

MAGAZÍN PRO POHYB

VENKU

2022

Bikepacking Hedvábnou stezkou

Richard Štěpánek vozí
na koloběžce jen to nejlepší

Rodinná cyklodovolená
v Albánii

Brněnská vinotéka
rozvází víno na kole

Kolo a pes

INSPIRACE OD ZNAČEK

tern

BIOLOGIC

ORTLIEB WATERPROOF

tubus

BROOKS
ENGLAND

SON
MAGNETYMO

racktime

Burley

WAGGON

MINOURA

BUĎME VENKU



Cyklistika má mnoho podob. Pokud odhlédneme od cyklistiky provozované na různých trenažérech či dráhové cyklistiky, jde pokaždé o pohyb venku. Ona by se vlastně díky rozměrům zastřešených velodromů dala i ta dráhová cyklistika považovat za venkovní aktivitu. Cyklistika je tak vůbec jednou z nejoblíbenějších outdoorových aktivit. Nepotřebuje žádné speciální hřiště a provozovat ji na rekreační úrovni nevyžaduje žádné velké investice nebo stovky hodin tréninku.

K cyklistice vedou také různé cesty a motivy. Někdo jezdí na kole proto, aby si zlepšil náladu, vyčistil hlavu nebo zdokonalil svoji fyzickou kondici. Mnozí na kole cestují za poznáváním nových míst a cizích krajů. Na kole trávíme čas s rodinou, přáteli i sami se sebou. Dopravujeme se na dvou kolech do práce. To vše je cyklistika.

Pobyt pod širým nebem je úžasnou nabíječkou duševní energie. Nemusí z vás stříkat endorfíny, a přesto je člověk při návratu zvenku vždy pozitivně naladěný. Neznám moc lidí, kteří by byli po vyjížděce naštvaní na svět kolem sebe. Ne nadarmo vznikl jeden vousatý vtíp o vychechtaném cyklistovi s mouchami mezi zuby ☺.

Nejde jen o samotný pobyt venku, důležitý je i pohyb. A nemusíte zrovna polykat stovky kilometrů. Pohyb je základním projevem života. Proto si myslím, že když se budete opékat týden na slunci u moře, nikdy vás to duševně nenabije tolik jako aktivně strávený víkend třeba na horách. Ano, někdo potřebuje k odpočinku vypnout hlavu a nedělat pár dní zhora nic, kromě zmíněného opékání. Ale výjimky vždy potvrzovaly pravidlo.

Budu rád, když po přečtení několika stránek tohoto magazínu zkrátka vyrazíte ven. Není důležité, zda to bude na kole, pěšky, na lyžích, na koloběžce, na bruslích, po vodě v kánoji, nebo nějak jinak. Důležité je vyrazit!

Přeji vám, abyste mohli bez zbytečných omezení a limitů provozovat vaše oblíbené venkovní aktivity!

Alda Linhart

NOVINKY NA TRHU

Skládačka TERN Link B8

Rodina kol TERN LINK je navržena s jednoduchým cílem – dostat vás z místa, kde jste, tam, kde musíte být. Ať už je vaše cesta celá na kole, nebo v kombinaci veřejné dopravy a kola, váš TERN Link je připraven se přizpůsobit. Složíte jej za 10 sekund, aby se vešel pod stůl nebo do vlaku či autobusu.

Vyměňte výlety autem za výlety na kole. Link B8 vám umožní jezdit pohodlně po celý rok, s mechanickými kotoučovými brzdami, na které se můžete spolehnout i za mokrého počasí. Vybavte si kolo podle svého a uvidíte, jak jednoduchá a snadná může být vaše každodenní jízda.

Cena: 17 490 Kč / 699 EUR



Bunkr pro dítě TERN Clubhouse Fort Mini

Clubhouse Fort Mini je systém sestávající ze čtyř doplňků, které kolo TERN HSD promění na místo, kde budou děti jako v bavlnce za deště i za sluníčka. Systém je navržen pro jedno dítě v kombinaci se sedačkou nebo bez ní. Maximální doporučená výška pasažéra je 140 cm, včetně helmy.

Clubhouse Fort Mini je navržen pro modely HSD. Lze jej nicméně využít i na GSD kola jako alternativu pro jedno dítě oproti standardnímu systému Clubhouse Fort.

Cena: 15 590 Kč / 619 EUR



Patentovaný a oceněný nosič ORTLIEB Quick Rack Light

Cyklisté, kteří na kole využívají nosič, ale rádi jezdí i bez něj, dobře vědí, že běžný fixní nosič je občas může omezovat. S nosičem ORTLIEB Quick Rack Light je ale zdoluhavé upevnování a sundávání minulostí! Montáž je otázkou 15 vteřin, odejmutí dokonce jen pěti, nosič navíc váží pouhých 440 gramů.

Patentovaný nosič Quick Rack Light je kompatibilní s brašnami s upevňovacím systémem QL 2.1 a QL 3.1. Díky různým délkám vzpěr jej lze přizpůsobit jakémukoli kolu, včetně celoodpružených modelů. Skvělých vlastností nosiče si všimla i porota Eurobike Awards, a udělila mu dokonce hlavní zlatou cenu za inovaci a design.

Cena: 1 790 Kč / 69,99 EUR



Důmyslná kombinace brašny a batohu ORTLIEB Vario PS

Firma ORTLIEB uvádí na trh novou brašnu Vario PS, která je – jak jinak – vyrobená v Německu a díky speciální výrobní technologii je zcela nepromokavá. Jedná se o kompletně přepracovaný model, všestranně použitelný, který se skvěle hodí jak na kolo, tak na pěší výlety. Na první pohled vypadá jako klasická boční brašna se systémem Quick-Lock 2.1 nebo 3.1, jakmile ale cyklista v cíli sesedne z kola, brašna Vario PS se rychle promění v jedinečný stylový batoh.

Tato novinka získala také cenu Eurobike Awards za inovaci a design. Porota k této brašně uvedla: „Brašna Vario PS od společnosti ORTLIEB je skutečně všestranně využitelná. Je to brašna na kolo a batoh v jednom, používá se snadno, bez složitého přenastavování. Přeložením větší vnější kapsy dozadu se batoh Vario PS změní na cyklobrašnu. Před jízdou ji připevníte na kolo, a jakmile zaparkujete, můžete ji na zbytek cesty do kanceláře rychle hodit na záda jako batoh. Jednoduché a praktické.“

Cena: 4 390 Kč / 169,99 EUR

Rámovka BROOKS Full Frame pro bikepacking

Využijte naplno úložnou kapacitu svého kola s celorámovou brašnou Scape Full Frame Bag. Navrženo pro milovníky bikepackingu, celodenní výlet na gravelu nebo delší cykloturistické expedice. Scape Full Frame Bag sedne do většiny běžných rámců kol. Díky pokročilým materiálům a plně svařované konstrukci poskytne 100% vodotěsné úložiště za každého počasí. Stačí připevnit na kolo pomocí sedmi hypalonových popruhů na suchý zip a vyrazit! Velké předměty snadno uložíte do hlavního prostoru, zatímco drobnosti se neztratí v menší vodotěsné kapse na příslušenství.

Brašna je vybavena reflexním logem, hlavní kapsou s přihrádkou na zip uvnitř a menší boční kapsou s vodotěsným KCC zipem na drobné předměty.

Cena: 3 090 Kč / 120 EUR



Říditková brašnička BROOKS Scape Feed Pouch

Říditková brašna BROOKS Scape Feed Pouch je praktická malá voděodolná brašna, která je vždy po ruce. Můžete do ní sbalit jídlo na celý den nebo jednoduše rozšířit celkovou kapacitu úložného prostoru pro týdenní výlet. Využitelná je například i pro objektivy fotoaparátů. Je univerzální, lze ji uchytnout k jakýmkoliv říditkům a představecí pomocí tří pásek.

Hlavní komora je dostatečně prostorná pro velkou láhev vody nebo malý fotoaparát a lze ji snadno zavírat a otevírat jednou rukou i za jízdy. Vnější síťovaná kapsa je ideální pro prázdné obaly, opalovací krém nebo jiné drobné příslušenství.

Cena: 1 290 Kč / 50 EUR





RICHARD ŠTĚPÁNEK

...vozí na koloběžce jen to nejlepší

Připravil: Alda Linhart
Foto: Michal Novotný

Richard Štěpánek je člověk, který díky svému handicapu – chybějící levé ruce, objevil cestu boje s nečekanými událostmi. Svým příkladem, výkony i prací pomáhá lidem, kteří hledají cesty nejen ve světě sportu, ale i v běžném životě. Výzvy, kterých se účastní, nebo je dokonce i sám organizuje, jsou potvrzením jeho tvrzení: „Ke stanovenému cíli vždy vede cesta. Nestačí ji však jen znát, musíme po ní jít.“

Richard na své speciální koloběžce, upravené pro jeho handicap, používá jako zdroj osvětlení nábojové **dynamo SON 28** v kombinaci s předním světlem **SON Edelux II** a zadním **dynamovým světlem SON** s upevněním na nosič.

Nedílnou součástí jeho výbavy je i velká přední řídková brašna ze série **BROOKS SCAPE**. Brašna **Scape Handlebar Roll** byla navržena pro milovníky dobrodružných výprav. Skládá se ze dvou částí: vnějšího pouzdra a vyjímatelného dry bagu, který je 100% vodotěsný (úroveň IPX4) a nabízí dvě oddělené kapsy z lehkého materiálu.

