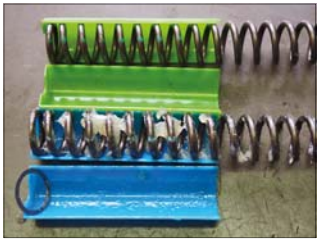
Bomber, jako po másle

Monster truck s obřím písmenem M na boku, dropy, lávky, synonymum freeridu, to byly vidlice Marzocchi na počátku milénia. Italská legenda si následně po letech slávy prošla skoro mrtvým obdobím, aby nakonec skončila pod křídly značky Fox, která jí nalila novou krev do žil, a podstatně skromnější počet modelů nyní nabízí jako cenově zajímavou a uživatelsky maximálně jednoduchou variantu ke svým vidlicím. Marzocchi tak znovu žije, byť uvnitř je foxkou se vším všudy, odlišenou jen odlitkem vnějších noh s ostřeji řezaným můstkem evokujícím siluetu písmene M.

Nejspíš jste zaregistrovali, že nám vzduchový Bomber Z1 dělá společnost na našem redakčním mulletu Lapierre, i to, že jsme představili novinku, kterou je jeho pružinový sourozenec Z1 Coil. Tyhle dvě vidlice se nakonec na našem redakčním kole, a nejen na něm, prostřídaly, abychom mohli porovnat rozdíl v jejich chodu, odlišný offset i hmotnost a nakonec zvolit vítěze. Předesíláme, že vzduchová verze nyní stojí v koutě a pružinovou jsme bez váhání koupili, protože tohle chceš! Ale hezky postupně.

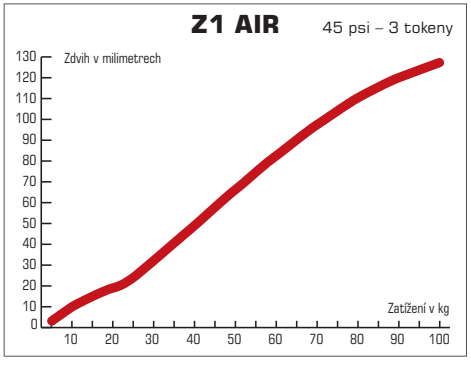
Obě vidlice sází na hliníkový sloupek, korunku a černě anodizované vnitřní nohy průměru 36 mm. Postmount úchyt je rovnou připravený na 180mm kotouč a 15mm rychloupínací osa je samozřejmě v boostové šíři, tedy na 110mm rozteč patek. Vnější magneziové nohy tak pojmou v případě námi testovaných 29" modelů i široké pluskové sedmadvacítky. Vzduchovou Z1 jsme zvolili se 150mm zdvihem a 51mm offsetem, tedy s kratší stopou předního kola. Váha ukázala se sloupkem zaříznutým na 200 mm rozumných 2268 gramů včetně osy a cenovka pak 19 990 korun. Součástí vidlice je také sada šesti tokenů pro úpravu objemu vzduchové komory a volit lze varianty se zdvihy 150, 160 nebo 170 mm.

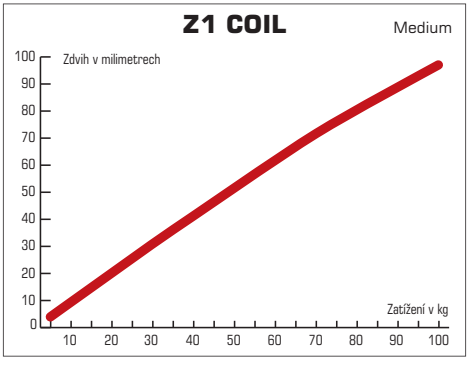
Začněme vzduchem, protože ten se nám do rukou dostal dřív a přiznejme si, že oproti předtím rok ježděnému Lyriku od Rock Shox byl minimálně o deset procent citlivější na menší rázy, i když jsme si různě pohrávali s tokeny v obou vidlicích. Bomber Z1 Air (vozili jsme 3 tokeny, lze až 7) jde krásně do zdvihu, malé rázy žehlí od středního zatížení, takže kořeny ve výjezdu nebo suťová stoupání jezdec lehce cítí, ale na rovině je vše citlivější a víc vyhlazené. Dokonalá je práce v hodně rozbitém terénu, kde jde o plnohodnotnou enduro vidlici, která i s jednoduchým tlumením nízkorychlostní komprese a odskoku nabídne v dané ceně maximum. Žádné dvě rychlosti toho a onoho, které většina uživatelů stejně nastaví špatně, prostě jednoduchost, perfektní torzní tuhost (100 kg jezdec bez batohu) a dokonalá funkčnost, hladkým chodem občas trumfující dražší, jinak „obrandované" sourozence z téže továrny. Za málo peněz hodně muziky, i když dvacet tisíc za vidlici není úplně málo, ale v enduro segmentu a tomhle průměru „šavlí" je to pořád super cena. Co se týká hlubšího zanořování pod brzdou, vše je docela v normě a hra s tokeny umí naladit křivku progresivity ke spokojenosti, aniž bychom si nějak často pomáhali berličkou v podobě kolečka lockoutu s přitažením komprese. Odskok ladíme asi nadvakrát po odšroubování víčka regulace na spodku nohy, ale nebylo nutné rychlost upravovat častěji. Klopenky, tvrdší dopady, terénní schody, tam všude vidlice pracuje naprosto perfektně, aniž bychom někde šli zbytečně hluboko do zdvihu nebo pociťovali jeho nedostatek. I vybrždění rolety stíhá systém tlumení obstojně, takže opravdu není kde hledat nedostatky. Ve výjezdech vidlice zbytečně nehoupe, takže zmiňovaný lockout nepřicházel moc často ke slovu. Vidlice také netrpěla nějakou větší ztrátou citlivosti při jízdě v bahně a mezi jednotlivým domazáváním těsnění silikonovým olejem. Za nás tedy perfektní volba pro náročné ježdění směrem dolů a s využitím kolečka lockoutu na korunce i výjezdy na vrcholky kopců ostřeji ze sedla. Jenže král je mrtev, ať žije král!



