Hrubé porušení zákona!

KDYŽ LAIKOVI ŘEKNETE KUOTA, ASI HNED VYPÁLÍ HONŠÚ, KJÚŠÚ, HOKKAIDÓ, ŠINKANZEN, A BUDE SPOKOJEN, JAK JE BLÍZKO. AČ ALE NÁZEV ZNÍ JAKKOLIV JAPONSKY, CYKLISTA VÍ, ŽE SE JEDNÁ O ITALSKOU FIRMU VYRÁBĚJÍCÍ KVALITNÍ RÁMY A KOMPONENTY PRO JÍZDNÍ KOLA. JEJÍ MODEL KOM EVO, INOVOVANÝ PRO SEZONU 2011, SE STAL DALŠÍ VÝZVOU PRO EXKLUZIVNÍ TESTY V TOMTO ČASOPISU.

KUOTA KOM EVO

Kuota pracuje na špičkové úrovni především s uhlíkovým kompozitem, v silniční sekci nabídky najdete celkem pět modelů, z čehož jediný má základ v hliníkové slitině. KOM stojí na špičce, je vlajkovou lodí silniční flotily. Pro rok 2011 se rám dočkal dvou vylepšení. Nový je systém vrstvení jednosměrných vláken s vysokým modulem pevnosti použitý u středového pouzdra standardu BB30 (pouzdro je celokarbonové, chybí tedy kovové vložky pro ložiska), a stejně tak i hlavová trubka a krk vidlice uzpůsobené pro ložiska rozdílného průměru (1 1/8“ horní a 1 1/2“ spodní, označení technologie je KSD).

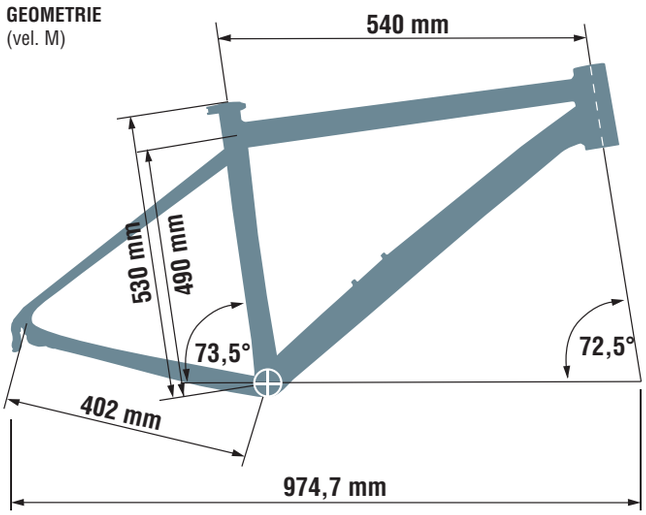
Rám je konstruován jako monocoque (hlavní rámový trojúhelník). Zkratka KOSM naznačuje technologii progresivního dimenzování trubek podle zatížení v té které části, ale také podle konkrétní velikosti rámu – ten by tak ve všech velikostech měl mít identické vlastnosti. CDS pak hovoří o asymetrii a diferencovaném vrstvení uhlíkového vlákna u nohou zadní stavby tak, aby dokázala být současně tuhá a komfortní. Ani Kuota se nevyhnula módní vlně tzv. nanotechnologií, podlehla jí už v roce 2006. U svého pojmu Kuota Nano Technology hovoří o mikroskopických trubičkách v pojivu, jež lépe vyplní strukturu vláken a dodají celku vyšší kvalitu.

