



FELT DECREE 1

TESTER MARTIN MORÁVEK

DRUHÝ VSTUP



Vztah navázán

Ve svém prvním vstupu Velo dlouhodobého testu kol 2018 jsem neměl možnost se o kole pořádně rozepsat, zkušeností bylo poskrovnu, kolo bylo nutné popsat a tomu odpovídal vymezený prostor na test. Nyní mám ale prostoru i zkušeností k dispozici dost a kolo se tedy pokusím po technické stránce co nejpodrobněji rozebrat. Na Feltu Decree 1 už se vozím třetí měsíc po svých oblíbených trailech v okolí Prahy, takže spolu už máme něco za sebou.

Začnu rámem a systémem odpružení. Na první pohled by si člověk myslel, že se jedná o klasický čtyřčep, ale když se podíváte pozorněji, nemůžete se dopočítat; prostě tu jeden čep chybí. Chybějící ložisko nad zadní osou je nahrazeno pružností karbonu, technicky se tedy jedná o přepákováný jednočep. Osobně v tom nevidím problém, méně ložisek znamená méně potenciálních problémů, nižší váhu a vyšší tuhost, což Felt potvrzuje. K projevu odpružení nemám připomínky. Je citlivé, příjemně progresivní, využívám celý zdvih a na doraz jsem šel jenom jednou v „účku“ se značnou kompresí. Skoky a dropy nejsou problém. Do kopce a po rovině zamykám tlumič do prostřední polohy, z kopce odemykám. Zamykat úplně není potřeba, kolo se nehoupá a jede dobře. Na určité limity jsem narazil při opravdu prudkých stoupáních, kdy je potřeba sednout na špičku sedla a natlačit hrudník k představci, aby se kolo nestavělo na zadní. Krátká zadní stavba (428 mm) má holt i nevýhody.

Praktický elegant

Na rámu se mi líbí kompletní vnitřní vedení, kolo je vizuálně krásně čisté a dobře se myje. Hadice a bovden mizí v rámu po stranách hlavové trubky (celkem čtyři vstupy, zde jeden zaslepený), objevují se pod středem a zase mizí v dolních vzpěrách zadní stavby – elegantní a funkční. Jak náročná bude případná výměna, to je otázka. Ale upřímně, jak často měníte vedení k přehazovačce? Jednou za dva roky? Horní rámová trubka má těsně před napojením na sedlovou dva vývody a spodní kousek od tlumiče jeden další. Zřejmě na teleskop s vnějším vedením a případně na dálkové ovládání tlumiče. S přesmykačem rám nepočítá (Ale kdo by ho dnes ještě chtěl, že?), takže kolem středu se nemuselo kouzlit s prostorem, nebylo třeba posouvat řetězovou linku a tak dále.

Oceňuji závitové provedení středu, žádný problematický a vzrajlící Press Fit. Řetězová vzpěra na sobě má nalepenou gumovou ochranu

před řetězem, takže člověk nemusí řešit žádné neopreny. Spodní rámová trubka je také kryta masivní gumovou ochranou. Když jsem viděl, jak dokáže být právě tahle trubka od kamenů pomačkaná, říkám rovnou, že kolo bez téhle vychytávky bych si nekoupil.

Rám dokonce nabízí možnost změny geometrie pomocí oválných vložek v místě spojení horních vzpěr s vahadlem, ale zatím jsem neměl potřebu to zkoušet, geometrie mi vyhovuje.

Na rámu ale nenacházím jen pozitiva. Řetězová vzpěra nemá plechovou ochranu před zasukovaným řetězem. Možná, že na moderních systémech s jedním převodníkem k tomu nedochází, ale byl bych klidnější, kdyby tam byla. Druhá výtka směřuje ke šroubům u čepů – není na nich totiž napsaný utahovací moment, což je problém. Čepy je potřeba pravidelně kontrolovat a dotahovat, ale při jejich přetažení hrozí rychlejší opotřebení ložisek a zhoršená funkce zadní stavby. Tato informace se naštěstí aspoň dá dohledat na internetu. Největší problém tak spatřuji v lomené sedlové trubce, která může představovat zádrhel při instalaci teleskopu s větším zdvihem.

