

PRVNÍ JÍZDNÍ TEST



VYLOŽENÝ TRUMF

PREZENTACE CAMPAGNOLO SUPER RECORD EPS 12x2 GIRONA (ŠPANĚLSKO)

Pro ortodoxní fanoušky italského Campagnola se mohlo zdát až nesnesitelně dlouhé čekání na oficiální představení novinky pro letošní sezonu, elektronické podoby dvanáctipolohového systému. Již skoro čtvrt roku jej závodníci Pro Tour týmů „větrají“ na závodních tratích celého světa, avšak teprve nyní nastala chvíle, kdy se značka svojí nejvyšší řadou Super Record 12x2 EPS pochlubila odborné veřejnosti. A my jsme samozřejmě u této příležitosti nesměli chybět.

Jarní slunce cyklistice zasvěcené severošpanělské Girony bylo pro většinu novinářů z celého světa jistě osvěžující. Vždyť kupříkladu ve střední Evropě jsme se tou dobou mohli spíše koulovat než opalovat. A tak husí kůže viditelná u většiny zúčastněných nebyla vyvolána chladem, ale nervozitou, jak to s novou elektronikou tedy vlastně je. Naštěstí jsme nemuseli čekat dlouho, hned ráno byly před vstupní halou k vidění stroje, na kterých jsme měli zanedlouho absolvovat první testovací jízdu. Hlavou proběhnou vzpomínky na dotazy z loňského roku, kdy bude rozšíření pastorků v mechanických sadách Record a Super Record následovat elektronická verze, provázené shovívavým úsměvem zaryté mlčících mechaniků. Ti jistě v té době měli dávno jasno, ale jejich „omerta“ nebyla nikým prolomena. To, jak rychle se tedy všichni rozprchli, když byl oznámen čas startu první testovací jízdy, by se dalo přirovnat k výstřelu do hejna vrabců.

KRAJEM MNOHA PODOB

Než ručička hodinek obkroužila čtvrtinu své dráhy na ciferníku, vyrazíme po lehkém doladění posedů směrem k jihu, ven z historického centra Girony. A jen co za našimi zády zmizí i poslední domy následujícího městečka Formells de la Selva, rozehráváme partii s možnostmi nového řazení. Terén je zde totiž trochu zvlněný a naši průvodci navíc vybírají trasu tak, abychom se co nejméně pohybovali na hlavních tazích. Není divu, že z rovinaté hlavní silnice záhy zatáčíme okolo Campllongu na úzké cesty. A následné panorama jistě nejen ve mně okamžitě evokuje silničky belgického severu, na nichž se právě v těchto dnech odehrávají souboje jarních klasik. Jen ty teploty jsou zde o poznání přívětivější. Zkouším tedy společně se změnami sklonu ladit pomocí elektroniky pozici řetězu na pastorcích. Pro test

byla nasazena kazeta s dvaatřícítkou na největším pastorku a pro tuto chvíli je tedy ve hře zatím jen spínací mechanismus pravé páky. Možnosti Multishiftingu, dovolující během okamžiku přesunout řetěz na opačný konec kazety, jsou vyzkoušeny čistě pro úplnost informací, a počítání, jestli je to jedna, nebo dvě vteřiny, za které se řetěz přesune na opačnou stranu ořechu, není pro nikoho prioritou. O poznání důležitější je i pro mě fakt, že změna převodů je provázána poměrně jasnou reakcí technologie Multi-dome pečující o práci systému v pákách. Ani nástin toho, že by mohlo dojít, nebo naopak nedojít ke změně převodu jinak než podle přání uživatele. Současně se mohu spolehnout na velmi čitelnou práci systému bez nechtěných nepřesností či delší než bles-



PRVNÍ JÍZDNÍ TEST

kové reakce na povel ke změně. Kdo někdy Campagnolo používal, tuto funkci okamžitě přijme za vlastní. Snad jediné, co nedokážu v této chvíli odpřisáhnout, je potvrzení informace o zkrácení reakčního času řazení ve srovnání s jedenáctipolohovým systémem. Současný test obou provedení nám nebyl umožněn, takže nezbývá než tvrzení Campagnola o nových a rychlejších elektromotorcích věřit.

