

De Rosa Idol

■ **Идол** — это то, чему поклоняются, что обожают, чему посвящают себя целиком. Такое определение наводит на мысль, что члены правления компании De Rosa, должно быть, были весьма самоуверенно настроены в тот день, когда дали своему новому шоссейному велосипеду именно это имя.

Если для создания двухколесного кумира требуется многолетний производственный опыт и постоянный успех на соревнованиях, то все это есть у De Rosa сполна. Основатель фирмы Уго де Роза успешно производит велосипеды под своим именем с начала пятидесятых годов. К победам на его боевых конях приезжали такие гонщики, как Франческо Мозер, Евгений Берзин, Сергей Гончар, Роман Вайнштейн и Франческо Касагранде.

А если для такого послужного списка имен недостаточно, то позвольте вам напомнить, что с 1973 по 1978 годы De Rosa делал велосипеды ни для кого иного, как для Эдди Каннибала Меркса. Он и его ребята из команды «Мольтени» использовали велосипеды по их един-

ственно верному назначению — одерживать победы, выиграв на них «Джиро д'Италия», «Милан — Сан-Ремо», чемпионат мира и легендарный «Тур де Франс».

По мнению многих специалистов, этот список безусловно заслуживает восхищения, однако — все это уже в прошлом. Наша цель заключалась в том, чтобы выяснить, действительно ли De Rosa Idol сможет соответствовать своему громкому названию.

■ **Рама:** крепкая, хорошо выглядит, но надо правильно подобрать размер.

Первое впечатление было положительным: цельная структура рамы, без вилки, весит всего 1100 граммов. Конструкция рамы безупречна, качество соединительных элементов безукоризненно. Элегантность линий современного дизайна подчеркнута блеском красных тонов. Угольно-черные гоночные полоски визуально разделяют раму пополам в продольном направлении, отчего велосипед

смотрится еще более привлекательно. На первый взгляд, он действительно радует глаз.

Страстно хотелось поскорее начать крутить педали, но прежде надо было обеспечить правильную посадку, то есть отрегулировать высоту седла.

У «Идола» интегрированный подседельный штырь. Болты, проходящие через него к мини-штырю, прикреплены к седлу. Это кажется очень удобным в использовании, однако возможность регулировки подседельного штыря, на мой взгляд, оказалась несколько ограниченной.

■ **Езда:** великолепно сбалансированное действие, как ни крути.

Едва оседлав его, я устремился прямо на холмы Крылатского, и «Идол» при этом чувствовал себя совершенно свободно. Рама была замечательно отзывчивой, и каждое усилие давалось легко, при каждом нажиме на педали. При силовом, рваном педалировании, велосипед просто рвется вперед — даже на большой передней звезде. Нет

и малейшего намека на потерю энергии, которое бывает при прогибе каретки.

То, что действительно вызывает уважение, благодаря мощному движению вперед — это жесткая передняя часть «Идола». Даже когда изо всех сил дергаешь руль вперед и назад, рулевая колонка и верхняя труба остаются на идеальной линии.

Ехать по равнинным участкам так же легко и приятно. Несмотря на то, что местами на траве вдоль трассы загорали полубогаженные девушки, внимание неизменно было сфокусировано на сильном и в то же время невероятно покладистом De Rosa.

Его рама очень узка и расширяется только в тех местах, где соединяется с колесами. Такая стрелоподобная экономия объема создает ощущение скорости даже тогда, когда «Идол» неподвижен.

Впечатление внешней обтекаемости только усиливается за счет нижних задних перьев очень большого размера и слегка изогнутой верхней трубы рамы. Все это способствует общей мощи хода, так что велосипед готов в момент набрать сумасшедшую скорость.

Никаких проблем с изменением скорости не было и, пожалуй, единственным ограничением являлись собственные ноги. Всего в несколько поворотов педалей происходит переключение передачи, и порой не успеваешь осознать этого, переключая еще и еще раз, чтобы убедиться в этом. Такова была ответная реакция велосипеда. Если когда-либо шоссейный велосипед и мог бы справиться с пробуксовкой заднего колеса, это непременно был бы De Rosa.

После всей этой тяжелой работы на подъемах спуск кажется почти развлечением твою «пятую точку». Он словно превращается в BMX. Прыжки, изменение направления, броски в повороты — все это дается без усилий. Чем быстрее спускаешься, тем лучше, кажется, ведет себя «Идол». Даже очень низкая посадка и руки рядом с выносом руля не могли расшатать эту крепкую, как скала, раму.

Такая низкая посадка (если сесть прямо и отпустить руки) ни капли «Идола» не смутила. Он ехал так, словно точно знал, что делать без моего управления. При очередном крутом повороте «Идол» вписался в него так же уверенно, как проделывал и все прежние трюки. Слегка прикладываешь усилие на ручки в повороте — и велосипед успешно справляется с задачей. Небольшая регулировка веса на выходе из поворота — велосипед снова выпрямлялся, готовый покорять новые препятствия.