Jinak je rám moc pěkně zpracován a má (skoro) vše, co by moderní karbonový rám měl mít. Ještě zmíním pevnou zadní osu, která je na imbus, což mi vyhovuje. Zadní kolo vyndávám z rámu minimálně a každý gram dolů je fajn. Třmen zadní brzdy drží klasicky rozhraní Post mount.

Pod kontrolou RockShoxu

S rámem a funkcí odpružení souvisí pochopitelně tlumič. U něj mám výhradu k nastavení odskoku, kdy se otáčí prstencem na horní části tlumiče a nejde to zdaleka tak snadno, jak by člověk čekal. Odskok má deset poloh, což pro nastavení stačí. Od tlumiče přejdu rovnou k vidlici. V prvním testu jsem si postěžoval, že zde není nejvyšší model, ale nyní mohu s klidem prohlásit, že mi to vůbec nevaří. Vidlice je tuhá, citlivá a na doraz jsem ji ještě nedostal. Musím se



FELT DECREE 1

TESTER MARTIN MORÁVEK

DRUHÝ VSTUP



před příštím příspěvkem podívat, kolik je v ní tokenů. Po nastavení tlaku a odskoku jsem na vidlici každopádně zapomněl a jenom se vozil. Takové komponenty mám rád.

Jediná věc, kterou jsem ale opravdu nepochopil, je rozhraní vidlice/náboj. Náboj má totiž koncovky menšího průměru, než jsou výřezy ve vidlici. Kolo tak zapadne do vidlice hlouběji, než je potřeba. Aby šla osa prostrčit, je potřeba vidlici trochu nadzvednout a osou složitě lovit díru. Zjistil jsem, že pokud nemáte náboj/kolo od Sramu (tahle sranda se jmenuje Torque Caps), je tohle v podstatě standard. Pokud by kolo bylo moje, rozhodně bych se pokusil sehnat na náboj větší koncovky, případně je nechal i vyrobit, protože tohle mi opravdu pije krev. Pokud přední kolo nesundáváte, nemusí vás to trápit, ale já to někdy dělám kvůli přepravě několikrát během dne a následně nasazování je pak dost otravné, což je ještě podpořeno skutečností, že i přední osa je na imbus. Zde bych osobně těch pár gramů obětoval a pořídil osu s rychloupínákem. Kdo má ten multi-klíč v báglu pořád lovit.

Dobrá kola, lepší pláště

Přejdu k výpletům, což je komponent, který bývá na sériových kolech dost často ošizen, a přitom má na pocit z kola a jízdu velký vliv. Zde použitým kolům od Race Face však nemůžu zatím nic vytknout. Kola mají boostové osy, široké 30mm ráfky, 28 přímých drátů s dvojím křížením a zapouzdržená ložiska. Tři západky v ořechu zabírají po 9,2°, což je slušné, ale jsou ořechy, co zabírají i po 3°. To oceníte třeba v trialových kamenitých sekcích, kde se nedá šlapat kolem dokola.

Výrobce tvrdí, že kola zvládnou všechno, co se jim postaví do cesty. Zatím musím souhlasit. Jsou perfektně tuhá a zatím nejvíce žádné známky rozcentrování. Ložiska se hladce točí, vůle zůstávají nulové. Hmotnost není úplně nízká (1810 g), ale беру to jako daň za odolnost.