O své výbavě Richard říká: „*Jak říkával Tomáš Baťa: Pro nás dobré, jen to nejlepší.*“

Dnes je to již 22 let, co se snažím objevovat a používat to, co je pro mě nejlepší. Oblečení, boty, batohy, stany, karimatky, sněžnice, lyže, kolo, koloběžka, a tak bych mohl pokračovat ve výčtu věcí, které používám při různých extrémních výzvách. Vždy hledím na to, aby mi má výbava co nejvíce zabezpečila moji soběstačnost, ochranu, a tak podpořila zdárné dokončení akce. Právě osobní zkušenost je tím nejdůle-

žitějším a nejcennějším, co rozhoduje při mém výběru. Nejen hmotnost, ale především funkčnost a zpracování je pro mě rozhodující při pořizování věcí. Nejsem teoretik, ale praktik. Vše, co používám, musí splňovat mé požadavky a posilovat moji víru ve zdárné dokončení jakéhokoliv podniku.

Při ladění své výbavy se řídím heslem: Moudrý ten, kdo poučil se z chyb.“





BRNĚNSKÁ VINOTÉKA ROZVÁŽÍ VÍNO NA KOLE

Připravil: Alda Linhart

Foto: Alda Linhart, Thierry Defer

Brněnská vinotéka Franck & Thierry se může pochlubit nezvyklým způsobem rozvozu svého zboží. Kartony s vínem totiž rozváží na nákladním kole, tzv. cargo biku s elektrickou asistencí. Tohle zjištění jsme nemohli přejít jen tak, a domluvili jsme si proto schůzku s Thierrym, jedním z majitelů, abychom zjistili něco víc. V malé a útulné vinotéce na Kopečné, u sklenky skvělého francouzského vína, mohl díky tomu vzniknout tento rozhovor.

Franck and Thierry zní jako byznys dvou Francouzů, Francka a Thierryho. Pletu se?

Ano, je to tak! Franck Ferlay a já, Thierry Defer, jsme 2 Francouzi žijící v Brně od cca 1995. Známe se od roku 2001 a v roce 2018 jsme se rozhodli společně založit obchůdek s vínem. Já to dělám na plný úvazek, zatímco Franck ještě učí zeměpis a dějepis na gymnáziu.

Povězte mi něco o tom, jak jste se dostali do České republiky a proč konkrétně do Brna?

Franck přijel učit nejdříve do Zlína a pak se stěhoval do Brna. Já jsem přijel poprvé v roce 1990 jako turista, líbila se mi tehdejší atmosféra, pendloval jsem mezi Československem a Francií pár let a na konci roku 1993 jsem se rozhodl žít v Brně. Brno je takové příjemné město. Dostatečně velké, aby tu byla veškerá infrastruktura, a dostatečně malé, abychom tu měli spoustu společných známých.

Podle vašich sociálních sítí to vypadá, že neděláte nic jiného, než že jen pijete víno a zakusujete to francouzskými dobrotami ;-). Zbývá vám čas i na něco dalšího?

No, zabere to hodně času :-). To je to, proč jsme začali dělat naši práci. Chceme si užít život a zpomalit čas. Franck je mimoto zdatný sportovec. Hraje fotbal, tenis, ale především pétanque. Několikrát dokonce reprezentoval Česko na mezinárodních turnajích. Já jsem spíš klidnější, užívám si společnost kamarádů, cyklovýlety a dobré jídlo a pití.

Kromě pořádání tematických gurmánských večerů provozujete i e-shop s francouzskými víny. Zajímavé jsou možnosti odběru. Zákazníci si u vás mohou víno vyzvednout osobně, nebo nabízejte možnost express rozvozu

po Brně na kole. To není úplně obvyklé. Navíc minimální odběr pro rozvoz je 6 lahví. To už není úplně lehká záležitost, jak to řešíte?

Máme dva druhy rozvozu, pro soukromé osoby a pro gastronomiky. Výhodou je, že zákazník dostane zásilku v den objednávky nebo druhý den dopoledne. Obrovskou výhodou je, že neřeším parkování, přijedu až ke dveřím :-). Průměrně se vozí 6–12 lahví, ale teď mají velký úspěch bag-in-boxy a těch vozíme až 8.

Kolik lahví vína průměrně rozvezete například za měsíc?

Od příchodu covidu nejsou statistiky moc relevantní, ale 50 až 100 litrů.

Proč jste se rozhodli pro rozvoz vína po městě na kole? Podle čeho jste vybírali kolo, které budete využívat?

Jízda autem po centru města je peklo: zácpy, parkování, vysoké finanční náklady za těch pár kilometrů denně. Jezdím každý den 12 km bez rozvozu a až 25 km s rozvozem. Vše začalo tím, že jsem prodal svoje osobní auto v době, kdy jsem začal bydlet a pracovat ve městě. Potřeboval jsem se bezpečně dopravit s nákladem. Kolo bylo jednoduše nejlepším řešením. Dle francouzské statistiky je ve městě průměrná rychlost autem 15 km/h. To je stejná

rychlost, jakou jezdím na kole. A ještě k tomu plynule. Cargo (nákladní) kolo bylo taky nezbytností. Jenže cargo kola s velkým předním košem se mi zdála nepraktická, široká a zabírají hodně místa při parkování. Elektrický pohon je taky nutností, náklad může být hodně těžký.

Cyklospeciality v Brně měly optimální řešení: Tern GSD, E-Cargo, celková hmotnost až 200 kg, 2 baterky 500 W (v létě dojezdí až 180 km, v zimě 120 km). Navíc skládací řídítka a vertikální pozice ideální do výtahu nebo při parkování na malém prostoru v kolárně. Dvě obrovské tašky a velmi prostorný nosič vzadu.

Kolo slouží denně. Dopravím se na něm do práce, rozvezu víno po městě, odvezu prázdné kartony a láhve do kontejneru. Dle potřeby můžu teď odvézt 7 beden vína nebo 10 ks 5litrových bag-in-boxů. Uvezu bez problémů náklad o váze cca 55 kg.

Rozvážíte víno za každého počasí, nebo v takových případech využíváte i auto? Co třeba v zimě, kdy je „vinařská sezóna“?

Kolo za každého počasí!!!! Respektive, je to otázka domluvy se zákazníkem. Máme s nimi opravdu dobré vztahy a vždy pochopí, když se snažíme domluvit dodávku mimo sněžení nebo





být v lese na výletě. Může to být způsob dopravy do práce či převozu věcí. My cyklisté si sice dáváme pozor na auta, ale auta by si mohla dávat víc pozor na nás. Jsme zranitelnější.

Nebojíte se někdy v městském provozu na kole?

Já sám se v provozu nebojím, mám super kolo, které je tak impozantní, že auta se bojí mě.

Jak vás vnímají ostatní cyklisti?

Koukají. Všichni. Moje kolo vždy upoutá pozornost. Je tak geometricky zvláštní, hodně posunutě dopředu, a přesto má stejnou délku jako normální kolo. Protože má menší kola, opticky to vypadá, že je větší. Je taky hodně při zemi. Lidi koukají a ptají se. Jestli to je elektro, jakou to má nosnost, kolik to stojí a tak.

Vyžaduje GSD nějaký pravidelný servis? Jak to řešíte?

Pravidelně mi začne pípat kontrolka, tak vezmu kolo a odvezu jej do Cyklospecialit, kde to máme nejbliž. Mám ji nastavenou tuším na 1000 km. I když

se o to nestarám. Zkontrolují mi brzdy, stav baterky, vymění, co je potřeba. Často vyměňují řetěz. Já jen jednou za čas kolo umyji, napumpuji, a to je vše.

Měl jste někdy na GSD nehodu?

Jednou. Nějaký řidič mi otevřel dveře, a jak jsem se mu snažil vyhnout, spadnul jsem. Ale následky našťěstí žádné, jen jsem přišel o přední blatník.

Jak vnímají závoz na cargo kole zákazníci?

Oni tak moc neřeší, jestli rozvážím víno na kole, nebo v autě. Pro mě je ale důležitý ten čas, že se můžu rychle dostat do města. Do 5 km jsem rychlejší než auto. Pro zákazníky je důležité expres dodání. Zavolají, trochu zorganizují obchod a za 30 minut jsem zpátky.

Čeká cargo kola budoucnost?

Určitě. Kdysi jsme se smáli Čiňanům, jak jezdí všichni na kole. Podle mě nás to čeká. Bude carsharing, MHD a kola.

Děkuji za rozhovor, osvětu a přejí spoustu kilometrů na kole bez nehod.



silný trvalý déšť. Pár kapek deště je v pohodě, víno zůstane v suchu a na malých a širokých kolech je celé kolo velmi stabilní. Co se týká akcí mimo Brno, řešíme to Franckovým autem nebo přes AJO carsharing. Případně ještě víno posíláme přes Messenger.

Jak často jezdíte pro vína do Francie?

S covidem je teď všechno jinak. Předtím jsme s Franckem jeli jednou za rok navštívit naše vinaře. Teď si musíme vína nechat poslat sem, ochutnáme je a pak si necháme poslat vybraná vína ve větším množství.

