



# MALI PRINC

OBLIKOVNO VŠEČEN, TEHNOLOŠKO DOVRŠEN IN TUDI IZREDNO DOBRO PRODAJAN MODEL JE TISTO, KAR JE PINARELLO DOSEGEL S PREDSTAVITVIJO MODELA PRINCE. LE VPRAŠANJE ČASA JE BILO, KDAJ SE BO PODOBNA ZGODBA ODVILA ŠE V SREDNJEM RAZREDU SPECIALK. MODEL FP3 NI NASTAL ZATO, DA BI PRI PINARELLU ZAPOLNILI VRZEL V SVOJI PONUDBI, AMPAK Z NAMENOM, DA GRE PO STOPINJAH PRINCA. IN DA V TRBIŽU RESNIČNO VERJAMEJO V »PROJEKT FP3«, DOKAZUJE (PRE)HITER UMİK SVIŽEGA MODELA FP5 ZA PRIHAJAJOČO SEZONO. MALI PRINC IMA TAKO PROSTO POT, DA SE DOKAŽE TUDI NA CESTI.



## OKVIR

Okvir FP3 zaznamujejo karbonska vlakna oznake 30HM12K, izdelava s pomočjo tehnologije monokok in oblikovna podobnost s Princem. Karbonska vlakna so nekoliko mehkejša od tistih, ki se uporabljajo za izdelavo tekmovalnih okvirjev, zato so stene cevi nekoliko debelejše, sam okvir pa za nekaj gramov težji od najlažjih (1100 gramov pri velikosti 54). Rezultat je udobno kolo za resne rekreativne kolesarje, temu primerno pa je prilagojena tudi geometrija kolesa. K udobju kolesa veliko prispeva krmilni ležaj, ki je v spodnjem delu za 1/8" širši od zgornjega dela, še večjo vlogo pa imajo popolnoma prenovljene vilice. Razvoj Onde FPK izhaja iz vilic, ki jih najdemo na Dogmi in Princu in imajo značilno obliko »dvojnega S«. Oblika in tehnologija izdelave vilic tako omogočata učinkovito dušenje tresljajev, ki se tako v manjši meri prenesejo na večjo površino krmilnega ležaja. To pa pomeni predvsem manjšo obremenitev za roke in telo ter boljšo vodljivost kolesa, h kateri pripomore tudi asimetričen zadnji del. Da pa ne bo kdo mislil, da gre za izključno »uživaško« kolo, naj poudarim ojačan okvir na vseh ključnih točkah za najhujše obremenitve. Še posebej močno deluje okvir okrog gonilne osi, tako da silovito pospeševanje in strmi vzponi na dirkah ne smejo biti skrb vzbujajoči.

## OPREMA

Kolo, ki smo ga imeli možnost preizkusiti, je opremljeno z osnovno opremo. Kombinacija komponent MOs.t. in skupine Campagnolo Veloce je najmanj, kar si okvir, kot je FP3, zasluži. Napis Campagnolo Veloce nosi le prestavni mehanizem in nove ročice Ergopower, ostalo je plod hišne znamke Pinarella. Menjalnika sta izdelana iz aluminija, kar pomeni nizko težo

**PINARELLO FP3**
[www.maxisport.si](http://www.maxisport.si)

- efektivna dolžina zgornje cevi: 550 mm
- višina podsedežne cevi: 540 mm
- kot krmilne cevi: 72°/80°
- kot podsedežne cevi: 73°/40°
- dolžina cevi ob verigi: 408 mm

okvir: Pinarello FP3  
 vilice: Onda FPK Carbon 30HM12K 1x1/8 / 1x1/4  
 prednji/zadnji menjalnik: Campagnolo Veloce  
 prestavne ročice: Campagnolo Veloce  
 Ergopower Ultrasift

veržniki: Campagnolo Veloce 12-25  
 zavore: Mos.t. BMAX  
 gonilke: Mos.t. Lynx CE Megan Carbon Compact 34-50  
 obročki: Mos.t. Chall  
 plašči: Continental Ultra Sport Pinarello