Velmi mě překvapily použité pláště Schwalbe Fat Albert. Po špatných zkušenostech s odolností XC modelů jako Nobby Nic nebo Racing Ralph jsem na Schwalbe zanevřel, a když jsem je na kole uviděl, nebyl jsem z toho moc nadšený. Teď musím říct, že gumy jsou to parádní, skvěle drží a jsou výborně čitelné. Nevzpomínám si na si-

tuaci, že by najednou ustřelily, skvěle poznám, kdy už je přilnavost na hraně. Vzorek pro přední a zadní kolo se liší, což je logické. Další benefit je velmi slušná hmotnost (740 g, 27,5×2,35" v provedení EVO s ochranou boků Snake Skin). Přední plášť se mi sice povedlo jednou procvaknout, ale to připisuju nízkému tlaku, který vozím (stalo se to i s gumou o 200 g těžší). Potom jsem pláště doma radši na jedné straně zul a dolil trochu tmelu. Opětovně „nahození“ obyčejnou velkou pumpou bylo bez problémů, kombinace ráfků Race Face a těchto plášťů je fajn. Až ojeďu svoje maxxisy, klidně nahodím Schwalbe i na svoje vlastní kolo. Váha 780 g ve 29" je hodně lákavá.

Raněný Eagle?

Poněkud rozpačitý jsem ale pořád z orlího pohonu Sram X01. Jediná se o to nejlepší, co se dá na kolo dneska dát. Nebo ne? Rozsah převodů je rozhodně dostatečný, skvělá je i hmotnost, řetěz nepadá z největšího pastorku při šlápnutí dozadu a tak dále. Řazení se mi ale stále zdá trochu nepřesné a zpětná vazba není taková, jak bych si představoval. V tomto směru u mě prostě pořád vede Shimano. Kdybych si měl vybrat, Eagle bych si na kolo dal kvůli rozsahu. Mechanicky mi mnohem víc sedí XTR; jsem hodně zvědavý na nové. Snad se Shimano povede náskok Sramu trochu dohnat. Musím ale říct, že jsem se krátce svezl na jiném kole se stejnou sadou Eagle a tam se mi zdálo o hodně lepší, řazení bylo ostřejší a přesnější. Možná by stálo za to zkusit vyměnit nebo aspoň namazat bowden.

Převodník s 34 zuby jsem nakonec vyměnil za menší. Ušlapat to šlo, ale jeden dva nejtěžší převody jsem téměř nevyužíval. Dvaatřicítka se mi zdá pro tento typ kola ideální. Z kopce to jede samo, ale lehkých převodů není nikdy dost. Příjemně mě překvapila jednoduchost výměny samotného převodníku. Prostě se na levé klice 8mm imbusem povolí šroub, který zároveň funguje jako stahovák a kliku stáhne z osy. Převodník je na klice z vnitřní strany jištěn třemi šrouby s hlavou T25. Šrouby se povolí, převodník vymění a je to. Jeho poloha je jasně daná, nasadit ho špatně nejde. Na klikách není žádná matice pro vymezení stranové vůle, takže se jenom opět prostrčí středem a stáhnou šroubem. Nový převodník je ze sady GX, a přestože je menší, je o 2 g těžší. Řetěz jistí na převodníku vodítko od značky E13, které funguje bez problémů, ale osobně bych ho doplnil o bashguard, který na kole tohoto typu určitě najde uplatnění a dodá jistotu v náročných technických pasážích.



Silné, ale měkké guidy

Od řazení k brzdám. Tady se budu asi trochu opakovat, ale Shimano má podle mne prostě v brzdách navrch. Nejvíce mi asi vadí jistá „houbovitost“ kroku modelu Sram Guide, která se ještě dá výrazně posílit kolečkem na těle pák. Pokud ho povolíte, brzdy zhoubovají tak, že vůbec není poznat, kdy destičky sednou na kotouč. Takže ovládací prvek nanic. Neumím si představit, že by o tohle někdo stál. Brzdy jsou ale moc hezky zpracované, výkon je značný, ovšem pokud by bylo kolo moje, nahodil bych asi kotouče 200/180mm. Jednou se mi stalo, že jsem jel strmý trail, který se hodně sypal a nebyl prostor dopřát brzdám ani na chvíli oddech, a když jsem dole pod kopcem zastavil, měl jsem obě brzdové páky téměř u gripů. Nastavil jsem tedy vzdálenost pák kousek dál od gripů a od té doby je to v pořádku.