Máte tedy sklad někde tady ve sklepě?

Máme, ale hledáme nějaký lepší, protože je trochu moc vlhký. Ze sklepa převážím vína do obchodu taky na kole. Nejvíce jsem vezl 7 kartonů, což je 42 lahví a téměř 50 kg.

Na jaká vína se zaměřujete a kdo je váš typický zákazník?

Jenom francouzská vína. Franck je z údolí Rhóny, a tak máme nejlepší kontakty právě tam. Potom Languedoc na pobřeží Středozemního moře až do Španělska. Máme taky pár vín z Burgundska. Vlastně máme něco ze všech oblastí kromě Korsiky a Jury.

Kde jste se učil česky?

V hospodě. V 90. letech, když jsem tady byl, neuměl nikdo ani anglicky, a francouzsky už vůbec. Já jsem byl ještě na venkově a tam jsem neměl moc na výběr. Žádná škola, běžný život a postupně.

Jak vás poprvé napadlo jet do Česka?

Měli jsme partu kamarádů, kteří měli rádi středověk. Namátkově jsme dali na mapě prst na Československo a pak jsme se začali zajímat, co tam je. V té době nebyl internet, tak jsme museli do knihovny. A zjistili jsme, že jsou tu pěkné hrady. To bylo v září roku 1989. Požádali jsme o vízum, což byl zdlouhavý proces. Pak ale proběhla revoluce, báli jsme se a vůbec nevěděli, jak to dopadne. Dopadlo to mírumilovně, takže už to bylo dobré. Přišli jsme v červenci 1990, všechno bylo čerstvé a byla taková pěkná atmosféra. Mně bylo 23 let.

Kde kolo parkujete?

To je zajímavá otázka. Dřív jsem bydlel v bytě a nemohl jsem parkovat venku. Ve sklepě to bylo docela náročné, protože tam bylo schodiště a zatáčky. Byl tam ale výtah a díky tomu, že kolo je semi-skládací, jsem ho dal do výtahu a parkoval jsem doma v předsíni. Protože se dá postavit vertikálně,

tak nezabíralo vůbec žádné místo.

Teď bydlím v trochu větším domě a tam mám normálně garáž, kde parkuji. Když nemám auto, mám tam spoustu místa na jiné věci.

Jak dlouho cargo kolo máte a jste s ním spokojený?

Myslím od března 2019. Takže už je to tři roky. Pro mě je to ideální řešení. Když jsem bydlel na venkově, auto bylo nutné. Ale co jsem se přestěhoval do města, auto jsem prodal. Mám pracovní kolo na denní ježdění do práce a na rozvoz vína. Do práce se dostanu za 15 minut bezpečně po cyklostezkách. Potom mám další rekreační kolo na výlety.

Jaká je v Brně cyklistická infrastruktura?

Smích. Já to mám našťěstí docela jednoduché. Jedu po cyklostezce podél řeky, takže v pohodě. Trochu nešikovná je křižovatka u Ronda. Člověk najednou neví, co, jak a kam se zařadit. Furt se něco opravuje a člověk musí jet mimo bezpečné pásmo, jezdí tam auta a je to trošičku víc divoké. Auta spěchají na další semafor a je to pořád boj. Já čtu blogy a vidím často nenávisť vůči cyklistům. Řidiči aut by měli pochopit, že když člověk jede na kole, tak nemusí



Nákladní semi-skládací elektrokolo TERN GSD S10 s motorem Bosch Cargo Line
127 990 Kč / 5 119 EUR

Zadní nosič TERN Shortbed™ Tray
3 790 Kč / 150 EUR



Velkoobjemové brašny TERN Cargo Hold™ 52 Panniers
6 590 Kč / 265 EUR



SILK ROAD MOUNTAIN RACE 2021

Bikepacking Hedvábnou stezkou

Silk Road Mountain Race v Kyrgyzstánu je bikepackingový závod bez cílené podpory. Trasa vede velmi odlehlými částmi Kyrgyzstánu, horskými oblastmi v pohoří Pamír a Ťan-Šan, dotýká se hranice s Čínou nebo Kazachstánem. Náročnost umocňuje velká nadmořská výška celého závodu, extrémní počasí a odloučení od civilizace. Odměnou jsou jezdcům úchvatné scenérie horského masivu, totální odevzdání přírodě a v neposlední řadě také vzhled do života místních lidí.

Text: Jakub Gsela

Foto: @chrismcclean, @usmanovdanil, @yamgjun



Pravidla

Závod se řídí obecně známými pravidly bikepackingových závodů: jet pouze vlastní silou, cílená pomoc od rodiny, kamarádů nebo od organizátorů je zakázána. Závodníci mohou využít pouze obecně dostupných zdrojů (potravin, ubytování, servis...).

Trasa se musí 100 % dodržet, není značená, existuje pouze v elektronické podobě, a pokud z nějakého důvodu závodník trasu opustí (nákup zásob, servis, zabloudí apod.), musí se vrátit do bodu, kde ji opustil, a poté pokračovat dále po trase. Každý závodník musí mít GPS Spot – oranžová krabička, která nepřetržitě vysílá polohu závodníka na on-line server a zároveň kontroluje splnění podmínek v rámci trasy.

Tento závod má ale i některá svá specifická pravidla: závodníci nesmí jet v „háku“. Toto se nedá kontrolovat ani podle GPS Spotů, je to pouze na závodnících a nutno říct, že jej všichni dodržují; závodník nesmí požádat o pomoc jiného závodníka (pokud nejde o ohrožení života), jinak hrozí diskvalifikace; pokud závodníci jedou pospolu delší časový úsek (několik dní) nebo spí na stejném místě vícekrát za sebou, jsou automaticky překvalifikováni do kategorie párů.



První stoupání – z nadmořské výšky 1.400 metrů nad mořem jsme se postupně dostávali až do 3 450 m.

O závodě a Kyrgyzstánu

Kyrgyzstán je hornatá země ve střední Asii s průměrnou nadmořskou výškou nad 2.900 m n. m., celý závod se tedy odehrával ve velké nadmořské výšce, přičemž nejvyšším bodem byl Taš-Rabat s nadmořskou výškou 4.180 m n. m. Celková průměrná výška závodu se přehoupla přes 3.000 m n. m. Asi od poloviny závodu jsem v podstatě neklesl pod výšku 3.000 m n. m.

Nejen vysoká nadmořská výška, ale i časté střídání teplot, kdy jsem zažíval teploty od -12 °C až po +35 °C během jednoho dne, činí ze Silk Road Mountain Race jednu z největších výzev, která se dá ve světě bikepackingových závodů jet.

Celková délka závodu činila 1.850 km a počet nastoupaných výškových metrů činil více než 40.000 metrů. Časový limit na dojetí do cíle byl 15 dní. Průjezd vedl přes 3 průjezdní body, tzv. checkpointy, které podléhaly systému „Cut-off“ – pokud závodník nestihne projet checkpointem do určitého času od startu závodu, bude vyřazen z oficiální klasifikace. Takový závodník může pokračovat dál bez nároku na celkové umístění. Čas jednotlivých checkpointů byl pro všechny závodníky stejný, pro-

tože se startovalo ve stejný čas, tj. hromadným startem.

Start závodu – Checkpoint No. 1

Předchozí dva ročníky vždy startovaly a končily v Bishkeku, hlavním městě Kyrgyzstánu. Letos je to jinak, na start nás odvezou autobusy cca 350 km do vesničky Talas, kde je start plánován na 22.00 hodin.

Bishkek je moderní město, připomínající evropské metropole. Je tu vše, od velkých obchodních domů až po kina a hotely. Je tu také jediný cykloservis v zemi. Není úplně skvěle vybaven, ale jeden z kluků, kteří tam pracují, rozumí anglicky, jinak se všude mluví rusky, na jihu země už jen kyrgyzsky nebo čínsky.

V pátek 13. srpna dopoledne, po předstartovním meetingu závodníků, mám dvě hodiny čas, než se poskládáme do připravených mikrobuseů a vyrazíme směr start. Kola se mezitím musí přistavit k návěsu tahače, který je poveze odděleně od jezdců na místo startu.

Při cestě k návěsu slyším od zadního kola divný zvuk, kontroluji zadní kolo a zjišťuji, že mám prasklý drát. Trošku panika, ale nakonec беру taxika a jedu

přes celé město do zmiňovaného cykloservisu, kde mi ochotně drát vymění a nafouknou kompresorem moji bezdušovou pneu. Po této zkušenosti mě můj kamarád a parťák uklidňuje, že tímhle jsem si všechnu smůlu vybral dopředu a další technické problémy už mě nečekají. Bohužel se tentokrát pletl.

Cesta na start, která měla trvat asi 5 hodin, nakonec trvá hodin 8. Dorážíme do místa startu kolem 22.30. Naše kola jsou však daleko za námi a s nimi i všechna vybavení, která je zabalená na kolech. V místě startu je pod nulou a většina závodníků absolvovala cestu v mikrobusech pouze v krátkém dresu, protože v Bishkeku bylo kolem +30 °C, když jsme odjížděli.