Ostatně, že se budu moci s vlastnostmi řadicího systému seznámit za plného zatížení, svědčí i fakt, že součástí naší skupinky je rovněž mistr světa v silničním závodě z roku 2008 Alessandro Ballan. Právě ten získal v roce, kdy Campagnolo představilo svou první jedenáctkovou kazetu, pro tuto značku nejceněnější vítězství sezony – duhové proužky. Ani po jedenácti letech tento borec neztratil svoji někdejší vyšvihanou figuru, oblečení velikosti „S“ na jeho vytáhlé postavě sedí dokonale a zjevně si na rozdíl od zbytku skupiny téměř nevšímá chvil, kdy se profil vozovky trochu zvedne. Není divu, že si Campagnolo nemohlo nechat ujít možnost Ballana coby ambasadora značky angažovat, a jak se vzápětí dozvídám i jako prvního testera, který měl

dvanaáctipolohovou elektronickou sadu k dispozici.

Rychle se zapírám do dokonale vytvarovaných hydraulických pák a konečně zjišťuji, že i přední řazení pracuje naprosto dokonale. Spolu s cedulí označující konec městečka Cassa de la Selva se totiž silnice prudce zvedá a tento sklon si budeme moci užívat po většinu ze šesti kilometrů, které nás dělí od vrcholku. To, že já budu po drtivou část této vzdálenosti bojovat s vrstevnicemi v osamocení, není třeba zdůrazňovat. Společníkem mi bude jen stroj Ultimate CF SLX v týmových barvách Movistaru, který spolu s Campagnolem sedlá právě Canyon. Tuhost sestavy je přímo ukázková a já se přestávám divit, proč to Valverdemu a Quintanovi v kopcích tak jde. Moje pozornost se ale po chvilce opět stáčí k nové sadě. Spolu s maximální spokojeností s projevem řazení, o které tu jde především, si užívám i vysokou tuhost klik, samozřejmě ve spojení s rámem a zapleteným setem. Stejně precizně jako řazení se ostatně za nejvyšším bodem stoupání mohou před-



Porovnání 12polohových elektronických systémů Campagnolo a Sram

Velmi čerstvé zkušenosti se sadou Sram Red eTap AXS si přímo říkají o porovnání s novinkou Campagnola. Nečekejte ovšem verdikt o tom, kdo koho válcuje na plné čáře, jde spíše o subjektivní pocity z první krátké zkušenosti.

Jako jeden z velmi důležitých prvků v tomto porovnávání vnímáme ergonomii úchopu. Zde se Sram prezentuje poměrně subtilním, ale do ruky dokonale padnoucím tvarem. Stejně tak je tomu s dostupností řadicích páček. Ty jsou v cestě trajektorii pohybu prstů, ať jsou již ruce v horním či spodním úchopu pák. Zde snad jako jediný zápor v případě absence přidavných ovládacích tlačítek může být vnímána potřeba opustit při změně převodů pokaždé pohodlný horní úchop, v čemž je Campagnolo připraveno posloužit alespoň vnitřními odrazovacími páčkami. Funkce řazení Sramu je provázena dostatečně jasným a ostrým zvukem a stejně je tomu i u posunu řetězu po kazetě. Ani tomu nechybí jasný akustický doprovod, ovšem bez pocitů, že by šlo o nějaký nepatřičný zvuk. Jako minimálně dokonalý designový počín se jeví výroba převodníků v monobloku. V tom je ostatně Sram průkopníkem, vzpomeňme na jejich první ocelovou desítkovou kazetu Red. V čem pak jen těžko nalezneme konkurenci, je jednoduchost montáže a seřízení řazení. Bez kabelů, nebo jiných pro-

pojovacích segmentů, nic, co by se muselo někudy táhnout, stabilizovat a zajistit proti vodě. Geniální tah, který nemá obdoby. Stejně jako univerzální provedení baterie. Pokud z jakéhokoli důvodu dojde při jízdě jedné „šťáva“, lze v úsporném režimu dojet domů na tu druhou.

