

Bergamont Platoon LTD - `Entry level´

Marek Tyniec

Nowoczesna, carbonowa rama wykonana w technologii tube to tube, pełna grupa XT, niezły widelec i gotowe koła. Do tego wysokiej klasy, fabryczne wsporniki.

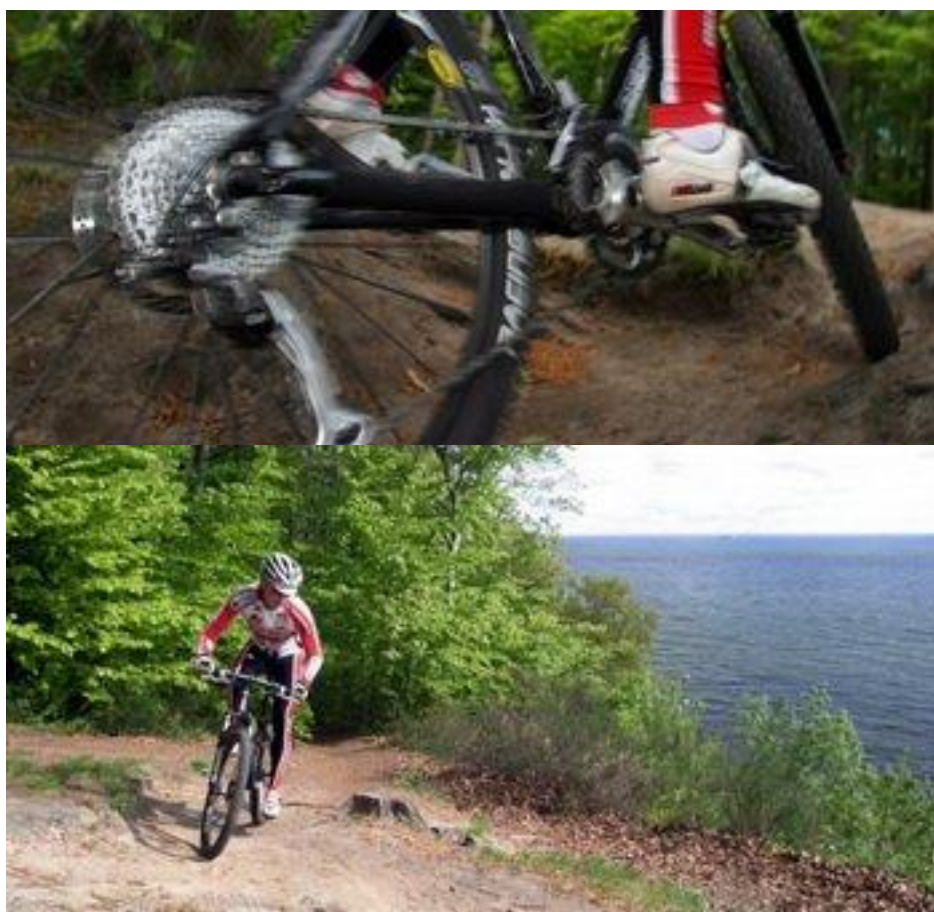


Bergamont Platoon LTD to kompletny rower, na który można wsiąść i... przyjechać w pierwszej dziesiątce maratonu.

Kłopot

Ze sprzętem tej klasy zawsze jest ten sam problem: nie ma się do czego przyczepić. Znajdowanie na siłę wad najczęściej podpada pod zwykłe marudzenie, jedyne, co pozostaje zrobić to wsiąść i pojechać. Rower, który stoi na granicy klasy amatorskiej i wyczynowej, czerpiąc pełnymi garściami ze stuprocentowych, „ściganckich” sprzętów w praktyce musi mieć dobrą geometrię, przemyślany dobór komponentów i dopracowane detale. Oczywiście projektanci mogą popełnić jakiś błąd, jednak tym razem, poza kilkoma drobiazgami otrzymujemy rower całkowicie gotowy do startu w

maratonie lub wyścigu xc. Idealny dla zawodnika – amatora, licencjonowanego juniora z ambicjami a po kilku modyfikacjach być może nawet dla medalisty mistrzostw kraju. Tak jest właśnie w przypadku karbonowego Bergamonta. Geometria ramy to absolutna klasyka. W rozmiarze 47cm otrzymujemy górną rurę długą na 565mm, tylny trójkąt 425mm i kąty 71/73. Sprawdzone przez tysiące kolarzy parametry. Jedyna różnica to nieco „zawyżona” o centymetr rozmiarówka, czyli 42 i 47 a nie, zazwyczaj spotykane 41 i 46cm. Większe rozmiary są już standardowe: 51 i 56cm. Skoro więc w tej klasie sprzętu o wyborze decydują detale, zwróćmy więc na nie uwagę.