Po dvou hodinách polospánku na zahradě restaurace organizátor nachází „ubytovnu“, kam nás po půlnoci uchyluje. Beru zavděk odpornou předločkou ze „sprchy“ (neomítnutá místnost s hadicí vyčnívající ze stěny) a přikrývám se jí. Za další 2 hodiny přijde budíček a organizátor hlásí, že kola jsou tu a za 30 minut se startuje. Totálně rozbitý sedám na kolo a kolem 4.30 v sobotu 14. srpna vyrážíme.

Start proběhl ve výšce cca 1 400 m n. m., za 60 kilometrů jsme na prvním vrcholu dne, který je ve 3 400 metrech. Brutální zkouška těla, kdy jsem se pořádně nevyspal, ale i psychiky z nervozity. Bez větší aklimatizace a asi i po spánkovém deficitu opouští moje snídani těsně pod vrcholem žaludek a já se těším, až klesneme trochu níže.

Přichází první sjezd, hodně rozbitý, velké kameny, neupravené brody... Po pár kilometrech sjezdu padám a fatálně si při pádu proříznu zadní pneumatiku. Všechno mlíko vyteklo a na mě zírá obrovská díra. „Tak, to jsem dojezdil,“ jsou moje první slova. Zažívám plášť režnou nití, podlepuji kusem starého pláště a nasazuji první duši. Uvidíme, co bude dál. V sedle mám dost času přemýšlet, jak tuhle situaci vyřeším.

Zbytek dne probíhá celkem pohodově, trasa se vlní nahoru dolů. Často padáme až pod dva tisíce nad mořem, abychom vzápětí vystoupali opět nad tři tisíce. Není problém s vodou, všude jsou čisté řeky. Vodu prvních pár dní poctivě filtruji, poté jsem na to rezignoval, a když nebyl poblíž dobytek a voda tekla silným proudem, pil jsem vodu bez filtrace... Celou dobu úplně bez problémů.

Výhledy jsou dechberoucí, krajina snad až kýčovitě krásná. Nejsou to ale

Alpy někde v Rakousku, z hor čišší majestátnost a mám k nim velký respekt. Dalším faktorem je velké odloučení od civilizace.

Pole závodníků se okamžitě roztrhalo a já se až do konce závodu budu potkávat s asi pěti stejnými soupeřky. Záměrně neříkám soupeři, byť jedeme docela ostré tempo a každý máme trochu jinou strategii. Jsme spíše přátelé, i přes pravidlo o neposkytování pomoci soupeři bychom si určitě byli ochotni pomoci. Prvních 10–15 borců většinou minimálně spí a opravdu závodí.

Druhý den se pokouším o překonání tří po sobě jdoucích pasů, z nichž nejvyšší má přes 3.500 m a nejvyšší skoro 3.900 m, mezi nimi jsou vždy údolí, která padají do cca 2.000. Byť se nedá ve sjezdech moc odpočívat, cesty jsou hodně kamenité a rozbité, tak mi nevádí stoupat pořád dokola.

Nestihám přejet poslední hřebec, před posledním stoupáním přichází hustá sněhová bouře a mě se v noci do skoro čtyř tisíc fakt nechce. Stavím stan pod patou posledního pasu, kousek od řeky. Lezu do spacáku a jsem rád za nepromokavý tarp, který mě chrání před sněhem a větrem. Bez stanu se tenhle závod podle mě nedá jet, pokud tedy plánujete spát. Pokud ne, je to zbytečná zátěž.

Do rána napadlo asi 10 cm čerstvého sněhu, ale vypadá to na další hezký den, teda alespoň dopoledne. Časem jsem vypořezoval, že přibližně kolem 15. hodiny se z hor stáhnou mraky a většinou přijde déšť nebo sníh, tak je to skoro každý den. Ve výšce nad tři

tisíce se není čemu divit.

Podle teploměru jsem zažil nejmrazivější noc, bylo -12 °C. Balím se co nejrychleji, posnídám při jízdě/tlačení kola. Moc se neoblekám, i když je teplota lehce pod nulou, svítí sluníčko a já se nechci za žádnou cenu zpotit. Při sjezdu dolů by to mohla být zásadní chyba. Kousek pod vrcholem беру zavděk péřovou bundou, která je, mimochodem, taky důležitým kusem vybavení na tento závod. Tlačím kolo a z nedaleké jurty na kopci ke mně míří místní děti.

Nepředstavujte si špinavé domorodé děti z Pákistánu s nudlí u nosu, tady jsou děti upravené a hrozně milé, pro ně to musí být velký zážitek potkat lidi z tolika koutů světa... Moc nechápu, co tady děláme s kolem, občas se tomu divím i já. Holčička mi podává vodu v kastrůlku, kterou mi přinesli. V tu chvíli mám skoro na krajíčku, děkuji jim, dávám jim ze svých bohatých zásob tyčinek Snickers a pak si všimnu, co mají na sobě. Malá, asi 5letá holčička u mě stojí v krátkém rukávu, kraťasech a žabkách bez ponožek. Já mám co dělat, abych se neklepal v péřové bundě. Pocit zimy je prostě individuální záležitost.

Dny probíhají vesměs stejně, mám tuhle rutinu rád, vlastně se na ni od startu těším. Ráno vstávám ve 4.30, po páté jsem na kole, jedu celý den s minimem přestávek a většinou končím po desáté večer. Vhodné místo na spaní se tu hledá celkem snadno, je tu spousta volného prostoru, žádné ploty, lidé ani nebezpečná zvířata. Vody je tu dost a kamenů, za kterými se dá



Cesta po rovinaté pánvi blízko jezera Chatyr-Kul, které sousedí s Čínou.

postavit stan, taky. Ze začátku se snažím spát v co nejmenší nadmořské výšce, ale pak už stejně nemám moc na výběr a spím skoro vždy přes 3.000 m n. m.

Pomalu se blížím k místu prvního checkpointu – městečku Kochkor, které leží na středozápadě Kyrgyzstánu. Je to asi 550. kilometr závodu. Během předchozích 4 dnů cesty jsem usilovně přemýšlel, jak vyřešit problém s říznutým pláštěm. Nakonec mi zbyla jediná možnost: dostat se nějak do Bishkeku, do jediného bajkshopu v zemi, a tam zkusit koupit vhodný 29“ plášť.

Podařilo se mi do obchodu dovolat, ale bohužel se v celém Kyrgyzstánu nedá koupit bezdušový plášť. Jediná možnost je koupit normální plášť a pořádnou zásobu duší. Říznutý plášť, na kterém jedu v podstatě od startu, vydrží sotva do prvního checkpointu, takže moc na výběr nemám.

Dopoledne přijíždím do checkpointu a sháním taxik, který mě odveze do Bishkeku a zpět. Nakonec vyrážím asi 50 let starou Audi A80 na půldenní výlet do Bishkeku. V checkpointu na sebe chci nechat kontakt, kdyby někdo z ostatních závodníků taky něco chtěl

v cykloshopu. To mi okamžitě zakazuje jedna z organizátorek s tím, že je to proti pravidlům, a pokud by mé nabídky někdo ze závodníků využil, vyloučí mě i jeho. Taková blbost.

Checkpoint No. 1 – městečko Naryn

Po hodinách kodrcání po hliněných cestách severního Kyrgyzstánu přijíždíme do cykloobchodu. Tam na mě čeká překvapení, vedoucí obchodu a velký srdcař si dal tu práci a v Kazachstánu sehnal pravděpodobně poslední 29“ bezdušový plášť ve střední Asii, takže k mé velké radosti mám zase bezdušák. Po 30 minutách sedám znova do auta a valíme zpátky do checkpointu a do závodu.

Do checkpointu dorazím až v podvečer, nasazuji opravené zadní kolo a vyrážím dál po trase. Teď je to asi 40 km po asfaltové silnici, což by za normálních okolností byla po rozbitých cestách příjemná změna, ale v Kyrgyzstánu nejsou absolutně zvyklí na cyklisty. Další problém je, že jsou to příšerní řidiči, takže se z pohodové cesty za soumraku stává tak trošku boj o život. Před průjezdem

každého auta raději slézám z kola a lezu skoro až do příkopu, abych minimalizoval možnost, že mě auto srazí.

Po tomto úseku přijíždím na vyhlášené parkoviště a zastávku šoférů nákladňáků. Je tu několik stánků, které stojí vyrovnány u cesty, nabízejí smažené a uzené ryby. Cpu do sebe 3 ryby jen tak ve stoje a další pořádnou zásobu kupuji na cestu. Čeká mě totiž nejdleší úsek v závodě bez možnosti dokoupit si zásoby. Více než 320 kiláků absolutně bez civilizace. Už za tmy vyrážím vstříc odlehle krajíně, hledat místo vhodné na bivak.

Další 2 dny se pohybují směrem k jednomu z nejvyšších bodů na trase – Arabel Pass (4.000 m n. m.). Cesta vede nádherným údolím podél řeky. Údolí se táhne více než 80 km a scenérie jsou naprosto úchvatné. Po zdolání sedla nás čeká 50kilometrový sjezd do údolí, po těžební cestě. Jediný problém je, že pokud se cesta jenom trochu rozmáčí, stane se z odpočinkového sjezdu pekelná pouť rozbahněnou cestou v konzistenci burákového másla. V přechozím ročníku se stalo, že někteří závodníci nosili kola více než 20 kilometrů z kopce, protože nešlo kolo ani vést – pneu-



Old Soviet Road – kusy rozstříhaného ostnatého drátu poházené po celé šíři cesty a ukrutná zima, kdy mi při jízdě nezamrzalo pouze vybavení, které „topilo“.

matiky se totálně obalily bahnem.

