



Závislost na rychlosti

Kdybychom měli o nějakém celoodpruženém XC biku říct, že byl zrozen pro rychlost a výkon na nejvyšší úrovni, pak by do této kategorie zcela určitě spadal testovaný Felt Edict 1, na jehož vývoji si konstruktéři Feltu dali opravdu záležet. Tenhle model dostal novou podobu pro sezónu 2018, ovšem v nezměněném provedení projede i tou letošní.

Vše pro funkci

Konstrukterské zadání znělo nejspíš jasně a stručně – citlivé odpružení a maximální výkon. Tomu bylo podřízeno jak jednodílné provedení zadní stavby bez čepu u osy zadního náboje, tak všechny další prvky, podílející se na skvělé tuhosti a výkonu jen 10,82 kg vážícího biku, a to ve velikosti XL (22") včetně pedálů.

Celokarbonový rám sází na hladkou vnitřní stěnu trubek a poměrně zajímavě řezané tvary především v místě napojení sedlové trubky na tu horní. Kónická hlava a masivní partie hned za ní tak vypadají v kontextu se zmíněnou partií trochu macatě. Jenže díky tomu je tuhost přední části rámu v zatáčkách naprosto perfektní a totéž platí i pro oblast kolem středového pouzdra, kde je rovněž dostatek materiálu. Někoho možná překvapí závitové středové složení, ale tady není nutné táhnout vlákna co nejvíc napřímo do řetězových vzpěr jako u hardtailu, kde je naopak press-fit, takže konstruktéři zvolili praktičtější a hlavně funkčnější závit. Spodní partie sedlové trubky je výrazně rozšířená v předozadním směru a nepřekvapí masivnější řetězové vzpěry, navíc už rovnou s vodítkem řetězu.

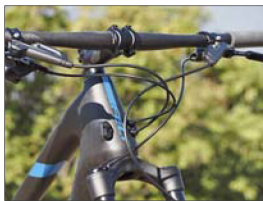
Závislost na rychlosti



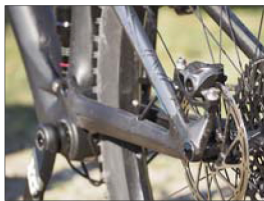
Dokončení ze str. 1 ➔

Ty jsou mimochodem součástí FAST systému zadního odpružení, kdy tvoří jeden díl se sedlovými vzpěrami a zadní čep je zde nahrazen pružností materiálu. Navíc má tenhle systém ještě vychytávku v podobě jakéhosi „předpružení“ materiálu, kdy je počítáno se zanořením tlumiče, což je bod, kdy je pruží neutrální, zatímco v klidovém stavu tlačí zadní stavba tlumič do zdvihu a naopak ve vyšším už působí proti zanořování. Tím se navyšuje na začátku citlivost zdvihu a na konci naopak progresivita. Navíc má horní čep tlumiče dvojici ložisek a nikoliv kluzných pouzder, což je opět řešení pro maximální citlivost zadního odpružení a odtrh do zdvihu při co nejmenším zatížení. Karbonové vahaadlo přepákování pak nese centrální šroub skrz sedlovou trubku a zatímco v jednom vahaadle je otvor pro šroub, ve druhém je závit, takže žádné matice nebo protikusy navíc, vzhledem ke snížení hmotnosti.

Vnitřní vedení bowdenu (s přesmykáčem



se nepočítá) vstupuje do hlavy trubky skrz hliníkové vložky z gumovým těsněním a tady by si všichni mohli vzít příklad, ani milimetr otvoru navíc, aby se sem nedostala ani kapka vody, prostě dokonale a dole před středovým pouzdem krásně přístupné kvůli servisu. Stovkové zdvihy na obou pevných boostových osách rozhybávají jednotky Rock Shox, obě v provedení Debon Air, vpředu s ovládáním z řídítek, vzadu s dobře přístupnou páčkou komprese. Pevné osy jsou na imbus, takže se zde opět projevi-



la honba za snížením hmotnosti a jezdec na to nesmí zapomínat. Pohon obstarává dvanáctková sada X01 Eagle, čep předních 34 zubů nám přišlo jako ideální volba pro takto závodně pojaté kolo, menší převodník už by jej na rovinkách zbytečně limitoval. Brzdy rovněž dodal Sram a kola nejsou nic menšího než DT Swiss, obutá navíc do vynikajícího „uni“ vzorku Maxxis Ardent, v našem případě jsme ale měli nasazený vpředu pneumatický Ikon a vzadu Schwalbe Rocket Ron. Očekávání od tohoto modelu

byla velká, takže vzhledu do terénu a hned naplno.