Od tyłu

Prawdopodobnie właśnie od tej strony rozpoczęto projektowanie ramy Bergamonta. Trzeba przyznać, że tylny trójkąt robi znakomite wrażenie! Kompozytowe rury mają słuszną średnicę, dodatkowo wielokrotnie zmieniają kształt dając wrażenie solidności i sztywności. Częsta wada ram karbonowych – ekstremalnie wzmocnione okolice mufy suportowej nie zostawiające niemal w ogóle miejsca na zabłoconą oponę tutaj zastąpiono wysokim przekrojem dolnych rurek. Brak „mostka”, w dolnej części tylnego trójkąta to pierwszy z licznych, dobrze przemyślanych detali ramy Platoona. Tym lepszy, że dzięki odpowiednim profilom, tył ramy nie traci na sztywności bocznej a równocześnie wykorzystuje właściwości włókien węglowych i skutecznie filtruje drobne drgania. Haki kół aluminiowe, hak przerzutki wymienny,

niestety, co jest często spotykane dość delikatny. Idąc do przodu spotkamy kolejne trzy elementy, które sprawiają, że docenimy projektantów Bergamonta i poczujemy, że mamy do czynienia z produktem dopracowanym. Pierwszy z nich to metalowa płytki naklejona w okolicy, gdzie łańcuch zwykły być zaciągany między zębaki korby a ramę. Prosty i lekki patent skutecznie zabezpiecza, bądź co bądź bardziej delikatną od aluminiowej ramę przed mechanicznym uszkodzeniem, o jakie nie trudno w ferworze walki na wyścigu. Drugi, równie cenny drobiazg to zastosowanie chropowatego lakieru w okolicy miejsca mocowania przedniej przerzutki. Zapobiega on przesuwaniu tejże i umożliwia użycie mniejszej siły do jej przykręcenia. Proste, skuteczne a przynosi sporo dobrego. Trzeci plus za przemyślane drobiazgi należy się przezroczystej, mocnej naklejce pod główną rurą ramy, zabezpieczającą przed obiciem kamieniami. Kolejna mała rzecz, która bardzo cieszy. Pozostałe elementy ramy Bergamonta, choć solidnie wykonane, nie budzą już takich emocji. Przy wyrafinowanym, wręcz spektakularnym tylnym trójkącie, przód wygląda nad wyraz zwyczajnie. Powiedziałbym nawet, że filigranowa główka ramy nie przystaje wizerunkiem do reszty, sugerując problemy ze sztywnością tego elementu. Na szczęście jest to tylko złudzenie a rower, nawet w trudnym terenie prowadzi się pewnie i precyzyjnie.





Na koniec trzeba wspomnieć o technologii, w jakiej wykonana jest rama. Tube to Tube na początku stosowane przez Scotta coraz częściej znajduje uznanie u innych producentów. Klejenie karbonowych rur bez konieczności użycia muf obniża masę przy zachowaniu należytej sztywności a dodatkowo umożliwia uzyskanie klasycznego wyglądu ramy. Karbonowe ramy serii Platoon (wspólne dla 9.8, LTD, Team) wykonano właśnie tą techniką. Wraz z rowerem otrzymujemy więc ciekawą, stosunkowo lekką a co najważniejsze, nowoczesną i zaawansowaną technicznie ramę, jaką poszczycić może się naprawdę niewiele modeli konkurencyjnych firm. Dzięki temu

rower jest rozwojowy i bez obawy może być wyposażony w komponenty z dowolnie wysokiej półki



Bez finezji, ale z klasą

Grupa Shimano XT nie jest szczególnie wyrafinowana, jednak jej wydanie 2008 z nową przerzutką tylną Shadow, odświeżonymi korbami Hollowtech II, manetkami rapidfire i dźwigniami hamulców to sprzęt bez żadnych kompleksów.

Już dawno XT nie było swoją koncepcją tak blisko XTR

. Dzięki temu wrażenia z jazdy są na wysokim poziomie, kultura pracy napędu, precyzja zmiany biegów i jakość działania hamulców to klasa zawodnicza. Na nowym XT bez większych kompleksów można rywalizować z zawodnikami na wyższych grupach Shimano czy Srama. Nie jest to może szczyt marzeń, ale zarówno jakość działania, wykonanie jak i design biją poprzednika na głowę. Również waga pozostaje na sensownym poziomie, podobnie jak w przypadku widelca. Rock Shox Reba SL to znakomity „sztuciec”: sztywny, dobrze współpracujący z hamulcami

tarczowymi oraz posiada szereg niezbędnych regulacji. Jedyna wada to brak manetki blokady na kierownicy. Tę można albo dokupić, albo... ustawić widelec tak, by nie była potrzebna :-)

