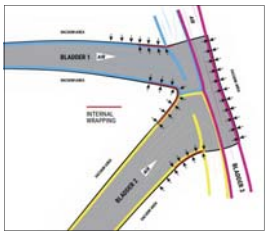
Ultimativní Pedemonte

absolutní italská kultovka

Jen málokterá značka v cyklistickém průmyslu se může pochlubit tak zajímavou historií jako italské Pedemonte, které je jedním z nejultimativnějších malosériových výrobců z Apeninského poloostrova. Především to však náramně umí s karbonem, s nímž je právě velmi blízce provázána jeho nadmíru úspěšná minulost.

Samotná značka Pedemonte byla založena roku 1970, letos tedy slaví kulaté půl století, a v současnosti patří její modely kol a komponentů k tomu nejzajímavějšímu na trhu. A to i na tom českém, neboť ji do svého portfolia celkem nedávno přibrala domácí společnost AIROOcycling, jež se ostatně na podobné chuťovky dlouhodobě specializuje.

Když už jsme nakousli historii, bylo by dobré ji trochu rozvést. Od samého začátku značka pracuje s kompozity, s nimiž má jen málokdo podobně bohaté zkušenosti, přičemž uhlíkovému kompozitu, tedy karbonu, se věnuje již přes třicet let. Marco Pedemonte, otec současného majitele Sergia, se již před půlstoletím zaměřil na karoserie sportovních a především závodních vozů, pro jejichž skelet považoval právě vlastnosti kevlaru a následně karbonu za nejlepší možnost pro dosažení velmi nízké hmotnosti a současně co nejvyšší odolnosti. Své znalosti z automobilové rally naplno zužitkoval v soutěžních vozech, s vrcholem v nezapomenutelné skupině B, která je dodnes považována za to nejextrémnější soutěžní náčiní, které kdy vůbec vzniklo. Marco Pedemonte je tak podepsán pod kompozitovými konstrukcemi karoserií legendárních vozů Lancia Stratos, Lancia 037 nebo Lancia Delta S4. O něco později navázal svou spolupráci s dalšími italskými legendami, a sice se značkami Lamborghini a Ferrari, přičemž právě pro výrobce z Modeny v půlce osmdesátých let navrhl skelet supersportu F40, modelu, který je stále považován za jeden z nejúžasnějších supervýkonných sportovních vozů historie. Později Pedemonte navrhl rovněž konstrukce karoserií závodních, vesměs okruhových či rallyových vozů značek BMW a Mercedes.



Sergio Pedemonte se tedy od svého útlého dětství chtě nechtě motal okolo karbonu, ale současně kolem cyklistiky, převážně té silniční, která byla a dodnes je jeho obrovským koníčkem. Právě dlouholeté rodinné zkušenosti s uhlíkovými vlákny, ve spojitosti s nadšením pro cyklistiku, se posléze staly důvodem ke stavbě rámů kol, byť zpočátku jen pro vlastní potřeby a s touhou vyrobit co nejlehčí, ovšem současně maximálně tuhý a přitom pohodlný rám. Nakonec to vyústilo v nabídku velmi nekonvenčních rámů, které si z hlediska svých parametrů v ničem nezadají se závodními topmodely nejslavnějších světových značek, ovšem s přidanou hodnotou v podobě naprosté exkluzivity. Třicet let zkušeností s karbonem bylo zužitkováno na maximum a dnes značka Pedemonte oslovuje ty nejnáročnější cyklistické fajnšmekry, kteří vedle špičkové techniky stále častěji vyžadují, aby totožné kolo, jako mají sami, pokud možno nikdy nepotkali. Obrovská míra individualizace rámů zasahuje třeba i do geometrií, tedy nejen do použitých komponentů či designů. Zkrátka „customizace" na nejvyšší možné úrovni a výsledkem je umělecké dílo na dvou kolech.

S unikátní technologií IWS

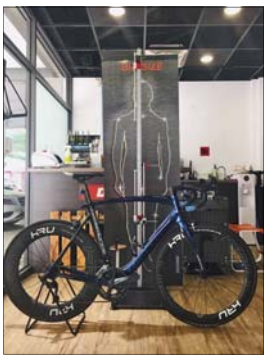
Právě se zmíněnou geometrií na přání, zahrnující rovněž extrémně malé či naopak obří velikosti rámů, souvisí patentovaná technologie nazvaná IWS, tedy Internal Wrapping System. Výrobce vyvinul vlastní, micky profilovaná sedlová trubka, s extrémně širokou, konickou spodní částí a nepřehlédnutelným vybráním pro přesmykač. Ze zadní stavby pak přímo sálá požadavek na kombinaci tuhosti a co nejvyšší schopnosti pohlcování otřesů, což by ostatně měla být parádní disciplína topmodelu. Naprostou třešničkou na dortu celé kolekce je limitovaná edice modelu Rhinoceros, a to s unikátním lakem a nádhernými karbonovými loukotěmi Bike Ahead.