Tenhle problém se mě naštěstí netýká, protože přede mnou je modrá obloha, téměř bez mráčku. Když jsem pár kilometrů pod vrcholem, otáčím se a zjišťuji, že se údolím žene šílená sněhová bouře. S vypětím všech sil tlačím kolo do kopce, pálí mě stehna i plíce, chci být ve sjezdu dřív, než z něho sníh udělá blátivou past. Nakonec se mi to daří, sněžení na druhé straně vrcholu trošku ustává a já po vlhké cestě sjíždím dolů do údolí. Na konci klesání je zvláštní socha Jurije Gagarina, u které potkávám první lidi po dvou dnech.

Po obřím nákupu potravin ve vesničce Tamga na břehu jezera Issyk-Kul ještě zkouším pokořit poslední kopec, který stojí mezi mnou a městem Naryn. Jediným místem na trase s možností najíst se teplého jídla a získat nocleh pod střechem. Výstup na Tosor Pass ve výšce téměř čtyř tisíc metrů však vzdávám těsně pod vrcholem. Jsem v sedle už 16 hodin, začíná se stmívat, pekelně rychle klesá teplota pod bod mrazu a začíná sněžit. V téhle situaci se sám sebe ptám, kde asi tak postavím na prudkém svahu stan? V té zimě a dost prošíty si v hlavě malují alespoň přístřešek pro dobytek.

Usměje se na mě štěstí. Kousek před sebou vidím malou jurtu a u ní dva pasáčky na koních, může jim být tak 16 let. S prosebným výrazem se jich

ptám, jestli můžu přenocovat uvnitř. Přátelsky, jako ostatně všichni v celém Kyrgyzstánu, mě zvou dovnitř na čaj (čaj se kyrgyzsky řekne taky „čaj“). Uvnitř už se nachází další kolega ze závodu – totálně zničený francouzský jezdec. Vzájemně se obejmeme jako staří kamarádi a snažíme se rozmlouvat mezi se sebou i s našimi hostiteli. Klukům dáváme pár stovek somů (místní měna – kyrgyzský som; 1 Kč = 4 SOM) a ti nám za to servírují jejich sýry, máslo, neuvěřitelně dobrý džem a chleba, co dneska upekli. Futrujeme se s Francouzem jako diví, kluci moc nechápou. Stejně jako nechápou, když jim oznámím, že vyrážím ve 4 ráno.

Další den dorážím úspěšně do Narynu, doslova vyžírám místní restauraci. První teplé jídlo po týdnu. Beru taky hostinský pokoj, kde se po týdnu sprchují teplou vodou. Neuvěřitelná slast. Jinak hygienu dodržuji každý den, a když to jde, koupu se i 2x denně v horských řekách. Voda je ledová, ale po takové očiště se zase cítím jako člověk. Většina ostatních kluků se nekoupe, je to pro ně asi moc studené. Mou výhodou byla příprava otužováním se v ledové řece rok před startem. Zvykl jsem si lépe zvládat zimu a nebát se studené vody.

Naryn – Checkpoint No. 2

Z Narynu se trasa opět zvedá do hor, míříme do druhého checkpointu

a k čínské hranici. Další checkpoint je asi 150 km daleko, což není vzdálenost, která by se nedala na bajku za den ujet. Celý den mě ale trápí silný protivítr a v posledním úseku i sněžení, jako každý den. Druhý checkpoint je umístěn u ledovcového jezera, které je „turistickou atrakcí“. Bydlí kolem něj pár místních, kteří poskytují své jurtové kempy pro cestovatele, kteří chtějí u jezera strávit noc. Organizátor pronajal celý jeden jurtový kemp, kde dostávám teplé jídlo a možnost přespat v jurtě. Že je venku kosa jako prase, sněží a jsme ve 3.500 nad mořem, už ani nevnímám. Jsem strašně vděčný za teplé jídlo a možnost promluvit si s někým, kdo mi rozumí a chápe, co prožívám.

Checkpoint No. 2 – Nejhorší den

Další den začíná odjezdem ještě za tmy. Víím, že mě čeká ostré tlačení kola do dvoukilometrového kopce, který končí na Old Soviet Road – staré cestě používané sovětskou armádou. Všude se valí kusy ostnatého drátu, dávám si velký pozor, abych na něj nenajel. Kusy, které uvidím, odhazuji mimo trasu.

Následuje celkem nezáživná cesta, lehce se vlnící pustinou, která má vést na nejvyšší bod na trase – Taš-Rabat s výškou 4.180 metrů nad mořem. Asi třicet kilometrů před stoupáním na Taš-Rabat trasa závodu uhýbá z prašné cesty do písčité pampy, kde není ani náznak nějaké cestičky. Trasér si s tím hlavu moc nelámá, prostě nakreslil nejpřímější cestu k úpatí hory.

Jedu tedy volným terémem a občas si zanařádám. Vtom se mi zablokují kliky a já nemůžu dál šlapat. Slézám z kola a s hrůzou zjišťuji, že mám něco s kazetou. Lítá ze strany na stranu. Nevím, jestli je prasklý ořech, nebo se jen povolila. Tisicihran na utažení kazety s sebou nevozím, zkouším to utáhnout náradím, co mám, ale bez úspěchu. V tu chvíli si uvědomuji, že jsem asi finálně „dojel“. Ještě zoufale zkouším něco vymyslet, ale jsem v té pustině úplně sám.

Půl dne mezera přede mnou a půl dne za mnou. Jako na většině míst v Kyrgyzstánu tu není signál. Jsem na to sám, je to jeden z nejhorších zážitků, co se mi na mých výpravách stal. Jsem strašně našťvaný a hrozně smutný. Nezadržuji emoce a brečím, vzteky řvu a stěžuji si horám na nepřízeň osudu. Nakonec se rozhoduji, že se nebudu vracet do checkpointu a dotlačím kolo po trase přes Taš-Rabat do jurtového kempu, který má být na druhé straně hory.

Divoci koně – po své cestě Kyrgyzstánem je potkávám každý den, jejich nespoutanost jen dokresluje a vlastně i vystihuje podstatu této země.





Sjezd z Arabel Passu. Cestu využívá čínská společnost k dopravě zásob pro jejich zlatý důl.

20 kilometrů tlačím kolo pouští a v hlavě už jsem se smířil s prohrou, tedy s tím, že nedokončím. Střídavě je mi do breku nebo do křiku. Přímou pod patou hory sedí skupinka lidí, ani si nevšímnu, že mají kola. Doslova sebou praštím na zem a zase je mi do breku. Hned mě obklopí a ptají se, co se mi stalo. O závodu ví, už pár lidí ze závodu potkali. Jsou to Rusové, kteří cestují Kyrgyzstánem na kole a prostě se přijeli podívat k hoře Taš-Rabat, kterou neplánuji přejet. Když jim vysvětlím, co se stalo, ještě demonstrativně zahýbu kazetou. Z jejich středu vyjde chlapík, jen se na to koukne a řekne: „Davaj!“ Sundá mi kolo, vytáhne svůj vak s náradím, během chvíle mi tisícíhranem utáhne kazetu a já můžu pokračovat. **„Nevěřte na zázraky, spoléhejte na ně.“**

Špatně se mi vyjadřují pocity toho momentu, zase se mi chce brečet. Nabízím jim alespoň slivovici, moji tajnou zbraň, kterou s sebou vozím jako dezinfekci (pouze pro vnitřní použití). Jen se zasmějí a ukazují mi svoje zásoby vodky, prý mi rádi doplní moji lahvičku.

Taš-Rabat vybíhám, ani nevím jak. Pro hodně lidí ze závodu to byl nejtěžší úsek, já si ho moc nepamatuji, přirovnal bych to k nejkrkolomnějším výstupům na Loudání. Pak následuje opatrný sestup kamenitého pole z vrcholu a ještě další 2 hodiny tlačení kola z kopce, ve tmě, po nesjízdných trailech nebo řekou. Před půlnocí se konečně dostávám do jurtového kempu, kde mi hodná stařenka umožňuje vstup do jurty. Kupuji

od ní pivo, kolu a chleba. Totálně mimo upadám do kómatu.

Taš Rabat – Checkpoint No. 3
Následující den vyrážím opět za svítání dál. Cestou potkávám fotografa závodu a jeho řidiče, kterého znám z jiného závodu v Maroku. Dělá tu dobrovolníka. Celý svůj příběh s kazetou jim sypu z rukávu, okamžitě mě objímají a já mám zase na krajíčku. I kvůli emocím tyhle závody jezdím, je to moje součást, stejně jako chuť dokončit, co jsem začal.

