MINI TEST

vidlice

MARZOCCHI BOMBER Z2

Povedený comeback, tak lze vcelku objektivně po téměř dvou letech hodnotit účinkování Marzocchi na bikové scéně, kam se vrátila pod křídly Foxu. Stalo se tak umírněně, rozumně, s pouhým jedním pružinovým tlumičem Bomber CR a dvěma modely vidlic, enduro-vým/trailovým Bomber Z1 a sjezdovým Bomber 58. Jenže dva modely to jsou pouze názvem. Kupříkladu Bomber Z1 s 36mm nohama je totiž k dispozici nejen ve dvou barevných variantách a konstrukcích pro 27,5" a 29" kola včetně plusových, ale také se zdvihy v rozsahu 130–170/150–180 mm (29" a 27,5+/27,5") po 10mm odstupech. A to už je slušná škála.

Na začátku července tohoto roku pak v podobném duchu rozšířil řady Marzocchi model Bomber Z2 s určením od trailu (hlavní pole působnosti) po enduro. Také u něj si můžete vybrat z provedení pro 27,5" (maximální šíře pláště 2,8") a 29" kola (maximální šíře pláště 2,6") a z více zdvihových ráží – 100, 120, 130, 140 a 150 mm. Cena je přitom vždy stejná, činí 14 990 Kč, tedy přesně o pět tisíc korun méně než Bomber Z1. Co za tuto částku můžete očekávat z pohledu technické vybavenosti? Průměr vnitřních nohou s černou anodizací 34 mm, pružení vzduchem, pevnou osu 15×110 mm, hliníkový kónický sloupek, předsazení patek 44 nebo 51 mm (volba pouze pro 29" model pro možnost ovlivnit chování biku změnou jeho stopy). A samozřejmě nepřehlédnutelný můstek ve tvaru písmene M, prvek odnepaměti typický pro Marzocchi.

Značka se vrátila na trh se sympatickým odkazem na doby nedávno minulé, kdy biking byl jednoduchý, neřešila se složitá nastavení, a i vidlice se prostě nasadily na kolo, nastavily a pak už se jen jezdilo. A takové jsou i zkušenosti s dosavadními modely, naše konkrétně s Bomberem Z1 a pružinovým tlumičem. Bomber Z2 pruží vzduchem v levé noze, v pravé byste našli tlumení Rail umožňující jak nastavení rychlosti odskoku, tak i regulaci nízkorychlostní komprese až po úplné zavření chodu. Systém tlumení neodděluje vzduch od oleje žádným pístem ani membránou, jak to známe od řady jiných, opět spíš dražších produktů, podle konstruktérů Marzocchi to ale není problém.

V testu jsme mohli prohánět na vlastním kole nasazenou 29" variantu se 140mm zdvihem (hmotnost 2030 g). Marzocchi se netají tím, že využívá technologie Foxu, byť zdaleka ne všechny a ne nejmodernější, proto také ostatně může nabídnout dostupnější cenu. Je dobré, že ani Bomberu Z2 nechybí například možnost ovlivnit pozici páčky pevné osy, kterou jednou nastavíte a pak budete vždy dotahovat na stejném místě stejným momentem. Co ale pro změnu překvapí spíš negativně, jsou montážní body pro kotouč brzdy – defaultně se počítá pouze se 160mm průměrem, který uspokojí XC jezdce, ale na trailu u 29" už moc oblíbený nebude. Pro větší kotouč potřebujete adaptér. „Zet-dvojka" umožňuje také ovlivnění chodu tokeny, což už je interní zásah podobně jako změna zdvihu. Továrně je jejich počtem nastavena střední hodnota progresivity, takže tuto můžete jak přidávat, tak i mírnit. Na pravé noze potěší tabulka s doporučenými tlaky, jejichž hodnoty korespondují s hmotností jezdce – kupříkladu pro námi volených 86–91 kg je doporučený tlak 91 psi. Rovněž nechybí návod na nastavení odskoku počtem otáček ovládacího kolečka na spodku pravé nohy. To je velké, profilované, otáčí se velmi snadno. Podobně snadno jsou přístupné všechny prvky, včetně ventilku pro huštění. Takže napoprvé tabulkové hodnoty a do terénu.

Kde jinde vyzkoušet maximální „utažení" nízkorychlostní komprese než při asfaltovém přesunu. Krajní poloha ve směru šipky Firm znamená úplné uzavření, Bomber se tu ani nehne, tedy pokud vyloženě neposkakujete v pedálech anebo nedostane velkou ránu odspodu. Tahle pozice se hodí pro přesuny po hladkém povrchu, určitě ale

plus

tuhost konstrukce, skvělé zpracování středních a velkých nárazů, solidní citlivost, výběr z více variant, vynikající poměr ceny a výkonu

minus

montážní body pro 160mm kotouč

ne do terénních výjezdů. Tady anebo při pomalé jízdě předvádí vidlice v otevřeném stavu solidní citlivost zkraje zdvihu. Testoval jsem ji na GT Sensoru s moderní geometrií, kdy je jezdec mimo jiné posunutý dopředu a přední část kola je nízká, takže ve výjezdech i vsedě na rovině je předek kola dostatečně zatížený. Vybavím si pár citlivějších vidlic, ale všechny s jinou cenovkou směrem vzhůru.

Jízda ze sedla už ale znamená hluboké ponory do zdvihu, lékem na ně je regulace nízkorychlostní komprese. Po drobných pootočeních páčkou neregistrujete nějak extrémní změnu. Skoro by se chtělo říci, že by stačily třeba tři čtyři pozice místo plynulého nastavení, ale proč, když to jde i takto – každý si může najít své. Páčka je snadno ovladatelná, což je dobře. Kousek za polovinou „otočné dráhy" kolečka přichází ve stoupáních kýžený tužší projev zkraje zdvihu bez citelného ovlivnění dalších vlastností.

Plně otevřené tlumení komprese se ukázalo jako parádní pro rychlé průlety typicky rozbitým kamenným polem anebo kořenovou pasáží, Bomber Z2 hladce chodí do zdvihu a využívá ho velmi aktivně v plném rozsahu. V rychlosti je kouzlo a zábava – a Bomber Z2 nic z toho nekazí. Reakce na rány je příkladná, hladová, a to i na opakované, zbytečné tovární přetlumení se nekoná. Jen hned při první jízdě přidávám na útlumu odskoku oproti doporučení, návrat vidlice je v tabulkovém setupu příliš rychlý. Rychlé rozbité pasáže také poukázaly na nekompromisní tuhost stavby, poddajnosti se rozhodně není proč bát. Dopady ze skoků Marzocchi zpracovává také příkladně, po velkých ranách bez dorazu.

Pro pomalejší technické sjezdy se postupně ukázalo jako ideální kompresi trochu přiškrtit, vidlice pak byla odolnější vůči noření při brzdění. Ani v otevřeném stavu se ale nepropadá nějak zásadně.

Marzocchi Bomber Z2 je jednoduše skvělá vidlice, porovnávatelná spíš s dražšími modely (v některých parametrech i výrazně dražšími) než v dané cenové kategorii. V té budete těžko hledat vyrovnaného soupeře. Rozdíl Bomberu Z2 a dražších modelů je pouze v tom, že na páčku nízkorychlostní komprese občas rádi sáhnete, pokud chcete v daném prostředí optimální výkon. Ale i „bez dotyku" obstojí tenhle model na výbornou. Spíš než na funkci lze hledat mouchu jinde, jak už zaznělo.

Připravil: Rudolf Hronza