Campagnolo sází na eleganci zhmotněnou použitím karbonu, jehož černá uhrančivost se nikdy neokouká a ladí k jakémukoli designu. Základem systému jsou i zde páky. Ve standardním nastavení fungují v prstokladu po řadu let neměnném, a ten má stále ko říci. Tvarování pák, zejména v hydraulickém provedení, je skvěle do rukou padnoucí, variabilita úchopu se zde zdá ve srovnání s americkou produkcí o něco vyšší. Snad jen dostupnost odrazovací páčky ve spodním úchopu je lehce komplikovanější, ale i to je spíše otázkou návyku. I zde jsme se při prvním testu mohli nechat rozmazlovat naprosto dokonalou funkcí, s typicky campagnolovskou „syrovostí“ projevu, tedy zřetelným průvodním zvukovým doprovodem posunu řetězu na kazetě i pře-

vodnicích. Tuhost klik, nebo jiných faktorů přenosu energie nechceme srovnávat, komponenty byly vždy usazeny na jiných strojích a s jinými zapletenými koly. V obou případech jsme ale byli s efektem práce systémů jako celku naprosto spokojeni.

Kdo z nich je tedy vítězem? Losna nebo Mažňák? Ani jeden, každá ze značek má své fanoušky a ti budou ochotni za ni nejen zaplatit, ale i jí odpustit nějakou tu vadu na kráse. Ačkoli, mají tyhle dvě krásky vůbec nějakou?

APLIKACE JEDNOU POHNE I PLANETOU

Obě sady mohou pro úpravu funkce využít služeb volně dostupných aplikací. Tu určenou pro Sram (Sram AXS) jsme měli možnost vyzkoušet a nutno říci, že se nám zamlouvala. Je oproštěna od všech funkcí, které mohou odvádět pozornost, a soustředí se čistě na úpravu projevu. Pár základních možností, kterou pákou se co bude řadit, případně sekvenční nebo kompenzační systém soustředící se na kadenci sám zvolí, kdy je třeba provést změnu na převodníku, nebo při manuální změně převodníku posune současně pozici na kazetě. Prostě a funkční.

V době testování nové sady Campagnolo jsme ještě neměli možnost ji prakticky pro-

PREZENTACE CAMPAGNOLO SUPER RECORD EPS 12x2 GIRONA (ŠPANĚLSKO)

vést i brzdy. Myšlenka systému s využitím identické expanzní nádobky pro levou i pravou páku je geniálně jednoduchá, ale hlavně plně funkční. Pocitové nuance, citelné při testování prvních prototypů, jsou nenávratně pryč a efekt je zde dokonale čitelný, samozřejmě včetně plynulého nástupu síly. Co víc si přát? Snad jen aby klesání ze Santa Pella nikdy neskončilo a mohl jsem si let do údolí užívat co nejdéle.

Na nejnižším bodě se opět formujeme do dvojřadu a pokračujeme v testovací jízdě. Profil silnice se mění jako na houpačce, krátká strmá stoupání střídají „magnety“ ale i klikaté serpentiny vmáčkuté mezi staré kamenné domky. Prostě vše, co katalánský venkov dělá tak krásným. Ani se nenaděje-me a dojíždíme ke staré vesničce s dominantou kostela Madremanya. Ta je i posledním místem, kde si dáváme malou pauzu na občerstvení před výzvou dne. Tou je stoupání ke kostelu Déu dels Angels, tyčícím se vysoko nad Gironou, jehož asfaltový povrch zdobí řada jmen špičkových jezdců jako De La Cruz, nebo věhlasný „Purito“ Rodriguez. Se zrakem přikovaným dva metry před přední kolo se prokousávám prvními stovkami metrů se sklonem přes 13 %. Ne, nechci zkoušet pastorek se 32 zuby, stále ještě vě-

řím ve svou fyziku. Naštěstí se sklon vrací do jednociferných hodnot a rychlost naopak vyšplhá na hranici, za kterou se nemusím stydět. Ve chvíli, kdy se za občasného zabručení motorků dostávám na dohled kostelu, je italská část skupiny a samozřejmě i Alessandro Ballan již po svačině a oblečena do větrovek. Připojuji se k nim a jako dlouhý had se spouštíme téměř desetikilometrovým sjezdem ke Gironě.

Dnešní výlet končí, první zkušenosti s dvanáctipolohovou elektronikou Campagnola jsou velmi pozitivní. Díky lokalitě, kde jsme měli možnost sadu prvně vyvětrat, ani nespílám přítomnosti kazety s rozsahem ještě nedávno určeným jen pro MTB kola. Možnosti, univerzalita ale i šíře záběru této sady jsou veliké a pokud technologie elektronického řazení prosákne stejně, jako tomu bylo u 11polohových systémů, do dostupnějších úrovní, bude to bezpochyby důvod řady bezesných nocí pro milovníky této italské značky.

