

OLYMPIA



Ego



Italská značka Olympia je na našem trhu stále ještě relativní novinkou, ve své domovině však patří k těm s vůbec nejdelší tradicí. To je ostatně patrné i z celkové šíře nabídky, která je mezi klasickými italskými výrobci jednoznačně nadstandardní. Z letošního kolekcce prošel již našim testem, a to těsně před létem, celokarbonový bike Nitro. Tentokrát zde však máme silničního zástupce, model Ego. V případě obou otestovaných typů můžeme směle říci, že má Olympia dobře naslápnuto i k oslovení českého, stále náročnějšího zákazníka. Vedle kvality samotných rámu a možnosti individuální volby v případě osazení jednotlivých modelů je zde totiž ještě jeden důležitý aspekt, tím je celkem příznivá konečná cena. Máme testovaný typ Ego s kompletní sadou Shimano Ultegra a s koly Fulcrum Racing 3 vyjde na rozumných 68 tisíc korun.

Monokokový rám z „UD“ karbonu sází na mohutné profily jednotlivých trubek a již na první pohled se proto tváří hodně bytelně. Nepřehlédnutelná je především středová partice s vysokým průřezem spodních ramen zadní stavby a na ní navazující, robustně vyhlížející karbonové patky. Ve stejném duchu jsou pojaté i sedlové vzpěry zadní stavby, které charakterizuje jen velice mírné zakřivení a širší průřez. Kvůli co nejlepší absorpci otřesů je zde namísto častější monostay konstrukce použito klasický brzdový můstek a vzpěry nad ním pokrývají oddělené až k sedlové trubce. Neméně výrazný je předek rámu, vyznačující se ostrým rozšířením v horní čtvrtině hlavy, které plynuce přechází do boční hrany horní trubky. Spodní ložisko hlavyového složení má standard 1,5 palce, čemuž samozřejmě odpovídá i kónický karbonový sloupek vidlice.

V námi testované největší velikosti L jsme navázili 7,9 kilogramu bez pedálů, což je celkem průměrná hodnota. Přestože byla na kole výborná sada Shimano Ultegra i celkem lehká zapletená kola, prostor k dalšímu odlehčování by se jistě našel, aniž by to muselo zruinovat penězku, což je jistě dobrá zpráva pro gramhoniče. I tak je ale nutné konstatovat, že konstrukce rámového základu typu Ego nejde již ze své podstaty po co nejmenší váze. Spíš zde byla požadavkem kombinace solidní tuhosti, životnosti a schopnosti pochytat alespoň nějaké ty otřesy ze silnic.

Příjemné (a rychlé) svezení

Model Ego charakterizuje nataženější, čistě závodní posed. To v případě námi testovaného kousku ještě podpoří 130 mm dlouhý představec, který je sice ve standardu díky sérii podložek trochu výše, ale my jsme ho většinu času vozili v téměř nejníže pozici. Díky nadprůměrně dlouhému sloupku vidlice je zde ovšem umožněno celkem variabilní nastavení posedu. V případě zájmu představec za kratší lze dosáhnout i vzpřímenějšího držení těla, což by jistě uvítali třeba jezdci, kteří mají problémy se zády.

Jízdní projev kola nejlépe charakterizuje slovo stabilita. Ta je zde skutečně klíčová a její zásluhou nejenže

model Ego jistě drží přímý směr, ale zároveň nabízí jakousi plynulost ovládním. Z toho vyplývá celkové velice příjemné svezení, s řízením, které je dostatečně citlivé, ovšem nevyžaduje neustálou pozornost a korekce říditelky. Soužití s kolem zkrátka nezačíná dlouhým přivykáním na geometrii, což platilo i v případě jízdy ze sedla, ať už do kopce či třeba ve spurtu. I zde byla jasně cítit ochota k držení přímého směru, aniž by se musel jezdec jakkoli složité „přetahovat“ s říditelky.

Po stránce torzní tuhosti patří karbonový rám k lepšmu průměru. Nabízí jistý záber, aniž by bylo patrné jakékoli kroucení. Boční tuhost středové partice je zde nadprůměrná. Z výše zmíněného samozřejmě vyplývá velice dobrá akcelerace, která je vedle rámu zásluhou především zapletených kol. Typ Fulcrum Racing 3 je po stránce tuhosti sázka na jistotu, stejně tak v případě celkem nízké obvodové hmotnosti. S rámem si v tomto případě skvěle rozuměla i použitá grafika na bočních rádků.

Pokud se zaměříme na celkový komfort jízdy, tak si v tomto ohledu rám kola nezaslouží kritiku. U přední vidlice byla evidentně prioritní především celková tuhost konstrukce, což je ovšem z pohledu závodníka dobře. Výborná odolnost proti rozvírování při brzdění je zde doplněna ideálním vedením do zataček, neméně po stránce pohlcení určité části nerovnosti je vidlice spíše laxnější.

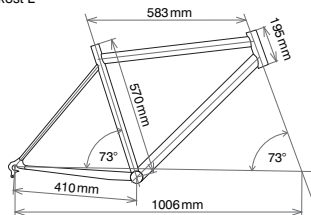
To samé nám vadilo na sedlovce. Tak trochu z nepochopitelných důvodů zde výrobce vsadil na dural, navíc na celkem bytelnou konstrukci modelu FSA SL 250. Bílá barva sice sedlovce bezesporu sluší, kvalitní karbon by se nám zde však zamlouval více. K instalaci karbonové sedlovky přitom vyloženě vybízí speciální podsedlová objímka, jejíž „carbon friendly“ konstrukce s odděleným dotažením sedlové trubky a sedlovky je rozhodně výhodou.

