

Bergamont Platoon Team

Ta sama rama, kompletnie inny rower

Marek Tyniec

Nie tak dawno opisywaliśmy carbonowego Bergamonta w specyfikacji LTD. Teraz przyszedł czas na topowy model tego producenta. Jak zachowa się ta sama rama ubrana w rowerową biżuterię?



Jak wiele wyczynowego roweru mtb dostaniemy za, w sumie, atrakcyjną cenę 11 tysięcy złotych? Przed nami Bergamont Platoon Team – rower z klasy zaprojektowanej, by wygrywać.

Jeszcze raz to samo?

Carbonowe ramy serii Platooon są takie same dla wszystkich modeli. Wyposażona w grupę XT i Rebę Race Rock Shoxa występuje jako wersja „LTD” (jego opis możecie przeczytać **TUTAJ**). Pomalowana na biało – bordowo, „ubrana” w biżuterię Magury, Syntace czy X.0 występuje w katalogu jako wersja „Team”. W tym roku to właśnie na takich rowerach jeżdżą najlepsi zawodnicy Vitesse Bergamont bikeWorld.pl. Sprzęt jest więc dokładnie i wnikliwie testowany. Choć maratony to ciągle sport amatorski, niemal wszyscy z roku na rok reprezentują coraz wyższy poziom. W walce o czołowe lokaty nie ma miejsca na błędy, pomyłki czy niedopracowane detale. Sprzęt musi być na najwyższym poziomie. Czy Platoon Team faktycznie taki jest?

Wspomniana rama prezentuje się godnie – jest nowoczesna, dość lekka, wykonana w technologii Tube2tube i posiada kilka przemyślanych detali. Aby się zbytnio nie powtarzać, warto tylko przypomnieć dobrze zaprojektowany tylny trójkąt zostawiający dużo miejsca na oblepioną błotem oponę, zabezpieczenie ramy przed zaciągającym łańcuchem i objającym ją kamieniami czy chropowaty lakier pod obejmą przedniej przerzutki. Całość jest sztywna bocznie – o tyle o ile można to stwierdzić bez testów laboratoryjnych i komfortowa – o tyle o ile wyznacznikiem komfortu są wrażenia po kilkugodzinnym maratonie. Krótko mówiąc, carbon w wykonaniu Bergamonta jest godny polecenia. Projektanci wykazali się zrozumieniem tematu i wykorzystali niemal do maksimum możliwości, jakie daje zastosowanie kompozytów. Jeżdżąc na rowerach takich jak Platoon Team można w pełni docenić zalety włókien węglowych i przejść do porządku dziennego nad bolesnym faktem: na pewnym poziomie aluminium odeszło do lamusa.





Złoto i tombak

Platoona w wersji Team wyposażono naprawdę bogato. Przy stosunkowo niewygórowanej cenie (jak na tę klasę sprzętu) dostaniemy m.in. przerzutkę tylną SRAM X-0 w jubileuszowym wydaniu, ekskluzywny wspornik i kierownicę Syntace, ultralekkie hamulce Magury Marta SL i do tego nowoczesny, cieszący się sporym uznaniem u profesjonalistów widelec Durin tego samego producenta. Do tego carbonowy wspornik i siodło na tytanowych prętach sygnowane przez Begramonta, ale do złudzenia przypominające Syntace (szytyca) i Selle Italia SLR (siodło). Do kompletu znajdziemy Triggery X-9 SL i kasetę PG 980. Są to komponenty, które umożliwiają pewną oszczędność przy zachowaniu rozsądnej wagi i działania na wysokim poziomie. Zarówno designem jak i wagą od całości odstają natomiast korby. TruVativ Stylo Team ze zintegrowaną osią nadal jest dobrą korbą, ale jej wygląd trąca myszką, a do tego parametry (szczególnie waga) nie zachwycają. Miło byłoby na tym miejscu zobaczyć model Noir. Inna sprawa to koła. Te założone fabrycznie do Platoona są ok, ale jako koła treningowe. Piasty XT, obręcze DT X455 i szprychy DT Competition to niezły zestaw, ale nie do takiego roweru. Nic więc dziwnego, że nasi zawodnicy zmienili je na Shimano XTR, Fulcrum Zero czy Mavic SLR. Nie zapominajmy jednak, że Bergamont ma wysokiej klasy ramę, świetne wsporniki czy super widelec i kosztuje przy tym 11179 PLN. Zamontowane do niego koła można więc albo nieźle sprzedać albo bardzo ucziwie na nich trenować. Po dokupieniu racingowego kompletu klasy np. SLR i tak będziemy więc sporo do przodu.







Najwięcej emocji wzbudzają zastosowane w Platoonie komponenty Magury. Marta SL to jedno z najlżejszych hamulców tarczowych na rynku. Do tego rewelacyjnie wyglądają (szczególnie w złotym kolorze, jaki użyto w Bergamoncie – idealnie pasującym do tylnego X-0) a gdy działają, są rewelacyjne. Niestety od lat znane są problemy, jakie Marta sprawia swoim użytkownikom. Przy ich zakupie warto od razu zapoznać się z zestawem do odpowietrzania i instrukcją obsługi. Deszczowy i błotnisty sezon dotkliwie zweryfikował również trwałość klocków hamulcowych Magury. Podobnie ma się sprawa z nowym widelcem tego producenta. Durin DLO to rewelacyjny, bardzo sztywny bocznie sztuciec o znakomitej charakterystyce pracy. Blokada na kierownicy, regulacja tłumienia, wszystko działa jak należy. Do tego kolor pasuje do ramy Bergamonta. Niestety, podobnie jak Marta jest to sprzęt nieco chimeryczny, ale w tym przypadku trzeba chyba wybaczyć ponadstandardową usterkowość – Durin to konstrukcja stosunkowo młoda i prawdopodobnie już wkrótce zostanie należycie dopracowany.