Tohle se chtělo zvolat při prvním osahání pružinové verze Z1 Coil, která při odtrhu z klidu ukázala odhadem ještě o 15 % vyšší citlivost než vzduchový předchůdce. Máslový chod, návrat legendy, nad péro není, stará dobrá „maruna"! Tohle všechno se nám vybavilo, a přestože pružinová verze váží 2537 gramů, tedy o 269 víc než vzduchová, ten komfort a jízdní projev, to opravdu chceš. Že se opakujeme? Ano, ale tomuhle říkáme sametové odpružení, a když se někdo ptal, jak moc ta pružina uvnitř mlátí, tak odpovídáme nechápavým výrazem. Nemlátí, je totiž shora chráněná vnějším plastovým válcem a zespodu usměrňovaná naváděcím trnem. Pod ním je negativní pružina a změnou pozice dvou nacvakávacích plastových segmentů lze po vytažení kompletu táhla z vnitřní nohy měnit zdvih na hodnoty 150, 160 nebo 170 mm. Nastavili jsme 160 mm (jeden segment pod negativní pružinu a druhý zůstal nad hlavní pružinou), takže rozborka ukázala jednoduchost práce i dostatek oleje na molitanových stírácích uvnitř nebo vazelíny na povrchu gufer. Jedna vidlice, tři možnosti vnitřně měnitelného zdvihu a volba mezi čtveřicí tvrdostí ocelových pružin. Paradoxně nám modrá Medium verze určená pro 68 až 82kg jezdce hodně vyhovovala, byť měl hlavní tester o dvacet kilo víc a podle tabulek už měl vozit nejtvrdší žlutou X-Firm (95 až 113 kg). Modrou jsme přitom cvakli nadoraz jen jednou v Rychlebech, a to ještě na nevydařeném doskoku, jinak to byl luxus, byť občas chodící trochu hlouběji do zdvihu. Byl ale dokonale v souhře s komfortnějším nastavením tlumiče. Přechod na zelenou pružinu Firm (82 až 95 kg) se ukázal výrazným nástupem progresivity, nižším zanořováním na rozbitějších stezkách i v prudších pasážích, přitom odtrh z kraje zdvihu byl ve výjezdech na kořenech stejně citlivý, jen s menším zanořením. Nicméně při celodenním testování v Koutech už byla pružina pocitově zbytečně tvrdá, takže se nakonec zdá, že výrobce jako by posunul stupnici tvrdosti o jednu barvu, určitě bychom totiž nechtěli vozit nejtvrdší verzi a i zmíněná zelená byla občas tvrdší, než bychom chtěli. V podstatě jsme se nedostali nikdy na maximální hodnoty zdvihu, spíše jen na 80 % chodu. Kdo vozí vidlici víc nahuštěnou, asi bude spokojený, kdo naopak chce komfort, může klidně sáhnout po měkčí než doporučené variantě. Se zelenou pružinou byla nutná lehká korekce tlaku v tlumiči i přitažení odskoku na vidlici, aby si jednotky notovaly, ale pro agresivnější jízdu a trochu tvrdší průjezdy klopenek to nebylo špatné. Pružinový Bomber prostě dostal „nažrat", aniž by dal najevo, že už má dost. Odskok sice zvukově lehce pochrochtával, ale ani delší tratě z něj nevyloudily nějaké nechtěné kopnutí způsobené přehřátím. Ano, do výjezdu to houpe trochu víc než vzduch a taky je to jediné místo, kde jezdec občas slyší lehké dosednutí pružiny na stěnu vidlice, tedy jediný sotva zaznamenatelný projev „ťukání", ale tak hladký povrch, jaký je pružina schopná z kořenového stoupání vykouzlit, to je prostě odměna a když chcete rubat ze sedla, je tu kolečko lockoutu. Pohupování do zdvihu je totiž oproti vzduchu mnohem znatelnější, takže přitažení komprese skoro na polovinu není ve výjezdech od věci. Kdo chce ještě trochu ladit, může otáčením víčka komory s pružinou lehce upravit počáteční stlačení pružiny pro menší citlivost. Pružina je tu ale hlavně pro jízdu dolů, tam předvádí dokonalou práci, takže za nás je jasným vítězem pro agresivnější ježdění, tedy v případě adekvátní tvrdosti, zatímco univerzálně nastavitelný vzduch bychom volili pro styl s delšími a rychlejšími výjezdy. Zajímavý byl i rozdíl v ovládání kola změnou offsetu, kdy vzduch (51 mm) dal i přes kratší stopu předního kola pocítit trochu menší obratnost než pružina (46), která by měla díky delší stopě nabídnout větší stabilitu předního kola. Nižší offset celkově nabídl větší jistotu ve sjezdech, ale trochu lepší točivost kola jako celku při zdolávání utažených zatáček v nižší rychlosti, nicméně rozdíl nebyl natolik diametrální, abychom nebyli ochotni jezdit obě verze, což nakonec platí i pro pružící médium, obojí příjemně překvapilo.

(už)





\+ citlivost pružiny, změna zdvihu u pružiny, tuhost konstrukce, naladění vzduchu tokeny

− nutnost koupit jinou tvrdost pružiny podle váhy jezdce, nepatrně vyšší hmotnost