NEPOVOLENÁ ZBRAŇ

Velikost M je třetí nejvyšší ze šesti nabízených, přesto je hmotnost kola bez pedálů i v jejím případě pod šesti kilogramy! Je to fantastický pocit třímat tenhle stroj v ruce a vědět, že zanedlouho už na něm vyrazíte vstříc silnici – ať si UCI se svým limitem třeba trhne nohou, na tomhle kole nám nepřijde nic podceněného, žádné opodstatnění roky na stejné hodnotě drženého čísla. Významnou měrou se na nízké hmotnosti podílejí zapletená kola Corima, jejichž celková váha 1780 gramů včetně obutí (a nebyly to ty úplně nejlehčí galusky), kazety a upínáků je prostě fascinující. Tím jsme se dostali k vybavení, takže jen stručně doplňme to, co najdete v tabulce v tomto článku: řadí Sram Red, kliky dodala sama Kuota, jen vybavené převodníky Tiso, doplňky obstarala taktéž Kuota.

POTVRZENO, CO JE NAZNAČENO

Může se zdát, že takto lehké kolo již před testem naznačí, jak asi bude vypadat jízdní rande s ním. Už jsme ale měli v redakci i podobně lehká kola, která trpěla poměrně měkkým rámem, a jediné, co je tahalo ze šlamastyky



při hodnocení akcelerace, byla právě nízká hmotnost. Také proto jsem se právě na tuhost rámu zaměřil jako na první vlastnost v pořadí.

Zrychlení na rovině, stoupání a ještě těžší převod než by byl těžký, silové záběry – a nadšení. U Kuoty KOM je to jinak, nízká váha ji nelimituje, ale naopak ještě akcentuje její skvělé schopnosti v tomto směru. Kolo má neuvěřitelný tah na cílovou pásku, jede za pedálem při snaze o okamžité zrychlení i lehké navýšení rychlosti. Ta je pak i snadno udržována. Středová partie rámu se nevychyluje do stran, evidentně velmi tuhé jsou také kliky Kuota CK30, podobně tak i hranatý představec a řídítka se stejným logem. Tohle kolo není tuhé jen někde, je tuhé všude, a to příkladně.

Nadchly nás i zapletené sety Corima – celokarbonové (ráfky, dráty i náboje, vyjma pravé příruby zadního) a skvěle kombinující tuhost s komfortem. Při zmíněné snaze odhalit nedostatky v odolnosti rámu proti působení velké síly nikdy nedošlo ke kontaktu ráfku se špalíkem, což někdy bývá slabinou lehkých setů. Celek je evidentně tuhý, a vzhledem k velmi komfortnímu pocitu z jízdy si, obut v galusky, dokáže poradit i s rázy od hrubšího povrchu. Díky silnějším kulatým drátům a provedení výpletu kola při jízdě specificky ševelí, až někdy i na hladkém asfaltu máte pocit, že vám z toho snad lehce „vrní“ řídítka v rukách. Samozřejmě u pocitu zůstává.

Ale nebývá lesku bez šrámu, zde je jím užší brzdná plocha – originální špalky Corima se při stisku ráfku svou šíří dostaly až k přechodu do oblé části. Brzdný projev ale byl vyrovnaný, pouze jsme měli pocit, že při delším brzdění a ohřátí špalku najednou narůstal výkon. Mohl to ale být průvodní jev spolupráce nových špalků s novými ráfky. Po delším zajetí to možná bude vypadat trochu jinak. Zajetí také bude potřeba, aby se špalky tvarově trochu přizpůsobily ráfku. Karbonové čelisti brzd Ciamillo Gravitas jsou bez přehánění luxusní. Oč méně váží (pouhých 120 gramů), o to lépe fungují (ale bohužel také stojí...). Obava z vibrací a rezonancí při brzdění vyvolaná karbonovou konstrukcí vzala za své po prvních stiscích pák – čelisti si s hliníkovými v tuhosti nezadají.

Co se pohodlí týká, trochu už jsme naznačili. Síla této Kuoty je v kombinaci tuhosti a komfortu na nejvyšší možné úrovni. Jako celek je extra pevná při záběru a přitom extra pohodlná. Sedlo tu přitom přidává svůj díl práce pouze v jedné pozici jezdce – sedíte-li uprostřed, je bezchybné, při posunu dopředu trocha pohodlí vymizí.