Racers ready?

Nawet bez „ściganckich” kół Platoon Team jeździ bardzo szybko. Kompaktowa rama wykorzystuje możliwości, jakie daje carbon. Jest odpowiednio sztywna bocznie a przy tym daje minimum komfortu, jakie wycisnąć można z hardtaila. Specyficzna koncepcja roweru, jaką przyjął Bergamont może się podobać lub nie, ale jest przynajmniej konsekwentna. W rozmiarze 47cm zastosowano bowiem wspornik kierownicy 110mm, górną rurę długą na 565mm i wspornik siodła bez offsetu. Jest to więc raczej propozycja dla zawodników o krótszym tułowi. Wrażenie to pogłębia jeszcze mocno gięta kierownica, która dodatkowo przybliży ręce do tułowia. Po wymianie wsporników na dłuższe rower nadal prowadzi się pewnie choć traci nieco ze swojego zdecydowanego charakteru. Poza tym aż żal rezygnować z czegoś takiego jak Syntace F99! Podobnie jak w przypadku modelu LTD, miło byłoby zobaczyć dłuższy wspornik siodła, choćby dla świętego spokoju i bezpieczeństwa carbonowej ramy.

Poza tym wszystko działa bez zarzutu. Pewność prowadzenia, jaką daje sztywna rama w połączeniu ze sztywnym bocznie widelcem to wrażenie nie do przecenienia. Na podjazdach rośnie współczynnik odwagi – rower zawsze pojedzie trajektorią zaplanowaną co do milimetra. Homogeniczny napęd SRAMa (korby, przerzutki, kaseta, łańcuch, manetki) pracuje bezbłędnie, choć przednia przerzutka odbiega nieco poziomem od reszty zestawu, sprawiając drobne kłopoty przy zrzucaniu pod dużym obciążeniem.



Jak już zostało to wspomniane wcześniej, koła, choć dobre, nie do końca pasują do całości. Są... solidne i to jest ich główna zaleta. Klasą pasują jednak zdecydowanie bardziej do modelu LTD niż Team. Mimo wszystko na początek wystarczą a po ich wymianie, wieszając rower na wadze zobaczymy miłą dla oka wartość poniżej 9,5kg. Jak na rower na tarczach, który raczej jest sztywny i solidny niż lekki to wynik bardzo dobry.

Do przemyślenia

Przeglądając tekst znajdujący się wyżej, można trafić na całkiem sporą ilość drobnych mankamentów znalezionych w topowym modelu Bergamonta. Cóż – odpowiednia klasa sprzętu to i odpowiednie wymagania. Tym bardziej, że jest to rower zdecydowanie wyczynowy. Jego żywioł to wyścigi xc i maratony w trudnym

terenie. Wszystko za sprawą ramy, która jest sztywna tam, gdzie potrzeba, elastyczna także a do tego daje poczucie 100% panowania nad sytuacją. Również inne kluczowe elementy: widelec, napęd, wsporniki dają pełnię satysfakcji, nawet w trudnych warunkach. Sprzęt dla zawodnika to sprawa wielce indywidualna. Stąd też wielu kolarzy decyduje się składać rower „od zera”. Dla tych jako opcja jest dostępna solo rama Platoon Team. Mam jednak wrażenie, że za oferowaną cenę, w połączeniu z zastosowanym wyposażeniem, najwyższy model Bergamonta jest ciekawą propozycją dla zawodnika, tak licencjonowanego ściganta xc jak i zaawansowanego amatora – maratończyka. Kilka detali, jakie ewentualnie są do zmiany nie umniejsza wartości tego roweru jako całości. Całości, która prezentuje się pozytywnie, agresywnie i zdecydowanie sportowo.













Rama Ultra Lite Carbon, rury łączone Tube to Tube, haki wycinane CNC **Widelec** Magura Durin DLO, 80mm, blokada skoku **Przerzutka przód** SRAM X-9 **Przerzutka tył** SRAM X-0 **Korba** TruVativ Stylo Team, zintegrowana oś **Kaseta** SRAM PG 980 **Piasty** Shimano XT **Obřęcze** DT X455 **Opony** Shwalbe Racing Ralph Evo **Manetki** SRAM X-9SL **Hamulce** Magura Marta SI **Kierownica** Syntace Duraflite Carbon **Mostek** Syntace F99 **Siodło** TATTOO PRO LITE, tytanowe pręty **Sztyca** TATTOO PRO Carbon 3K 31,6x350mm

Testowali: Marcin Piecuch, Robert Banach, Roman Pietruszka, Kuba Krzyżak
Dystrybutor: AMP Bike (www.ampbike.pl)