



Testováno
TEST
pro vás

Aerodynamika je v současnosti jedním z klíčových faktorů konstrukce silničních kol a snaha skloubit do sebe ideální parametry obtékání vzduchu, tuhost a komfort dává vzniknout řadě originálních rámu. Model AR patří svým zpracováním bezesporu mezi jedny z nejpracovitějších strojů, a jelikož má Felt dlouhodobé zkušenosti s konstrukcí triatlonových a časovkářských speciálů, podařilo se jim v tomto modelu skloubit všechny pozitivní vlastnosti, které jezdce od moderního „aero univerzálu“ očekávají.

Smysl pro detail

Vývoj modelů řady AR probíhal s výdatnou pomocí aerodynamického tunelu, a nová konstrukce rámu tak nabídne díky mnoha vylepšením nižší odpor vzduchu a lepší výkon. Karbonová vlákna dostala nejen finální tvar s ideálním kompromisem, co do odporu vzduchu a celkové torzní tuhosti i schopnosti pohlcovat otřesy, ale stejně tak drobné detaily přispívají k lepší aerodynamice a výkonu.

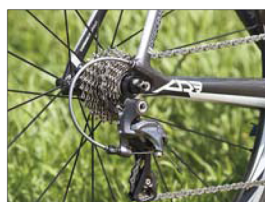
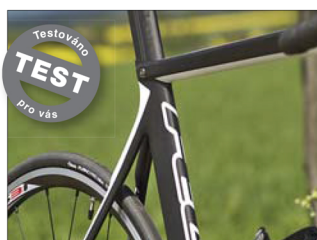
Pokračování na str. 4 ➔

Felt AR3

Dokončení ze str. 1 ➔

Takže nyní k detailům. Začneme-li od hlavy, je to vstup lanka zadní brzdy do rámu hned za představcem, následuje přímá ostří střížená horní trubka a integrovaný zásek sedlové trubky VariMount s plochým elipsovým průřezem. Spodní rámová

držák přesmykače drží bez sebemenšího propružení a lahůdkou je zapuštěný zadní ho kola do sedlové trubky, která mu vytvá-



prostě dokonale tvarovaným zakončením. Designově se povedly i sedlové vzpěry bez spojovacího můstku, jejichž ostrý tvar skvěle řezá vzduch, ovšem přináší i dostatečné tlumící schopnosti. Ve stejném duchu se nesou ramena přední vidlice, která má pod hlavovou trubkou dvojistou aero „ploutev“

zlepšující odolnost vibracím i turbulencím.

Dalo by se tedy říci, dokonale časovkářský nástroj, i když to by bylo přehnané, protože AR je univerzál s vložkami pro všechno. Geometrie totiž ctí celkem pohodlnou klasiku, ale díky možnosti otočit sedlovou trubku a nastavit tak diametrálně odlišný posed je z docela příjemné závodní silnice časovkářský speciál. Sedlovka pak díky integrovanému uchycení v rámu disponuje silikonovými pásky pro zasažení bočních držáků, tak-



trubka má optimalizované vstupy řadicích lanek do rámu, opět aero profil a masivní partii kolem středového pouzdra, za kterým je zespodu umístěná zadní brzda. Nýtovaný

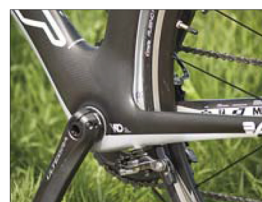
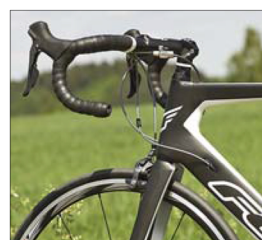
ří speciální štít. Výška řetězových vzpěr je za středovým pouzdem příkladná a krásně zpracované patky pak na pravé straně vypustí z rámu lanko přehazovačky na-

že pro montáž je třeba pečlivě odměřovat, abychom je nezastříhli příliš, i když v balení jsou ještě jedny náhradní. Nastavení výšky sedla je geniálně jednoduché a přesné, bez hrozícího vymačkání či poškození materiálu. Sklon sedla je díky dvojité ozubené vložce v hlavě sedlovky snadno přestavitelný, i když s jemným doladěním jsme trochu bojovali, a nakonec se ukázala pozice se špičkou výš pohodlnější, protože naprosto vodorovné sedlo nastavit nešlo. Celkově ovšem posed nepatří k extrémně závodním, ale byl to příjemný sportovní kompromis s řídítky v ideální výšce i pro delší jízdu s přirozeně ohnutými zády. Maximum chvály zasluhuje omotávka, jejíž tloušťka a tlumící schopnosti nabídlý bezkonkurenčně nejpohodlnější úchop.