Parádní zbytek

Na řídítkách je všechno od Sramu a díky tomu je celý kokpit krásně čistý a přehledný. Ovládání sedlovky a řazení je na společných ojímkách s brzdami, což vypadá výborně. Nadšený jsem z nové páčky sedlovky Reverb, která má označení X1 a je k nerozeznání od řazení

Felt, já a Enduro Trutnov Trails



Když jsem Felta před Vánoci přebíral k dlouhodobému testu, bylo mi řečeno, že by to chtělo nějakou výzvu. Dohodli jsme se tenkrát, že na kole pojedou enduro závod. To se mi líbilo, vždycky jsem si chtěl nějaký zkusit, a teď, když mám konečně kolo, které se na enduro papírově hodí, už nebylo na co se vymlouvat. Dohodli jsme se, že se zúčastním závodů v Trutnově. Tešil jsem se, Trutnov Trails mám moc rád, dobře je znám a z Prahy to není tak daleko.

Upřímně, největší strach jsem měl z ježdění dlouhých rychlostních zkoušek. Jsem zvyklý si traily užívat, třeba se i párkrát vrátit na oblíbenou pasáž, zastavovat, ale jet deset minut v kuse z kopce v technickém terénu co možná nejrychleji, to jsem ještě nikdy nezkoušel. Uvidíme. Pro jistotu a lepší pocit jsem ale pořídil integrální helmu s odpovídajícími brýlemi a chrániče loktů (normálně vozím jenom ty na kolena). Taký jsem si na závody vzal batoh s páteřákem, který jinak nepoužívám, protože je dost těžký.

Po projetí RZ se jedeme s kamarádem Tomem zaregistrovat a zjišťujeme, že máme čísla pět minut

od sebe, takže se v závodě i uvidíme, to je dobrá zpráva. Po obědě se znovu škrábeme na kopec, abychom projeli zbylé RZ. Druhý den je krásné, skoro letní počasí. Po startu na stadionu jedu poprvé v životě v integrálce a hned je mi jasné, že takhle to nepůjde. Jakmile začneme stoupat k trailům, helmu sundávám a nahoru jedu bez ní. Nohy mám po včerejšku docela těžké, ale snad se to rozjede. Nakonec to není tak zlé, v pohodě v kopci dojíždím Toma, který startoval pět minut přede mnou, a dál už jedeme spolu. Jsem rád za lehkého Felta, plno lidí má kola o dvě kila těžší a možná i proto nahoru tlačí. Chápu je, taky bych měl šetřit síly, ale na Feltovi s Eaglem je stoupání i přes strmou zkratku docela v klidu. Na startu jedničky jsme za chvíli.

Vládne tu příjemná atmosféra, všichni v pohodě, žádný stres. Po včerejšku tréninku večer u piva jsem si stanovil cíle. Žádné závodní ambice nemám, chci pouze odjet všechny RZ v kuse a pokud možno nepadat. Jsem moc rád, že jsem pořídil velkou helmu a chrániče na lokty, cítím se v tom dobře a nezníčitelně.

přesmykače. Lepší a ergonomičtější ovládání jsem zatím u žádného teleskopu neviděl. Páčka je perfektně zpracovaná, bez vůlí, a mačkat ji je prostě radost. Jediná nevýhoda je vyšší váha oproti klasice. Sedlovka funguje zatím bez problémů, ale zdvih 125 mm je na takovéto kolo málo, zasloužilo by si delší – pokud by se ovšem vešel do lomené sedlové trubky, jak jsem uvedl výše.