Po sjezdu se dostávám do vesničky, kde si doplňuji zásoby, po x dnech mám mobilní signál, a tak volám domů. Ujedu asi ještě 50 kilometrů, ten den mám odjeto asi 150 km, ještě je světlo, ale mě už se dál nechce. Začíná na mě doléhat únava z předchozích těžkých dnů a psychického vypětí, nejen ze včerejška. Proto, když přijíždím do osady, ptám se místních na nocleh, jeden z místních mě za mírný poplatek bere k sobě domů. Tam s celou jeho rodinou sdílím večeri i místnost, kde spíme všichni dohromady. Jsou tam 4 generace a všichni si spolu povídají. Je to pro mě stejně silný zážitek jako předchozí dny v horách. Lidé v Kyrgyzstánu nejsou bohatí penězi, ale jsou soběstační, a hlavně mají svoji rodinu, tu nejvyšší hodnotu.

Další den se dostávám do nejméně obydlené části Kyrgyzstánu, k čínským hranicím, kam se na část území dá dostat jen se speciálním povolením, které nám pořadatel zajistil. Projíždím impro-

vizovanou hranici s žiletkovým drátem, kulometnou stanicí a dvěma čínskými vojáky, kteří kontrolují můj pas. Jde z nich strach. Organizátor nám kladl na srdce, že na tomto Čínou kontrolovaném území nesmíme fotit, ani natáčet videa. Netroufám si to. Nakonec se oba vojáci usmějí a asi mi přeji šťastnou cestu, mluví ovšem jen čínsky.

V této části země potkávám jen minimum lidí, když někoho potkám, mluví jen kyrgyzsky, ani ruština už tu nefunguje. Vždy mě zvou dovnitř do jurty na čaj, s díky odmítám a beru si od nich alespoň vodu.

Pomalou se blížím k poslednímu checkpointu na trase. Je opět umístěn na břehu jezera Issyk-Kul, jen na jiné straně. Než dorážím do checkpointu, zastihne mě pořádná bouřka a začíná foukat silný protivítr. V jurtě se potkávám s dalším Čechem v závodě – Martinem Pisačkou. Je to super moment, kdy si můžu v rodném jazyce pokecat s kamarádem ze závodu. Oběma se nám nechce z vyhráté jurty ven do sněžení a větru, ale nemůžeme ztrácet čas. Tak po horkém čaji a polévce vyrážíme skoro současně z checkpointu. Celý zbytek dne jedeme spolu, je to příjemná a vítaná změna. Nakonec dorážíme za tmy k malému bistru u silnice, kde si dáváme několik porcí uzených ryb a kam doráží po pár hodinách další závodník, Tim z Anglie. Martin chce ještě pár hodin jet, já s Timem se dohodneme, že najdeme společný bivak kousek od místa, kde jsme.

Checkpoint No. 3 – Kegety Pass, zlatý důl a cesta k cíli

Budím se před pátou ráno, už bez budíku, rutina s balením, nactu do sebe rybu ze včerejška, tyčinku Snickers, zapiji to ledovou vodou a vyrážím vstříci



Divoká řeka Naryn, která mi dělala společnost téměř celým klesáním do stejného městečka, které slibovalo teplé jídlo po více než týdnu tyčinek, chleba a sušeného masa z domova.

dalšímu dnu. Víím, že mě dnes čeká výstup na horu Kegety. O výstupu jsem slyšel od účastníků předchozích ročníků, i když ti horu zdolávali v opačném směru. Je to tlačení do prudkého kamenitého svahu, asi 400 výškových metrů. Po zdolání mě čeká odměna v podobě dlouhého sjezdu do údolí.

Když přijíždím k úpatí Kegety, mám krizi. Vůbec mi to nejede, nemůžu se přemluvit sedět v sedle, takže mi vlastně pár hodin tlačení přijde vhod. Je to zase jiný pohyb a já se snad mezitím dostanu z krize. Zdolat 1.200 výškových metrů rozdílu tlačení do prudkého kamenitého srázu mi zabere asi 5 hodin. Po zdolání mě čeká opravdu hezký sjezd, který je ale místy hodně kamenitý a prudký, a já odvařím svoje poslední brzdivé destičky.

Po sjezdu následuje série vesniček. V jedné z nich si v obchodě dávám delší pauzu, pořádko do sebe něco cpu. Z míst-

ních sladkostí už je mi blbě, ale cukry se neodmítají. Jsem hodně fyzicky unaven. Původní plán byl dorazit do cíle zítra večer. Od Tima, který za mnou dojíždí k obchodu, se dozvídám, že podle kluků, co už jsou v cíli, je poslední úsek 30km stoupání a nekonečné tlačení do kopce a z kopce. Prý to zabere asi 8 hodin. S touto informací a mou únavou přehodnocuji strategii a rozvolňuji si plán na příští dny. Zítra plánuji dojet k onomu finálnímu stoupání, ideálně dojet do půlky, někde zabívat a další den dopoledne dorazit do cíle. Ještě kousek popojedu, nacházím hezké místo na spaní, oproti předchozím dnům je docela teplo, ani nestavím stan. Poprvé od startu si nenařizuji budík a spím až do svítání.

Trasa nás zavedla do fungujícího zlatého dolu, který patří čínské vládě a vstup hlídají čínští vojáci. Na braně o nás ví, opět nám byl vyřízen

organizátorem vstup. Musím počkat, až se uvolní cesta, na níž se právě nachází těžká technika. Mezitím mě hostí čínští vojáci ve strážní budově kolou a cookies. Neuvěřitelný zážitek.

Po asi sedmi hodinách dorážím konečně ke zmiňovanému finálnímu stoupání. Nejprve se mi nedaří nalézt cestičku. Vede zarostlými keři a stoupá přímo korytem řeky. Poprvé v závodě si na brody nesundávám tretry a kolo smýkám přes kluzké šuty. On to vlastně není ani brod, prostě trasa vede řekou.

Opravdu se to nedá jet, ani když trasa vede trošku z kopce, je to moc velký risk. Kolo tlačím dalších 6 hodin, už se začíná smrákat. Dochází mi voda a kousek rovného místa na postavení stanu bude asi taky problém. Po chvíli se mi přes cestu přeplazí černý had a já si říkám, že dneska si podlážku stanu musím pořádně utěsnit. Nakonec nara-

Ranní výhled z „okna“ mého stanu. Kousek vlevo byl horský potok, kde jsem si večer nabral vodu a velké kameny poskytovaly dostatečnou ochranu před větrem, jež v noci ještě umocňoval teploty klesající pod nulu.



zím na potok, piji přímo z něj a kousek od něj už za úplně tmy stavím stan. Jím skoro zmrzlý šašlik, co si vezu z poslední vesničky, a fakt se těším do spacáku a do cíle. Když už jsem ve spacáku, přiblíží se do moji blízkosti liška a začne štekat. Chvilu ji poslouchám a pak ji pár sprostými výrazy „poprosím“, aby si šla taky lehnout. Kupodivu jsem to nemusel ani opakovat a liška zmlkla ☺.

Ráno opět vstávám před svítáním. Vědomí, že balím svoje věci naposledy, naposledy lezu do bezdomoveckého hábitu, který smrdí fakt fest, mi vykouzlí – i přes velkou zimu – úsměv na rtech. Dalších 5 hodin dál tlačím kolo a v hlavě si už pomalu rekapituluji průběh závodu.

Nakonec se ocitám na vrcholu posledního kopce. Zabralo mi to 8 a půl hodiny čistého času tlačení, a to jsem se moc neflákal. Teď mě čeká posledních 60 kilometrů do cíle, většinou z kopce. Je to všechno sjízdné, ale hodně rozbité. Celou dobu jsem šetřil zadní plášť, kterým jsem si nebyl moc jistý, teď už jsem to přestal řešit a jedu hranu.

Úplně poslední úsek tvoří 20 kilometrů asfaltu, těsně před ním mi jede naproti další z Čechů v závodě – Luboš. Luboš už je 4 dny v cíli, dojel na pátém místě celkově. Veze mi jablka a sladkosti, asi to není úplně v souladu s pravidly, ale takové kamarádké gesto se přece neodmítá. Opět jsem dojatý. To je další věc, kterou na těchto závodech oceňuji. To kamarádství a nezištnost mezi jezdci. Ne mezi všemi, ale většina to tak, díky Bohu, má.

Posledních 20 kilometrů jedem s Lubošem vedle sebe, sdělujeme si zážitky z cesty. Mám sice trochu strach z místních řidičů, ale je jasný den, tak snad bude vše v pohodě. V cílovém městě Balykchy se Luboš odpojuje a nechává mě vychutnat si příjezd do cíle o samotě. V cíli je živo, čeká tam na mě organizátor závodu Nelson Trees, Tim a další závodníci. Dávám si zasloužená piva a x porcí jídla.

Závěrem...

Silk Road Mountain Race je pro mě jeden z nejsilnějších zážitků, který jsem

ve svém bikepackerském životě měl tu čest poznat. Kyrgyzstán je nádherná země, plná milých lidí. Je to ovšem také země, která je drsná a nesmlouvavá. Vládne tu nevyzpytatelné počasí. To vše ve velké nadmořské výšce.

Samotný závod je opravdu těžký, vypovídá o tom i to, že do cíle dorazilo 43 závodníků ze 102 startujících. Já jsem byl klasifikován na 26. místě v kategorii jednotlivců. Trasa byla zvolena celkem uvážlivě, je tam pár „naschválů“, ale kdyby Nelson chtěl, mohlo být ještě hůře. Závod určitě doporučuji, ale není pro každého. Je potřeba mít zkušenosti se zahraničními závody, znát své tělo a mysl, a tak trochu tušit, co můžete v Kyrgyzstánu čekat.