ŽIVO POD LESKLOU ČERNÍ

Ve víru vzpomínek na první testovací kilometry si doplníme informace o vlastnostech mechanických a elektronických součástí tohoto systému.

A čím jiným začít než pákami Ergopower. Oproti verzi pro mechanické řazení zde naleznete jen minimum opticky zaznamatelných změn. Není tedy překvapením, že šlo především o vylepšení ergonomie. Páky u ráfkové varianty jsou vybaveny třípolohovým čepem v horní části sloužícím k úpravě pozice ovládací páky a stejně jako u mechanické verze je také osa držící tuto páku zabydlena v pozici pro vylepšení citlivosti práce a brzdového efektu. U hydrauliky je pak pro tento účel připraven šroub v přední části – tady doplníme i možnost úpravy průběhu přítlaku desek na rotor (krátký, nebo delší krok pák), samozřejmě je univerzální expanzní nádržka pro levou i pravou páku. U odřazovací páčky obou verzí bylo vsazeno na zvětšení kontaktní plochy s palcem. Řadicí páčky ukryté za brzdovou se pak dostalo řádného „odlehčení“ slibujícího spolu s vylepšením aerodynamiky i jistější pozici prstu při řazení. Ovládací centrum systému má na starosti technologie Multi-dome. Té kromě možnosti klasického ovládání nechybí možnost úprav projevu skrze vlastní aplikaci MyCampy App. Stejně očekávaným je i využití Multishiftingu pro cestu řetězu přes celou šíři kazety na jeden stisk tlačítka. Cena řadicích pák je



cena sady **Sram Red eTap AXS HRD – 93 080 Kč** (včetně klik, kazety, řetězu a 160mm kotoučů)
řadicí/brzdový set **Sram Red eTap AXS HRD – 63 700 Kč** (řadicí/brzdové páky, třmeny, 160mm kotouče, přehazovačka, přesmykač, dvě baterie, nabíječka, manuál)

cena sady **Campagnolo Super Record EPS 12x2 pro ráfkové brzdy – 92 380 Kč** (přehazovačka, přesmykač, řazení, interface, baterie, nabíječka, kliky, středové misky, brzdové čelisti, řetěz, kazeta 11–29 z.)

cena sady **Campagnolo Super Record EPS 12x2 pro diskové brzdy – 99 400 Kč** (přehazovačka, přesmykač, řazení včetně třmenů, interface, baterie, nabíječka, kliky, středové misky, 2x rotor 160mm, řetěz, kazeta 11–29 z.)

řadicí/brzdový set **Campagnolo Super Record EPS 12x2 pro ráfkové brzdy – 54 400 Kč** (přehazovačka, přesmykač, řazení, interface, baterie, nabíječka)

řadicí/brzdový set **Campagnolo Super Record EPS 12x2 pro diskové brzdy – 69 850 Kč** (přehazovačka, přesmykač, řazení včetně třmenů, interface, baterie, nabíječka, 2x rotor 160 mm)



věřit s aplikací MyCampy App. Osvěžme si tedy vlastnosti aplikace z předchozí jednáctkové varianty, které by měly být totožné. V ní pracuje s uživatelem na tom, aby měl přehled o počtu kilometrů na každém komponentu, radí mu, kdy zajít do servisu, ale dokáže mu i při jízdě ukazovat, jaký má převod, kolikrát na každém z měničů provedl změnu, nebo mu zcela nahradit computer. K tomu samozřejmě nechybí podobné

možnosti jako u Sramu, tedy úprava projevu řazení dle priorit. Na výběr jsou hned tři úrovně Race/Sport/Comfort a ve všech lze volit rychlost řazení, volbu počtu pastorků na jedno zmáčknutí řadicích páček (Multishifting) stejně jako rychlost této změny. Asistent řazení (u modu Race je vypnut) pak dokáže ve spuštěném modu korigovat pozici řetězu, aby kadence a výkon zůstaly vyrovnané. Kromě toho ale umožňuje

i úpravu funkce řadicích pák. Spolu s obvyklým ovládáním totiž lze zvolit „Sprinter“ nastavení, kde obě delší řadicí páčky obsluhují přehazovačku a o přesmykač se starají vnitřní odřazovací, nebo kompletní ovládání pouze jednou pákou. U toho je využito pro obsluhu přesmykače tlačítko za odřazovací páčkou spolu s klasickou změnou kazety pomocí páček. (ep)

PRVNÍ JÍZDNÍ TEST



23 604/10 401 Kč a hmotnost 617/280 g (hydraulické včetně třmenů/mechanické).