Konkurence špičákám

Hned na začátku musíme potvrdit slova konstruktérů, že hlavním cílem bylo efektivní odpružení. I přes 25% až 30% sag je citlivost zadní stavby neuskutečně a opravdu žehlí i ty nejmenší nerovnosti. Při šlapání je sice lehce cítit pohupování do rytmu, takže ve výjezdech občas přijde ke slovu páčka lockoutu, ale je to spíše jen v rámci hodnoty sagu, po níž už nastupuje zmiňovaná progresivita a pohupování tak rozhodně není hluboké a energii ubírající. To jen na úvod, že sliby tvůrců nelhá a dál můžeme pokračovat skvělou tuhostí celého rámu a hlavně hladovostí kola po akceleraci. Lehkost jízdy a zrychlení jsou až návykové, takže okamžitý start, snaha předjet soupeře, pro to všechno jezdec najde v rámu spolehlivého partáka.

Posed rovněž odpovídá závodnímu naturelu kola, takže nečekáme nějaká výletně narovnaná záda, nicméně jezdec není extrémně natažený, spíše je to přizpůsoben sportovní pozice, vhodná i pro maratón. Rám nabídné optimální délku posedu a snad jen pro trochu toho dovádění na klikátkách stez-

kách bychom volali kratší představu, jinak nelze mít ke geometrii žádné výhrady. Točivost je díky strmějšímu úhlu vidlice a krátké zadní stavbě na vynikající úrovni, takže se lze s kolem proplétat kdekoliv bez nějakého omezení. Dokonce i ostré vracečky nebo nějaký ten drop nečinily větší obtíže. Tady člověk jasně chápe, že na takovém materiálu není problém zdolat na světlíku ty nejtěžší technické pasáže. Odpružení stále drží kola maximálně na povrchu a do vzduchu je pustí jen na přání jezdce. S kolem si pak lze dělat v podstatě cokoliv a zpátky na zemi stačí zase jen naplno bušit do pedálů, protože ta rychlost je téměř návyková. Až jsme si občas říkali, že by takhle vyladěných sto milimetrů zdvihu stačilo i na tvrdší jízdní styl. Směrem z kopce tedy kolo jezdec v ničím neomezuje, a přestože nebyl problém odskočit si hranu po zadním, ve výjezdu se to nijak negativně neprojevovalo, ve snaze stavět se na zadní. To byl totiž skoro neznámý pojem a s přitáženou kompresí bike dokázal i ve strmých dlouhých výjezdech podávat brilantní výkony.

Co se týče osazení, tam vše šlapalo na jedničku a musíme pochválit funkci brzd Level, protože jejich dávkování a projev na páce nám připadal mnohem čitelnější, než je tomu u jejich sourozenců Guide. Celkové zkrátka nelze edictu až už v osazení či jízdních vlastnostech nebo projevu odpružení nic vytknout a smele se může zadat po bok takových jmen jako Scalpel, Epic, Spark či TopFuel, tedy do té nejlepší XC společnosti. ■

Technické specifikace

Rám: UHC Advanced Carbon, 100 mm, Boost

Vidlice: Rock Shox SID RL, Boost, 100 mm

Tlumič: Rock Shox Deluxe RC3

Kliky: Sram X01 Eagle, 34z

Brzdy: Sram Level, 180/160 mm

Razení: Sram X01, 1 x 12

Přehazovačka: Sram X01 Eagle

Kola: DT Swiss M1900

Pásež: Maxxis Ardent Race, 2,2"

Kladiště: Sram XG1295, 10-50

Sedlo: Prologo Kappa

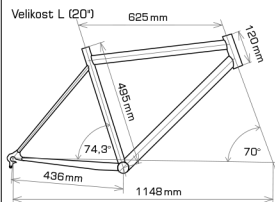
Sedlovka: Felt Carbon

Řídítka: Devox Carbon

Představec: Devox

Hmotnost: 10,8 kg

Číslo: 143 990Kč



+ citlivost odpružení, tuhost, akcelerace, ovladatelnost

- nenalezli jsme