Słowa uznania należą się również komponentom „TATTOO”. Mostek, sztyca i kierownica (sztywne oversize 31,8mm) sygnowane tą marką pozostawiają pozytywne wrażenie solidności i dobrego wykonania. Sportowe siodło jest kopią słynnego SLR i także ma właściwości. Jedyna uwaga dotyczy długości wsporników: sztyca 350mm to przy karbonowej ramie chyba zbyt mało – dla świętego spokoju wolelibyśmy „czterysetkę”. Pojawiła się również uwaga, że mile widziana byłaby wersja jarzma z offsetem. Również mostek w rozmiarze 110mm dla osoby wyższej na około 1,8m to dość niewiele, zważywszy na standardową długość górnej rury. Taką jednak producent wybrał koncepcję –

przyjęta na Bergamoncie pozycja nie jest szczególnie wyciągnięta

, jednak kilka korekt pozwala uzyskać preferowane ustawienie.

Na koniec zostawiliśmy koła: Mavic Crossride są solidne, ale dość ciężkie. Idealnie nadają się na treningi, jeśli jednak ktoś myśli o poważniejszym ściganiu, powinien być to pierwszy element, który zostanie w Bergamoncie wymieniony.





Ściganie

Wyścigi to żywioł Platoona. O tym, że jest to faktycznie dobry rower mogła się przekonać część zawodników klubu Vitesse Bergamont bikeWorld.pl. Jakub Krzyżak, Roman Pietruszka i Robert Banach w pierwszej części sezonu testowali model LTD podczas kilku startów w maratonach, zarówno w terenie płaskim jak i w górach. Trzeba przyznać, że dla Bergamonta im ciężiej, tym lepiej. To właśnie w trudnym, wymagającym technicznie terenie docenimy lekką, sztywną i zwrotną ramę, która jest bazą całego roweru. Grupa XT będzie spisywała się niezawodnie, szybko i sprawnie, obojętne, czy wyścig rozegrany będzie po piasku, kamieniach czy w błocie. Fabrycznie zamontowane opony: Schwalbe Racing Ralph to swoista klasyka, ale powiedzmy sobie szczerze - w rowerze tej klasy i o takim przeznaczeniu fabryczne gumy to najmniej istotny szczegół.

Platoon dobrze przyspiesza (mimo ciężkich kół), spora w tym zasługa zwartej, kompaktowej i sztywnej ramy. Na szybszych partiach prowadzi się dość nerwowo, tu przydałby się nieco dłuższy wspornik kierownicy. Rama, jak przystało na karbon, dobrze tłumi drgania, stąd sugestia, że

oprócz wyścigów XC

, do których wydaje się być predestynowana,

dobrze sprawdzi się także podczas ciężkich, górskich maratonów

Na koniec jak zawsze pozostaje kwestia ceny i jej stosunku do wartości całego sprzętu. 8379 PLN - w przedziale 7-9 tysięcy znajdziemy całkiem sporo rowerów na karbonowej ramie. Niewiele z nich będzie jednak posiadało ramę tak zaawansowaną

jak Bergamont. Dodatkowo, kompletna grupa XT to w obecnych czasach rzadkość. Platoon zyskuje również przy porównaniu widełców oraz wsporników, traci jednak porównując koła. Kwestią decyzji pozostaje, czy potencjalny klient będzie chciał rower o tak zdecydowanym, sportowym charakterze.

Geometria i właściwości ramy sprawiają, że jest to sprzęt stworzony do rywalizacji, najlepiej sprawdzający się w warunkach wyścigowych. Ponieważ niemal co tydzień gdzieś w Polsce organizowane są jakieś zawody mtb, z jego wykorzystaniem nie powinno być najmniejszych problemów!



Rama Ultra Lite Carbon, rury łączone Tube to Tube, haki wycinane CNC **Rozmiary** 42 - 47 - 51 - 56cm **Widelec** Rock Shox Reba SL, 85mm, Flood Gate **Przerzutka przód** SHIMANO XT

Przerzutka tył SHIMANO NEW XT 9S SHADOW **Korba** SHIMANO XT 22-32-42
Kaseta SHIMANO XT 9S 11/32 **Piasty** Mavic Crossride Disc **Obręcze** **Opony**
Shwalbe Racing Ralph **Manetki** SHIMANO XT Rapid Fire **Hamulce** SHIMANO XT
TARCZOWE 160/160mm **Kierownica** TATTOO RACE PRO LITE OS **Mostek** TATTOO
PRO STEM 18 OS **Stery** FSA ORBIT ZS-4, PÓŁZINTEGROWANE **Siodło** TATTOO PRO
LITE **Sztyca** TATTOO PRO STICK LITE 6061 31.6X350















Waga: (z pedałami Shimano XT): 10,7kg - rozmiar 47cm

Cena: 8379PLN

Przedstawiciel:

AMP Bike

Testowali: Robert Banach, Jakub Krzyżak, Roman Pietruszka, Marek Tyniec

Bergamont Platoon w bikeKatalog.pl