Poměrně unikátní a jedinečný systém napojování trubek na bázi „tube to tube". Zajímavé je zde nejen samotné netradiční osazení dosedacích ploch trubek, ale hlavně způsob spoje trubek, který u rámů stavěných na míru většinou využívá pouze vnější tkaninu s pojivem. Kdežto technologie IWS spočívá ve vnějším (především optickém) a vnitřním (tvořícím spoj) bandážování, přesahujícím daleko za „uzel" samotného spoje speciálně pro tento proces přizpůsobených trubek. Takto připravený rám putuje do autoklávu, kde dojde k vytvrzení při kontrolované teplotě a tlaku vyšším, než bývá standardem. Cílem je získat optimální zhutnění napojených trubek spolu s provázáním vnitřních tkanin rámu. Výsledný spoj má strukturální a mechanické vlastnosti převyšující rámy vyrobené technologií monocoque. Tato technologie spojování je poměrně složitá a zdlouhavá, ale právě ona dělá značku Pedemonte tak výjimečnou. Navíc, na rozdíl od většiny ostatních výrobců využívajících technologii tube to tube, je zde výsledkem dokonale čistý tvar rámu s naprosto plynulými přechody jednotlivých trubek, evokujícími standardní monokokové konstrukce.

Podíváme-li se již na jednotlivé nabízené rámové sety, tak vrcholem silniční produkce je model **Rhinoceros**, což je kus mistrovské práce se zcela nezaměnitelným designem výrazně preferujícím aerodynamiku. Dominantní je nejen extrémně mohutná, lehce esovitě zakřivená spodní trubka a prohnutá ramena přední vidlice, ale také aerodynamicky profilovaná sedlová trubka, s extrémně širokou, konickou spodní částí a nepřehlédnutelným vybráním pro přesmykač. Ze zadní stavby pak přímo sálá požadavek na kombinaci tuhosti a co nejvyšší schopnosti pohlcování otřesů, což by ostatně měla být parádní disciplína topmodelu. Naprostou třešničkou na dortu celé kolekce je limitovaná edice modelu Rhinoceros, a to s unikátním lakem a nádhernými karbonovými loukotěmi Bike Ahead.

Následující model **Aurata** sice svým tvarem působí o poznání konvenčněji, ale bude to nejspíš právě tento stroj, po němž sáhnou závodníci a nejnáročnější jezdci, neboť zde šlo vlastně jen a pouze o výkon. Jemu bylo podřízeno vše, včetně designu a s výsledkem ve zcela nekompromisní tuhosti a velmi nízké hmotnosti. Samostatný rám v tomto případě váží pouhých 780 gramů, což je u malosériových výrobců rekordní hodnota. Takže zatímco Rhinoceros ohromí všechny naše smysly svým zcela unikátním designem, Aurata je teoreticky spíše volbou rozumu, ovšem zaměřeného na výkon a rychlost. Tento rámový set také využívá výše popsanou, patentovanou technologii IWS.

Model **Mutator**, nabízený v klasické i diskové verzi, je z hlediska designu jakousi kombinací obou výše popsaných strojů. Využívá tedy sice poměrně standardní profilace, ale současně vsadil na výrazný sloping a typické přesazení horní trubky přes úroveň té sedlové, což je mimochodem velmi atraktivní prvek, navíc ukrývající promyšlený systém stahování sedlovky.



A jsme u biků, kde je pomyslnou vlajkovou lodí celokarbonový závodní full **Mouhoti**. V tomto případě již výrobce vsadil na klasičtější monokokovou konstrukci využívající špičková vlákna T800/1000, přičemž hmotnost rámu s tlumičem a všemi dalšími drobnostmi je 1580 gramů. Tento XC a maratonský bike má z hlediska konstrukce i koncepce zadního odpružení hodně společného se závodními současníky prestižních světových stájí, naopak luxusní celokarbonový hardtail **Ateuco** je konstrukčně i designově naprosto svébytný a nelze u něho přehlédnout prvky typické pro silniční topmodely Pedemonte. Také Ateuco bylo konstruováno technologií IWS a rám váží naprosto skvělých 850 gramů. Zatímco přední trojúhelník s integrovanou sedlovkou slibuje maximum z hlediska tuhosti, zadní stavba funguje na bázi pružných planžet a již od pohledu bychom se nebáli předpovědět bezkonkurenční nabídku jízdního komfortu. Bude to právě tento bike, jenž se budeme od dovozce snažit získat do testu.

A nakonec je zde dvojice e-biků, přičemž prvním z nich je silniční **Mutator e-Bike** s karbonovým rámem o váze 1150 gramů a středovým motorem Polini, kdy je možné vybírat ze dvou provedení zadní stavby – s větší a menší mírou jízdního komfortu v závislosti na preferencích konkrétního majitele. Druhým je pak karbonový superlehký elektro-hardtail **Ateuco e-Bike**, využívající 250W motor Polini a 500Wh baterii ve spodní trubce.

Z dalších dílů s logem Pedemonte je možné vybírat třeba ze superlehkého karbonového sedla, karbonových košíků na láhev nebo silničních zapletených kol, jak jinak než s vysokými karbonovými ráfky. K tomu si přičtěme onu nadstandardní míru individualizace nebo doživotní záruku. Ostatně již samotné webové stránky www.pedemonte.bike stojí za to, kdybyste se náhodou při dlouhých zimních večerech nudili.

(kad)