krmilo: MOs.t. Xylon Alu White  
 sedež: MOs.t. Leopard White

**Teža: 8,3 kg**  
**Cena: 2.400,00 EUR**  
**Splet: [www.pinarello.com](http://www.pinarello.com)**



ter zanesljivo in dovolj natančno predstavljane. Seveda pa pretikanje ni odvisno le od menjalnika, ampak tudi od prestavnih ročic. O njih je bilo veliko napisanega že v prejšnji številki, bistvene razlike med Super Record in Veloce pa so predvsem v izbiri materialov. Namesto karbonskih vlaken so uporabili plastiko, namesto delov iz titana pa dele iz drugih kovin. To pomeni nekoliko višjo težo, a v tem razredu so bolj kot grami pomembni zanesljivost, mehkoča ter udobje. Proizvajalec MOs.t. je s svojimi komponentami poskrbel, da kolo zagotovo ne bo ostalo neopaženo. Karbonska sedežna in krmilna opora ter krmilo, izdelano iz aluminija, dobro služijo namenu, bela barva, kakršen je tudi sedež Mos.t. Leopard, pa je kolesu le »dodana vrednost«. Prav tako oblikovno dovršene so tudi zavorne čeljusti Mos.t. BMAX, ki z enostavno obliko in zanimivo barvno kombinacijo popestrijo v večini primerov neopažen kos opreme. Omeniti velja še dva ključna dela kolesa. MOs.t.-ovi aluminijasti obroči Chall in karbonske gonilke Lynx CE-MEGAN smiselno tvorijo celoto z ostalo opremo na kolesu. Za konstruktivno oceno pa so predvsem potrebni kilometri.

## POD ČRTO

Lahkotnost. Dolgo sem iskal izraz, s katerim bi najbolje opisal vožnjo s Pinarellom FP3. Z izjemo sedeža, ki je izrazito subjektivna izbira, sem se na kolesu že od vsega začetka počutil zelo domače in udobno. Geometrija ni strogo tekmovalna, kljub temu pa se kolo dobro počuti, če ga priganjamo na vso moč. Okvir je tog, ko to



od njega pričakujemo, hkrati pa dovolj udoben, da na njem ne bodo trpeli tisti, ki jim je v prvi meri pomemben užitek na svežem zraku. Skupaj z ostalimi komponentami deluje prepričljivo, mogoče bi bilo nekoliko smotrnejše dati na popolnoma karbonsko kolo še krmilo, izdelano iz karbonskih vlaken. Kar nekoliko z navdušenjem pa sem sprejel delovanje opreme razreda Veloce, ki je zame zagotovo vodilna oprema v tem razredu. Natančno nastavljeni menjalniki so delovali izredno kvalitetno in brez vsakršnih nepotrebnih zvokov. Razlike v primerjavi z višjimi razredi so le v hitrosti in občutku na ročicah in niti ne pri sami natančnosti prestavljanja. Nekoliko bolj »elastično« obnašanje ročic pri prestavljanju in zaviranju je tako posledica izbire cenejših materialov in (ne)serijskih zavornih čeljusti. Če vam je všeč matiran črni odtenek, potem je smiselno izbrati nekoliko bolj preverjene čeljusti skupine Veloce. Tudi Mos.t.-ove gonilke in obroči so se izkazali za dobro izbiro, seveda pa ob nekoliko več kilometrih izbira boljših in »trših« komponent ne sme bit vprašanje. Okvir je zagotovo vreden tega.

Po vseh kilometrih popolnoma zaupam in razumem gospode iz Pinarella, da so Pinarelu FP3 naložili tako breme. Osnova je premišljeno izdelan okvir, od naših želja in potreb pa je odvisno, ali bo nov FP3 kvalitetno kolo za »nedeljski užitek« ali pa pravo dirkalno kolo, s katerim bomo potesili dirkaško žilico. ☒

**Jaka Jaušovec**

**Foto: Anže Furlan**