■ **Навеска:** хорошо продуманная комплектация дополняет фантастическую раму.

■ **Колеса Campagnolo Euris G3** хороши в любом случае. При весе всего 1550 граммов они прекрасно ведут себя на подъемах, спусках и поворотах. Переднее колесо с профилем 26 мм спицовано радиально, а заднее — радиально с левой стороны и в два креста с правой (ведущей) стороны. Заднее колесо представляет собой довольно интересную дизайнерскую причуду: спицы на ободе сгруппированы по три вместо того, чтобы расположиться через равные промежутки.

В целом, колеса отлично крутятся и имеют отличную жесткость. Качество сборки тоже впечатляет. Прочность была проверена во время прыжков на бордюр. Такие колеса будут вам отличным помощником во многих дорожных ситуациях.

■ **Руль** достаточно широкий и плоский в верхней части. Но, когда пришлось немного изменить угол его наклона, чтобы удобнее настроить ручки, то обнаружилось, что плоская часть поверхности расположена под неудобным углом. Это говорит о том, что регулировать лучше только тормозные ручки. А если вам удалось сразу найти правильное положение, то лучшей комбинации верхней части руля и ручек нельзя будет и желать: замечательно как для гонщика, так и для привередливого любителя.

Обычно, когда в первый раз обкатываешь велосипед, то, как правило, первое, на что обращаешь внимание — это седло. В случае с De Rosa, однако, в течение часа с лишним остаешься в блаженном неведении о том, что же поддерживает твою «пятую точку». 270-граммовый Fi'zi:k Aliante настолько удобен, что его просто не замечаешь. Правда, это не самое легкое из седел, но комфорт, если позволите, более ценен по сравнению с весом.

Раньше уже упоминалось об ограниченной возможности регулировки высоты седла. Это стоит иметь в виду, когда выбираешь правильный размер рамы. Можно сделать ошибку, положившись на геометрическую таблицу на сайте De Rosa. Хотя она и может дать общее представление о том, какой размер рамы вам нужен. В частности, рама, которую мы тестировали, насчитывала 67 см от центра каретки до верхушки подседельного штыря — это показалось не совсем понятным. Но, в любом случае, нет ничего, с чем нельзя было бы справиться. «Идол» выпускают шести размеров, так что какой-нибудь обязательно подойдет. И опытные спе-

циалисты компании «Велотур» помогут вам сделать правильный выбор.

Итак, действительно ли De Rosa Idol стоит восхищения? Да! Начиная с красивого цвета и заканчивая роскошными линиями труб, этот велосипед заслуживает внимания во всем. Во время теста «Идол» гнал как победитель. И если вы ищете велосипед, в который можно поверить, то он — подходящий кандидат.

■ **Заключение**

С его зачаровывающим красным блеском и ослепительной сияющей рамой De Rosa Idol — настоящий красавец. Но у него есть большее, чем просто завораживающий внешний вид. Его превосходная жесткость означает, что ни одна капелька вашей энергии не будет потеряна. У него также есть прекрасные компоненты и переключатели скоростей. Езда на «Идоле» настолько легка, что остается лишь размышлять — а нужен ли вообще кто-то, чтобы управлять им? Подседельный штырь немного ограничен, но нужно просто правильно подобрать размер, и тогда вечная привязанность к «Идолу» вам обеспечена! **PV**

De Rosa Idol

Цена: 250 000 руб.
Продавец: «Велотур»
Тел.: (495) 502-95-74

Рама: De Rosa Idol
Вилка: карбон
Вес рамы: 1100 г
Вес вилки: 360 г
Размеры: XS, S, M, L, XL, XXL

ГЕОМЕТРИЯ

Угол рулевой: 73,5°
Угол подседельный: 73,5°
Длина подседельной трубы: 74 см
Длина от каретки до верхней трубы: 49,5 см
Длина верхней трубы: 54,3 см
Стакан рулевой: 15,5 см
Длина перьев: 40,8 см

КОМПОНЕНТЫ

Шатуны: Campagnolo Record
Тормоза: Campagnolo Record Skeleton
Шифтеры: Campagnolo Record carbon
Переключатели: Record carbon

ОБОРУДОВАНИЕ

Руль: ITM
Вынос: ITM
Подседельный замок: De Rosa Idol
Обмотка: De Rosa (пробка)
Педали: Campagnolo Record

КОЛЕСА

Обода: Campagnolo Shamal
Втулки: Carbon
Спицы: Campagnolo Shamal
Покрышки: Vittoria

Оценка **ProВЕЛО** ★★★★★



«Удобный и мощный.
Великолепный
на подъемах и поворотах»