

Prvopočátky značky Felt sice patřily triatlonovým speciálům a řada jejích „aero“ kol je dost početná, ovšem na silnici nabídne i komfortní kotouči osazené nebo univerzální kousky. Tam patří i testovaný model, jenž je zástupcem nižší cenové hladiny.

Univerzalita především

Modelová řada s označením FR nabízí jak stroje na karbonovém rámu, tak dostupnější provedení se základem z hliníkové slitiny, které ovšem nijak razantně necílí na amatéry a víkendové jezdce. Naopak, snaha nabídnout určitou míru závodních schopností, s vlohy pro komfortní jízdu, byla patrná už po pár desítkách kilometrů.

Rámový základ ve všech hlavních partiích umě maskuje housenky svarů precizním zčištěním, takže dojem karbonu je zvlášť u hlavy nebo přechodu horní trubky v sedlové vzpěry téměř dokonalý. Jistotu pozorovatel získá až u napojení zadních patek, jejichž širší horní plocha a masivní housenka od elegance tak trochu odbíhají a jasně příznávají sváření namísto lepidla a vláken.

Když zabrousíme okem na rám jako celek, pak je jasně patrný kontrast masivní kónické hlavy a spodní trubky vůči štíhlým sedlovým vzpěrám a ještě subtilnější dojem vyvolávají řetězové vzpěry vůči velkému středovému pouzdru pro ložiska standardu BB386. Zdařile umístěné barevné linky, velké logo a nápadná barva, tedy nic pro milovníky decentnosti. Jinak ale neheďme na rámu nějaké konstrukční výstřelky, vše se tváří jednoduše a standardně, tedy až na vnitřní vedení řadicích lanek, která vycházejí volně v vodicích trubičkách



Felt FR40

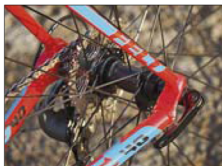
z otvoru před středovým pouzdrém. Tenhle jednoduchý prvek usnadní výměnu lanka, a že kvůli tomu schválně není kousek spodní trubky navařený na středové pouzdro se na torzní tuhosti nijak negativně nepoděpsalo.

Naopak je rám ukázkou vysoké tuhosti při záběru, a přitom celkem solidních ab-

sorpčních schopností. Jednoduchá fyzika, daná velkým průměrem středového pouzdra a masivní spodní trubky, doplněných štihlou zadní stavbou a samozřejmě celokarbonovou vidlicí a sedlovkou.

Pokračování na str. 3 ⇨

Felt FR40

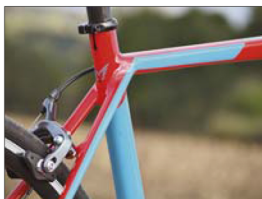


Dokončení ze str. 1 ⇨

Sedlovka je navíc v průměru 27,2 mm, takže pro pohlcování nerovností pod jezdce je přímo stvořená a do noty jí hraje i dobře tvarované sedlo s pružným skeletem a střední tuhostí polstrování. Dost ale teorie a podívejme se na praxi, tedy jízdní vlastnosti.

Testovaná velikost 56 značením lehce mate, protože sedlová trubka od středu osy až po vršek měří pouhých 525 mm, takže bude pasovat jezdcí s výškou do 180 cm. Posed je jen nepatrně delší a výška řídítek je díky podložkám pod představecem v pohodlnějším módu, navíc díky vložce v představci lze měnit jeho sklon o osm nebo šestnáct stupňů. Ruce jezdce tak sice budou lehce sportovně natažené, ale rozhodně jsme netrpěli na nadměrné zatížení dlaní, takže pozice jezdce je zde ideálně vyrovnaná. Chválíme perfektní stříh sedla, které bylo hodně vlídné, aniž by bylo zbytečně široké nebo měkké. Kruhový průřez řídítek sice dlaně jezdce nerozmazluje plochou horní částí a rovněž tenčí omotávka tlumení, ale její povrch je hodně příjemný. Ne nadarmo jí tvůrci pojmenovali Velvet, tedy samet.

V očekávání slušné akcelerace, dané tuhým rámem, se nekonalo žádné zklamání, kolo má tendenci zrychlovat, ovšem adekvátně celkové hmotnosti a spíše těžším výpletem. Přece jen jsme v jiné cenové hladině, než u modelů s karbonovým základem, takže tady ráfky a nezeslabované dráty na vlastních



nábojích nejsou tím, kdo by jezdce vyložené hnál kupředu. Na druhou stranu ale kolo není líné, ani těžkopádné a určitá míra zrychlení, aniž by se jezdec musel nadměrně snažit, mu není proti srsti. Výborné je držení tempa, a především výjezdy ze sedla nebo sprinty, kde tuhý rám ukáže maximálně vstřícnou tvář. Paradoxně proti tuhému rámu jdou jeho tlumící schopnosti, které jsou na překvapivě vysoké úrovni. Je to zásluhou vidlice, jejíž karbonový sloupek byl cítit jak na kostkách, tak při silovém záběru do řídítek. Předek zkrátka dokonale vede stopu, je tuhý v zatáčkách, a přitom na nerovnostech trdne dokáže udělat hodně práce za jezdce. Karbon pak zůstal stejného úlohu i vzadu, kde se k tomu ještě přidaly sedlové vzpěry, kolo tedy z jezdce rozhodně nevytře duši, a zároveň mu nedovolí stěžovat si na nějakou stranovou poddajnost.

I výplety byly dostatečně tuhé a co se týče obutí, pláště Schwalbe v pětadvacitkové šíři splnily vše, co jsme od nich očekávali. Totéž lze říci i o sadě Tiagra, která si ergonomií pák či designem klik nezadá s dražšími sestrami a snad jen delší ramínko

přehazovačky nepůsobilo tak „závodním“ dojmem. Na druhou stranu skladba převodů díky tomu usnadní život i méně trénovanému jezdci.

Ovladatelnost pak ukázala točivější přední partii, zklidněnou celkovou délkou, takže i když jakýkoliv povel do řídítek přední kolo okamžitě splní, kolo jako celek jezdce nenechá přejít do nějakého příliš živého režimu. Geometrií bychom tedy na pomezí hravé a stabilní přichýlili jen o malý kousek víc na stranu stabilní. Vyvážené ovládání tak nerozhodí začátečníka, a přitom zkušenější jezdec nemá problém sklopit kolo víc do zatáčky, nebo rychleji měnit směr.

Pro sportovní nadšence

FR čtyřicátka je univerzálním silničním kolem, jehož hlavní předností je tuhý rám v kombinaci se skvěle fungující vidlicí, již v tlumení zdatně sekunduje celá zadní partie a sedlovka. Těžšího jezdce nadchne tuhost a začátečníka dostatečná míra stability, která si ale zachovává přiměřenou točivost pro zkušenější jezdce. ■

Technické specifikace

Rám: SuperLite Custom Butted Alu 6069
Vidlice: Carbon UHC
Kličky: Shimano Tiagra, 34/50
Brzdy: Shimano Tiagra
Řazení: Shimano Tiagra, 2 x 10
Přehazovačka: Shimano Tiagra
Přesmykač: Shimano Tiagra
Náboje: Felt R3
Ráfky: Felt Road RSL3
Pláště: Schwalbe Durano, 25C
Kazeta: Shimano, 12-28
Sedlo: Felt SuperLite Road
Sedlovka: Felt UHC Performance Carbon
Řídítka: Felt SuperLite Road
Představec: Felt
Hmotnost: 8,86 kg (bez pedálů)
Cena: 33 990 Kč