Závěrem chci poděkovat mé ženě, která mě po celou dobu závodu podporovala, a snášela taky moje blbě nálady a nervozitu před závodem. Stejně tak děkuji parťákovi Jirkovi, který mě naučil spoustu věcí o kole, životě i o mně samotném. Bez obou těchto lidí bych si do Kyrgyzstánu jet netroufl.

Posledních 30 km – klesání k cílovému městečku Balykchy.



Cíl – městečko Balykchy na břehu jezera Son Kul.
13 dní a 9 hodin trvající cesta je u konce.



Jakub Gsela, 37 let

Cestování na kole a bikepackingovým závodům bez supportu se věnuje více než 10 let. S kamarádem Jirkou Křížem objeli od roku 2013 pestrou směsicí závodů, od zmrzlého Rovaniemi v Laponsku až po exotický Nový Zéland (Tour Aotearoa). Nezaměřuje se pouze na MTB, ale účastní se i bikepackingových závodů na silničním kole (Trans Am – 7.200 km napříč USA, TransAtlantic Way v Irsku). Více než závodákem se cítí být cestovatelem, který objevuje svět a lidi v něm ze sedla kola.



Řídková bikepackingová brašna na drobnosti.
ORTLIEB Accessory-Pack
1 540 Kč / 60 EUR



Vodotěsná bikepackingová brašna pod sedlo
ORTLIEB Seat-Pack
3 590 Kč / 140 EUR

Vodotěsná bikepackingová brašna na říditka
ORTLIEB Handlebar-Pack
2 790 Kč / 110 EUR



Rolovací vodotěsná rámová brašna
ORTLIEB Frame-Pack RC
2 790 Kč / 110 EUR





VLEŽE ZA POLÁRNÍ ZÁŘÍ

Připravil: Honza Galla

Foto: Viktor Zichó

Maďarský dobrodruh Viktor Zichó se loni před Vánocemi vydal na mrazivou pouť ze své rodné země daleko za severní polární kruh. Jedním z důvodů pro jeho výpravu byla příprava na letošní

cyklo přejezd Himaláji, během kterého zajisté také zažije extrémní podmínky. Druhým pak byla snaha lidem ukázat, že cyklistiku – jako udržitelný způsob dopravy – lze praktikovat i ve velkých mrazech.

Sám o tom říká: „Přemýšleli jste nad tím, jak se chovat více udržitelně? I během své cesty jsem přemýšlel, jaké jsou vlastně nejúčinnější metody, které by maximálně snížily naše dopady na životní prostředí především skrze snížení emisí. Největšími problémy jsou doprava, energetická spotřeba budov, ve kterých bydlíme, a naše spotřebitelské návyky.“



A hned k tomu přidává také krátký přehled pro srovnání:

Jízda autem: cca 20 kWh / 100 km

Běžné kolo: cca 3 kWh / 100 km

Velomobil (kapotovaná ležatá tříkolka): cca 0,8 kWh / 100 km

Železniční doprava: 4–5 kWh/100 km (na cestujícího, při průměrném obsazení)

Autobus: 8–10 kWh / 100 km (na cestujícího, při průměrném obsazení)

Letadlo: 25–30 kWh / 100 km (na cestujícího, při průměrném obsazení)

Závěrem pak zmiňuje: „Sám používám nejvíce kolo a vlak, které jsou dostupné téměř všem.“ Jedním z dalších jeho cílů byl dávný sen vidět polární záři ze sedla lehokola. I ten se mu splnil v sedačce ležatého bicyklu z produkce uherskobrodské firmy AZUB.





5 TIPŮ

jak na cyklovýletech udržet děti v teple

Konec léta neznamená konec cyklistické sezóny. Stačí jen dobře plánovat a můžete s rodinou vyrazit na kolo i v chladných podzimních dnech. Melanie Bennet, hlavní účetní firmy Burley, miluje vyjíždky na kole s vnoučaty po celý rok. „Má vnoučata zbožňují trávení času venku, takže návrh na výlet ve vozíku se vždy setká s velkým úspěchem, i když je zrovna zima. Člověk se jen musí trochu přizpůsobit!“

Požádali jsme Melanii, aby se s námi podělila o své tipy, jak si s dětmi užít podzimní cyklovýlety tak, aby jim bylo teplo a pořádně si to užily.

1

VRSTVENÍ

Nejdůležitější je spodní vrstva funkčního prádla a na to další teplá vrstva. „V našem Burley vozíku už jsem vnoučata brala ven, i když bylo -5 stupňů pod nulou a pod koly nám křupal sníh! Jen jsme jim ještě na běžné oblečení navlékli zimní kombinézu.“

2

JAKO V PELÍŠKU

Teplá deka přispěje k pohodlí a příjemnému pocitu. „Bráváme s sebou měkoučkou deku a mrně ještě dáváme do fusaku Burley Bunting. A také na vozíku zavřeme stříšku, aby byly děti pěkně v teplíčku a nefoukalo na ně!“

3

NEZAPOMEŇTE NA HELMY

„Jsme nadšení z helm od Bernu, protože do nich v chladném počasí můžeme dát zimní vložku. Do helmy jde jednoduše připnout a je opravdu pohodlná.“

4

RUCE V TEPLE

Aby malé ručičky neprochladly, navlečte je do rukavic nebo do palčáků. „V zimě nejraději používám hřejivé polštářky, děti si je rády dávají do rukavic. Pro letošní sezónu jsem si jich už pořídila celou krabici!“

5

NĚCO NA ZAHŘÁTÍ

Horká čokoláda, jablečný mošt či hrnek teplého mléka – nic člověka po vyjíždce v chladném počasí nezahřeje víc než teplý nápoj! Melanie doporučuje si na něj počkat až po výletě, aby si caparti nemuseli při jízdě vytahovat ruce zpod zahřáté deky.



Dvoumístný odpružený dětský vozík BURLEY Encore X
19 990 Kč / 799 EUR



Zateplený fusak BURLEY Bunting Bag
2 490 Kč / 99 EUR



Větší kolečka pro vozíky BURLEY 16+ Wheel kit
4 990 Kč / 199 EUR



Převážní obal BURLEY Trailer Storage Bag
1 790 Kč / 69 EUR

KOČKOPSI

cyklobrašny na pomezí
cykloturistiky a bikepackingu

Připravil:
Honza Galla

26

Cyklistika už to zažila mnohokrát. V poslední době třeba s FATovými koly, která nejdříve byla bez jakéhokoli odpružení, následně s přední odpruženou vidlicí, pak i se zadní, posléze se zjistilo, že by mohly stačit „pluskové“ pneumatiky a dlouhým obloukem se celý vývoj vrátil ke klasickému horskému kolu. Obdobně to nyní můžeme zažít s gravel koly, která na to šla z opačného konce a přes tenké pláště se postupně propracovala zase až ke klasickým rozměrům, odpružení, a dokonce i rovným řídkům. Ovšem i tyto odbočky mají své opodstatnění a zanechávají za sebou nejen zarputilé a pravověrné vyznavače extrémně tlustých plášťů, tak i třeba drop bary používané na horských kolech, upravené geometrie kol atd. Věci, které se používají, jsou přínosné, vybrané skupině lidí přinášejí užitek, a celkově rozšiřují výběr produktů, ze kterého je možné vybírat.

Podobný vývoj nyní zažívá i odvětví bikepackingu. Mnozí cyklisté zjistili, že bikepackingové brašny nejsou všespásné, a že pokud vyžadujete trochu větší míru komfortu, není úplně snadné

se do nich na více dní zabalit. Stejně tak se třeba objevují požadavky na velké řídkové brašny, které by však bylo rychlé a jednoduché z kola demontovat. Na světlo světa se tak pomalu dostávají jakési hybridy mezi klasickými cykloturistickými řídkovými brašnami a bikepackingovými předními brašnami ve formě dlouhých válců. Mezi tyto novinky patří například vodotěsný **ORTLIEB Handlebar-Pack QR** nebo elegantní **BROOKS Scape Handlebar Compact Bag**.

O té první se Honza Žďánský, redaktor serveru Bikepacking.cz, vyjádřil ještě před testem jako o „kočkopsovi“, čímž poměrně přesně, leč trošinku hanlivě, vystihl tuto kategorii brašen. Nutno ovšem podotknout, že brašnu si po testu ponechal pro své osobní použití. Pravděpodobně také proto, že v závěru jeho recenze se píše: „I když více tihnu k co nejléčim a minimalistickým řešením, musím uznat, že tahle brašna mě hodně bavila. Horní rolovací zavírání je uživatelsky obzvláště přívětivé. Objem 11 litrů považuji za zcela dostatečný, a i při tomto objemu má Ortlieb Handlebar Pack QR vcelku kompaktní rozměry, takže bude fungovat na drtivé většině řídek i rámu.“

Za největší výhody dále zmiňuje kompaktní velikost s objemem 11 litrů, horní přístup do brašny a její přehlednost, pevný držák brašny, který však nezůstává přimontován k řídkům a samozřejmě 100% nepromokavost. Někaké nevýhody také našel, ale ty si můžete přečíst přímo v jeho testu.