Z osazení musíme pochválit nejen precizně fungující sadu Ultegra, ale třeba i obuti Michelin Lithion 2. To kombinuje celkem odolný, zcela hladký střed běhounu s jemným vzorkem a měkkí směsí pro jeho stranách. V realu jsme tak měli dobrý pocit i při jízdě na mokru, což rozhodně nebývá standardem. Osazení však v případě značky Olympia záleží i na vkusu (a penězence) majitele, takže je možné jednotlivé modely ještě před koupí odladit k obrazu svému. Typ Ego je proto k máni se sadami Shimano i Campagnolo, stejně tak s řadou modelů zapletených kol i doplňkového osazení. Skoro každé kolo tak bude originálem.

Technická specifikace:

Rám: UD-Carbon monocoque
Vidlice: UD-Carbon monocoque
Kliky: Shimano Ultegra Compact 50/34
Brzdy: Shimano Ultegra
Řazení: Shimano Ultegra Dual Control
Přehazovačka: Shimano Ultegra
Přesmykač: Shimano Ultegra
Kola: Fulcrum Racing 3
Kazeta: Shimano Ultegra (11–25)
Pláště: Michelin Lithion 2, 23 mm
Říditka: FSA Carbon Wing Pro 420 mm
Představec: FSA OS 190
Sedlovka: FSA SL 250
Sedlo: Selle Italia SL XC Flow
Hmotnost: 7,9 kg (vel. L)
Cena: 68 000 Kč

Velikost L



- + jízdní stabilita, boční tuhost rámu, nadprůměrně dlouhý sloupek vidlice, vyvážené osazení
- duralová sedlovka, pocitově tvrdší vidlice

Z-Max Shield prototype

Již na jaře jsme získali k dlouhodobému otestování jednu z připravovaných novinek značky Ritchey, XC pláště nazvaný Z-Max Shield, o čemž jsme ostatně informovali i na našich stránkách cykl.cz. V případě testovaného vzorku se jedná o kus z poslední předprodukční série, již letos na podzim by se měl dostat na trh ve zcela sériové verzi.

Na testování měla model Shield k dispozici po celou sezonu jediná profi stáj, a to Swisspower MTB tým v čele s Thomasem Frischknechtem.

Již provedení dezénu pláště předpovídá jeho určení, velice hustě rozseté nižší výstupky znamenají optimální odvalování a dají se tak předpokládat velice dobré jízdní vlastnosti především na tvrdém povrchu. Celkový pláť působí rozměrnějším, přesněji řečeno balonovitějším dojmem, než co napovídá označení šířky 2,1 palce. Máme navážená hmotnost 547 gramů patří v dané závodní třídě k průměru. Vedle testované špičkové specifikace WCS (s technologií Tubeless Ready) se však v budoucnu Z-Max Shield jistě objeví také v dostupnějších variantách, teoreticky i s drátovou patkou.



Z-Max neklisicky

Ritchey Z-Max je dnes živoucí legendou a po více jak patnácti letech své existence stále patří mezi skvělé, hodné univerzální obutí. Sice během svého života prošel modernizací konstrukce i vzorku, jeho celkový charakter však zdaleka zachoval. Varianta Shield má ale s původním modelem jen pramálo společného, vlastně ho tvarem připomínají jen výstupky po stranách běhounu. Vše ostatní je jinak.

Nejvíce Z-Max Shield, jak by se ostatně dalo čekat, zazářil v suchém terénu, a to v takřka jakýchkoli podmínkách. Skvěle si vedl nejen na tvrdě ujeté hlíně, stejně přesvědčivý byl ale také na sotolině, hrubším šterku, kamenech i kořenech. Za zmlínku rozhodně stojí velice dobrá přilnavost vzorku k tvrdšímu podkladu při náklonu do zatačky, kde nemají boční výstupky díky jejich hustému rozsetí přílišnou tendenci k ohybání a následnému uždílení do strany. Díky tomu jsou průjezdy zataček dostatečně jisté, a to i na asfaltu. Jemný

vzorek se výborně přilepil k jakémukoli podkladu, použití dvojí tvrdosti směsi zde nese ovoce. Přitom odvalovací schopnost pláště byla na samé špičce své kategorie, a to při nadprůměrně dávkě komfortu, který zde umožňuje nejen širka pláště, ale i poddajnost konstrukce. Vzhledem k celkové koncepci verzi Shield doporučujeme spíše na zadní kolo, na předku bychom i za sucha raději viděli něco s vyšší schopnosti zakusovat se do podkladu. Nepřítelem číslo jedna je u verze Shield samozřejmě mokro, bláto totiž dokáže vzorek i přes jeho velice nízké provedení celkem rychle zamést. Takže s modelem Z-Max Shield rozhodně nelze počítat jako s univerzálem, spíše bychom jej doporučili about na závody a rychlé ježdění s určitou jistotou suchého terénu. Pokud je podklad pouze lehce rozmoklý, není problém, ale jakékoli bláto nemá v láse. S čím dalším je potřeba počítat, je o něco rychlejší úbytek vzorku na středu běhounu. Nízký vzorek se logicky sjede rychleji než ten vysoký. Vždy je něco za něco a zde byla požadavkem konstruktérů evidentně hlavně rychlost a co nejlepší odvalování.

Takže pokud dojmů shrme, Ritchey Z-Max Shield sice není celozesónním univerzálem, dokáže to ale vynahradit při potřebě opravdu rychlého obutí, schopného na jakémkoli suchém podkladu.

(kad)

- + odvalování, schopnosti v suchém terénu, jistota při bočním náklonu, komfort jízdy
- nevhodný do bláta, rychlejší ojetí středu běhounu

Sedlo FL mod. 2010 - TI/kůže 236g

Žádejte u svého prodejce

WWW.VOKOLEK-IMPORT.CZ