Jízda tří veličin

Jestliže bylo snahou konstruktérů přinést kolo snoubící v sobě od každého parametru něco, povedlo se to dokonale. Aero není nejtužším kolem, i když testovaná velikost

ci a lehce to kazila spíše průměrná tuhost kol, ale přesto je to vyšší střední průměr. Krájení vzduchu a schopnost jet vpřed je dokonale nastavená, což rámu upřít nelze, i když opět byl stroj s více skloněným posedem asi ostřejší i v tomto směru a nakonec komfort, který bychom u aero kola



ním, tedy až do okamžiku přestavení sedlovky, pak už je to opravdu triatlon. Kolo překvapilo tím, jak rychle padne do ruky, a i když neprotestuje proti okamžité změně směru, není to vrtlavý závodník vyžadující zkušenou ruku, ale dostatečnou porci jistého vedení směru naservíruje i začátečníkovi. Ochota zrychlovat je velice slušná, i když výplety by mohly přitvrdit, na druhou stranu, švihová jízda a držení tempa je perfektní. Kolo skvěle řezá vzduch, ovšem boční vítr už jezdce lehce pocítí, na druhou stranu, perfektní ovladatelnost je dostatečnou zárukou ve všech ohledech. Na rovině tak nemáme ke kolu žádné výtky, každý typ úchopu jezdce dokáže využít ve svůj prospěch, byť jsme si nejčastěji dopřávali nejměkčí horní úchop, tak typický pro „skvělý“ český asfalt. Ve stoupáních lehce omezila snad jen hmotnost, která rozhodně neatakují sedmikilovou hranici, na druhou stranu to nebylo tak výrazné, a naopak ve sjezdech je tahle „žiletka“ naprosto jistá, a sklopit ji do zatáčky nebo jen držet rychlost nedělá jezdci žádné potíže.

Celkově tedy rámu nelze nic vytknout a snad jedinou vadou na kráse je vyřazovací zadní brzda na bovdenu za představcem, což není moc estetické, ale jen praktické řešení. Funkce zadní brzdy pak nesnese kritiku a totéž lze říci o celkovém osazení, i když by výkonu určitě prospěly výplety na karbonu.

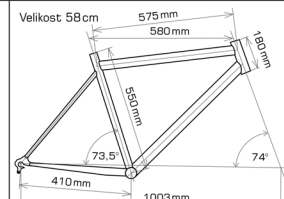
Kdybychom to měli shrnout jedním slovem, je „aerko“ univerzál schopný zvládnout všechno, samozřejmě pokud jdete cíleně po aerodynamických tvarech. Nevyniká v ničem a zároveň všechny požadované vlastnosti nabízí v ideálním poměru. Jste-li nerozhodní, pak je možná ideální odpověď. ■

nečekali, je zde jezdcí nabídnut v celkem solidní míře, i přes nekompromisní tvar sedlovky.

Geometrie nás hodně bavila, protože jsme čekali spíše ostřejší zaměřený speciál, a univerzalita byla příjemným překvape-

Technické specifikace

Rám: UHC Performance Carbon
Vidlice: Aero UHC Advanced Carbon
Klíky: Shimano Ultegra 36/52
Brzdy: Shimano Ultegra
Řazení: Shimano Ultegra, 2 x 11
Přehazovačka: Shimano Ultegra
Přesmykač: Shimano Ultegra
Kola: Shimano RS31
Pláště: Vittoria Rubino, 23C
Kazeta: Shimano 12-25
Sedlo: Prologo Zero II
Sedlovka: Felt
Řídítka: 3T Tornova
Představce: 3T ARX II
Hmotnost: 8,35 kg
Cena: 71 990 Kč



- + univerzálnost, ovladatelnost, posed, výkon
- průměrná tuhost kol