Geometrie Kuoty KOM je dobře vyvážená, což v překladu znamená klidné vedení směru a vykrajování oblouků zatáček beze stop nervozity, solidní

KUOTA KOM EVO

materiál rámu
Carbon Monocoque SL, sloping 50 mm
vidlice
celokarbonová
zapletená kola
Corima MCC+, galusky Veloflex (23 mm), hmotnost kompletních kol 760/1020 g (P/Z, sestava kola, galusky a upínáku, u zadního kola včetně kazety)
sada
Sram Red (kazeta Tiso 11/23 zubů), karbonové brzdové čelisti Ciamillo Gravitas, brzdové špalíky Corima
kliky
Kuota CK30 (převodníky Tiso CR Series, 53/39 zubů)
doplňky
Kuota
velikosti
XXS–XL (450–580 mm)
hmotnost
5,95 kg (velikost M – 550 mm, bez pedálů)
cena
220 000 Kč

reakce na podněty jezdce. Posed je možná lehce kratší, ale nemá nijak daleko k hodnocení slovem univerzální.

U takového kola, jakým je Kuota KOM, se nedostatky hledají velmi těžko. My jsme jeden našli u řídítek. Když jsme je nastavili do správné pozice, horní plochá část byla hodně sklopená a zápěstí tak byla ohnuta do nepřirozené polohy. Při zohlednění potřeb zápěstí jsme se zase nedrželi celou plochou dlaní a tlačila nás zadní hrana do palce. Sklon ploché části není optimální. Druhou a poslední drobností jsou jistě lehké upínáky kol, avšak s velmi ostrými hranami.

PROTI GUSTU...

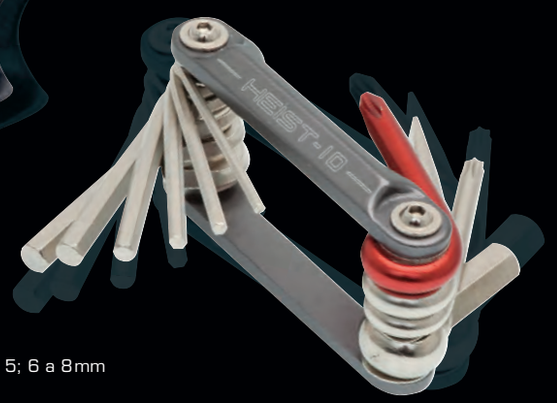
Musím říci, že osobně nemám rád bujaré tvary kompozitových rámů, když vím, že stejně dobrého výsledku lze dosáhnout i bez nich. Kuota jim ale věří, čehož důkazem je především tvarování středové partie, a kolo naprosto skvěle funguje, tak proč se na ně dívat negativně. Na špičkových schopnostech KOMu se zřejmě podepsaly právě i ony.

Text a foto: Rudolf Hronza

AirStik SL
- dva písty - o 37 % vyšší výkon ve srovnání s konkurencí
- hlavice pro galuskový ventilek
- tlak 160 psi / 11 barů
- délka 157 mm a váha 58 g
- **449 Kč / 18,95 €** (pouze SR)

Mars Click
- dvě supersvítivé červené LED diody
- 70 hodin svícení a 140 hodin blikání
- jednoduchý upínací systém bez použití nářadí
- včetně baterie
- **249 Kč / 9,95 €** (pouze SR)

Camber CF
- celokarbonová konstrukce
- lesklá černá, matná černá, lesklá bílá, matná bílá, lesklá červená
- váha 26 g
- **999 Kč / 39,95 €** (pouze SR)



Heist 10
- imbusy 2; 2,5; 3; 4; 5; 6 a 8 mm
- torx 25
- plochý šroubovák
- křížový šroubovák
- **549 Kč / 22,95 €** (pouze SR)

Kompletní modelovou řadu světel, cyklocomputerů, trenažérů, nářadí, košíků, pump a podsedlových brašen najdete na **www.progresscycle.cz** nebo na **www.progresscycle.sk**

Katalog **Progress Cycle 2011** si objednejte zdarma na **info@progresscycle.cz** nebo na **info@progresscycle.sk**

Blackburn
www.blackburndesign.com