesmykač	Compagnolo Record 11
Ovladač řazení	Compagnolo Record 11
Brzdy	Ciamillo Zero – G Ti
Kliky a převodníky	B.O.R. 688, převodníky FRM 53/39
Kazeta	Compagnolo Record 11
Řetěz	Compagnolo Record 11
Kola	Corima Viva S
Galusky	FMB Competition CX 22,5
Hmotnost	6,48 kg (vel. 55 bez pedálů)
Cena	119 000 Kč
Více informací	www.kuota.it, www.airoo.cz



(velikost L)
[mm]