Ostatní komponenty jsou zcela bezproblémové. Hodně mi vyhovuje sedlo WTB Volt Race s CrMo ližinami a hmotností 250 g. Pokud by se vyměnilo za top model, ušetřilo by se na kole dalších 100 g. Rovněž příjemná jsou karbonová řídítka rozumné šířky 780 mm a sympatického tvaru. Jestli tu lze něco poznamenat, pak snad jen úvahy o výměně kokpitu za nový standard průměru 35 mm kvůli možné vyšší tuhosti. Gripy jsou bez připomínek, jsou objímavé, mají dobrý průměr a zdrsnění, takže ani mokré neklooužou.

To je zatím asi vše. Těším se na poslední vstup do testu, další zkušenosti přibývají. Uvidíme, jak si Felt dál povede. Biku zdar!

Martin Morávek

Foto: Petr Štuka a archiv

První RZ není moc technická. Snažím se hodně dýchat a místy jedu chvíli i na sedle, abych ulevil nohám a rukám. Žádné drama se cestou nekoná a já nakonec dojeďu bez pádu do cíle. Dvojka mě hodně baví, a tak to zkusím trochu víc pustit. To se mi ale nevyplácí, když mi to v jedné zatáčce ustílel a já ležím na boku. Bylo to do hrabanky, takže v pohodě, ránu navíc krásně pobral loketní chránič. Vstávám, rovnám protočená řídítka a vidím, že pravá brzda se mi posunula až ke gripu. Chci ji vrátit zpátky, ale moc se jí nechce. Skáču na kolo a už bez problémů dojeďu do cíle. Musel jsem sice mačkat brzdovou páku skoro až u čepu, ale dojet se s tím dalo. V cíli chci brzdu vrátit na místo a už vidím problém – v objímce je šroub na torx 25, který s sebou samozřejmě nemám. Musí pomoci síla. Následně na občerstvovače zjišťuji, že je tu i stojan a nějaké nářadí... Vyrazím na start trojky. Je fajn, že si člověk může vybrat, jestli strmou kratší cestu, nebo delší a pohodovou. Volím kratší variantu a delší odpočinek před startem. Nicméně času na přesuny mezi RZ je víc než dost, a tak mi vždy zbývá na startu minimálně 15 minut. Dost času se vydýchat, prohodit se známými pár slov a navléknout na sebe všechny chrániče a helmu.

RZ číslo 3 si moc nepamatuju, úvodní technická sekce se mi příliš nevyvedla, stopu najetou v tréninku jsem úplně netrefil a musel si odšlápnout. Podobných situací přišlo několik. Tahle RZ mi trvala nejdelší a v cíli už jsem měl docela dost.

Poslední erzeta se mi líbí nejvíce. Jedu zase opatrně, abych se nevyndal, a užívám si pocit, že už na kopec znovu nemusím. Žádné drama se cestou nekoná a já projíždím cílem. Moc fajn pocit. Jsem rád, že jsem to přežil ve zdraví. Trochu se vydýchám, sedám na kolo a vracím se zpět na stadion, kde odevzdám čip. Následuje nejstudenější sprcha mého života v místních sprchách a jedno vítězné pivko. Pak se už jenom procházím depem, skouknu pár místních stánků s věcmi na kolo a pokecám s kamarády, co v depu potkám, prostě pohoda.

To byl velmi stručné můj první enduro závod. Dojmy jsou jednoznačně pozitivní. Přestože jsem se na výsledkové listině našel hluboko dole, jsem moc spokojený. Krásně jsem si zajezdil na skvělých trailech a nerozbil jsem sebe ani kolo. Felt fungoval bez chyby, ale přesto se neubráním přemýšlení, jestli by se mi tady na robustním 29" trail biku nejele lépe. Výborné dojmy z celého víkendu byly podpořeny i počasím, které vyšlo opravdu dokonale. Za rok se sem určitě vrátím a třeba zkusím i trochu závodit!

Martin Morávek

Foto: Petr Štuka