Přehazovače byla dána do vínku nová konstrukce ovládacích motorků slibující ve srovnání s „jedenáctkou“ rychlejší reakci na impulzy, absolutní přesnost funkce samozřejmě zůstává. Nechybí optimalizace trajektorie pohybu pantografu zajišťující minimální mezeru mezi kladkami a kazetou pro podporu funkčnosti. Ta je připravena univerzálně pro obě dostupné skladby kazet (11–29/11–32 zubů). Stejně tak je možno se spolehnout na technologii Embrace upravující pozici horní kladky v kontextu se zařazeným převodem tak, aby docházelo k maximálnímu kontaktu zubů kazety s řetězem. Stejně jako u mechanické verze i elektronika spolupracuje s dvanáctizubovými kladkami, kdy horní nechybí prodloužení zubů pro preciznější chod a o jejich propojení se stará zúžené vnitřní vodítko. To je logickým tahem pro eliminování rizika kontaktu vodítka s dráty. Doplníme ještě univerzální provedení úchyty na klasické patky i systémy Direct. Cena přehazovačky je stanovena na 14 486 Kč a hmotnost činí 234 g.

Vylepšené ovládací motory nechybí ani přesmykači. Dle očekávání si snadno poradí s automatickým vystředováním v závislosti na úhlu náběhu řetězu, pro jehož volný průchod bylo upraveno i tvarování vodítek. Ta jsou současně konstruována tak, aby mohla být využita univerzálně pro jakoukoli z nabízených skladeb převodníků. Cena tohoto komponentu je 13 883 Kč a hmotnost 132 g.

Vítanou novinkou je jistě i nová interní baterie V4. Ta spolu s prodloužením své délky získala i 10 % kapacity navíc. Současně lze využít i trojí variantu Interface. Kromě „klasiky“, která se usazuje pod představec, jsou k dispozici i provedení vkládaná napřímo do specifických

příprav horní rámové trubky, nebo do konců řídek. Komfort ovládání i za jízdy je jasnou myšlenkou tohoto rozšíření nabídky. Cena baterie je 9050 Kč a hmotnost 135 g, interface pak pořídíte za 4056 Kč a kolo zatíží 33/11 g (externí/interní).

U brzdových čelistí a třmenů nedošlo ve srovnání s ložiskovou verzí prakticky k žádným změnám, zde Campagnolo uvádí pouze novou organickou směs u destiček pro hydrauliku slibující delší životnost a vyšší imunitu vůči změnám počasí. U hydrauliky jsou třmeny zahrnuty v ceně pák, ráfkové čelisti získáte za 8790 Kč. Hmotnost páru třmenů/brzd je 236/311 g (hydraulické/ráfkové).

Stejně jako u brzd se jen krátce zastavíme u klik. Ty jsou shodné s vloni představenou mechanickou verzí, v nabídce budou v délkách 165/170/172,5 a 175 mm, se skladbami převodníků 50/34, 52/36 a 53/39 zubů samostatně montovaných v roztečích 112/145 mm na čtyřramenné unašeče. Nechybí samozřejmě benefity nejvyšší úrovně, jako titanová osa Ultra Torque s přístupem ke spojovacímu šroubu z levé strany, keramická ložiska CULT nebo specifické umístění náběhových čepů pro efektivní řazení na velký převodník. Cena klik je 22 099 Kč, hmotnost 618 g (172,5 mm, 50/34 z.).

Dvě nabízené kazety mají rozsah 11–29 a 11–32 zubů a vsází se u nich na pevné sestavy prvních dvou ocelových monobloků po třech pastorcích na nejvyšších pozicích následovaných skladačkou po jednotlivých pastorcích až k závěrné matici. Kazety jsou využitelné pro stávající náboje, mimochodem stejné konstrukce již od devítikola. Ceny kazet jsou 7778/8140 Kč (11–29/11–32 zubů) a hmotnost činí 266 g (11–29 z.). Řetěz je k dostání za 1358 Kč a jeho udávaná hmotnost je 228 g (114 článků).

Eda Pinkava

Foto: Campagnolo a autor