Zatímco **Handlebar-Pack QR** je spíše upravenou bikepackingovou brašnou, **BROOKS Scape Handlebar Compact Bag** je přífouklou klasickou řídkovkou s typickým adaptérem, který je trvale namontován na řídkách, a který pochází od KlickFixu. Brašna má ale 12 litrů objemu, je částečně polstrovaná, uvnitř dokonce najdete přihrádku na 13" notebook a další kapsy a vstup do ní je shora přes zip krytý légu. Spíše se tedy hodí na cykloturistiku, nebo dokonce do města, pokud budete dojíždět minimalisticky jen s notebookem a peněženkou. Objemově by ale už mohla spadat právě někam do bikepackingu.

V každém případě jde o zajímavý nový segment, který zajisté najde své příznivce, kteří ocení velké řídkové brašny se snadným přístupem a jednoduchým upevněním k řídkům.



Řídková brašna **BROOKS Scape Handlebar Compact Bag**
3 290 Kč / 120 EUR



Rychloupínací bikepackingová brašna na řídku **ORTLIEB Handlebar-Pack QR**
3 590 Kč / 140 EUR

27

NA KOLO I NA JEDNÁNÍ

Taška přes rameno i na kolo
ORTLIEB Commuter Bag Two
Urban QL3.1
4 890 Kč / 189,99 EUR

Boční brašna
ORTLIEB Back-Roller
Urban QL3.1
2 790 Kč / 109,99 EUR

Připravil:
Honza Gallá

Důvodů, proč jezdit do práce na kole, je jistě mnoho. Můžete se chtít po ránu trošinku protáhnout a odpoledne se zase pořádně projet. Můžete se konečně chtít zbavit své závislosti na autě, nebo přestat trávit zbytečný čas poskakováním v kolonách a hledáním parkovacího místa. Můžete mít jisté pocit, že uděláte něco důležitého pro naši planetu Zemi, anebo už vás prostě nebaví tlačít se každé ráno v přeplněném autobuse.

Pokud ale kolo používáte pravidelně, brzy vás určitě přestane bavit přeskldávat věci z cyklistické brašny do běžné tašky nebo batohu. Proto nejlepší variantou je vybrat si své každodenní zavazadlo co nejuniverzálnější. Aby vám zkrátka bylo skvělým společníkem během většiny vašich činností. Aby se s ním dobře jezdilo na kole, případně autem nebo MHD. Aby dobře vypadalo na jednáních a také aby se dobře nosilo. Právě nesení cyklistické brašny přes rameno bývá často nepříjemné, především kvůli systému, kterým se brašna upíná na nosič kola.

To už ale německý ORTLIEB dávno vyřešil svým systémem QL3, který byl před několika lety inovován a dostal

označení QL3.1. Vyčnívající část brašny vlastně zůstává na nosiči a na brašně samotné najdete jen jednoduše ovladatelné, relativně ploché upevňovací body. Systém je určen především pro použití ve městech, a proto i škála zavazadel, která se s „kvé-el-trojku“ dodávají, pokrývá především nejrůznější potřeby městského cyklisty.

Začít můžeme u klasického Back-Rolleru ve verzi Urban, ať už v modré, pepřové, nebo červené barvě. Mimocho-dem, můžete si do něj pořídit i Commuter Insert, což je vložka, která vám zpřehlední obsah brašny. Velkým prancantem je Office-Bag, který je nabízen také ve verzi High-Visibility, jež i přes svou černou barvu v noci při osvětlení autem září jako ohnivá koule.

A nesmíme zapomenout na elegantní tašku Commuter Bag, která je uvnitř bohatě polstrovaná, nabízí prostor pro notebook a také dostatek kapes pro drobnosti. Přehozená přes rameno ani náznakem nepřipomíná cyklistickou brašnu.

Naprostou novinkou je pak brašno-batoh Vario PS. Zavazadlo, které během chvilinky změníte z batohu na cyklobrašnu a zpátky. Celý systém QL3.1 doplňují nosiče Ortlieb, které ve své konstrukci mají upevňovací body pro brašny již zabudované.

Nosič ORTLIEB Rack3 26/28"
2 190 Kč / 84,99 EUR



Brašno-batoh
ORTLIEB Vario PS QL2.1
4 390 Kč / 169,99 EUR



Vložka do bočních brašen
ORTLIEB Commuter Insert
1 090 Kč / 41,99 EUR



BEZPEČNÝ PŘEVOZ PASAŽÉRŮ NA KOLE

Připravil:
Alda Linhart

Doba, kdy jsme vozili kama-
ráda „na štangli“ nebo
na řídkách mezi berany,
je zřejmě nenávratně pryč.
Na jedné straně nostalgie,
na straně druhé možná
někomu vstávají při té
vzpomínce vlasy hrů-
zou na hlavě. Z hlediska

bezpečnosti to nebyla úplně nevinná
zábava a mohlo se stát ledacos.

Myšlenka společné jízdy na jednom
kole je zřejmě tak stará jako kolo
samotné. Dnešní energetická krize
a rozvoj městské cyklistiky navíc dává
tušit, že kola dostanou více prostoru
a mohou v mnohých případech nahra-
dit auto. Udržitelná mobilita je in!

V TERNu se touto myšlenkou
už nějaký čas zabývají a postupně
vyvinuli celý systém bezpečného
převozu pasažérů na kole. Na jejich
elektrokolech můžete nyní bezpečně
převážet děti i dospělé. Ideálními po-
mocníky, kteří mohou v tomto případě
nahradit auto, jsou kompaktní elektro-
kola TERN GSD a TERN HSD.

TERN GSD je plnotučným nákladá-
kem s celkovou maximální hmotností
200 kg a snadno na něm převezete jed-
no až dvě děti nebo jednoho dospěláka.
Kromě toho zvládne téměř jakýkoliv ná-
klad do určené hmotnosti. Kromě zadní
nákladní části k tomuto účelu slouží
i přední robustní nosič s nosností
až 20 kg. Před nepřízní počasí můžete
děti na kole ochránit sadou doplňků
Clubhouse Fort. Kolo přitom díky 20“
širokým kolům nepřesahuje délku
běžného kola a je s nákladem velmi
stabilní.

Odlehčenou variantou je kompaktní
semi-skládací elektrokolo **TERN HSD**
s celkovou maximální hmotností
170 kg. To ale neznamená, že neodvede
pořádný kus práce. Převezete na něm
sice jen jedno dítě nebo dospěláka
do hmotnosti 60 kg, ale jinak se svými
parametry vyrovná většímu bráchovi.
Díky nižší hmotnosti je manipulace
s ním snazší a po zasunutí teleskopické
sedlovky a sklopení řídků jej naložíte
i do osobního auta. Díky letošní novince
v podobě zastřešení **Clubhouse Fort
Mini** můžete i na HSD chránit dítě před
deštěm.

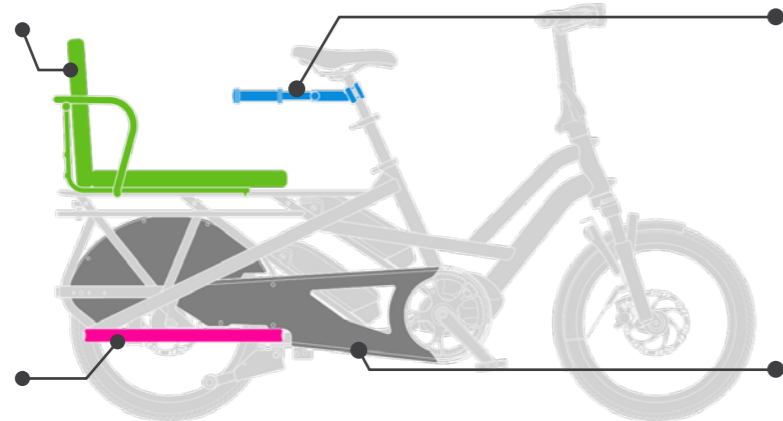
Obě výše uvedená kola jsou – díky
svým patentovaným technologiím –
univerzální a za pár sekund je přizpů-
sobíte jezdcí s výškou od 147 do 195 cm.
Mohou sloužit všem členům rodiny
a významně se zapojit do rodinné logis-
tiky bez nutnosti použití auta.

Tern systém pro převoz pasažérů

Tern systém pro převoz pasažérů je sestava doplňků určených pro přepravu spolujezdců na nákladních kolech Tern. Pro zaručení bezpečné jízdy je třeba instalovat čtyři základní prvky:

1. Sezení:

Sedačka určená k danému účelu a přizpůsobená potřebám pasažérů.



2. Držení:

Místo, kde se pasažér může při jízdě držet, mimo kolo samotné.

3. Oporu na nohy:

Stupátka po obou stranách kola pro podložení chodidel.

4. Ochranu na nohy:

Chránič, který zamezí zachycení nohy do výpletu.

Kromě těchto doplňků je nutné dbát na dodržení **nejvyšší povolené hmotnosti vozidla**, do které se započítává hmotnost kola i s baterií a výbavou, jezdec, pasažéři a veškerý další náklad. Většina cyklistů je schopna bez potíží uvést 80 % své váhy. Vyzkoušejte si před delší jízdou v provozu, zda jste

schopni takovou tíhu bezpečně zvládnout. Nenechávejte děti na kole bez dozoru, ani když jej postavíte na robustní stojánek. Ten je sice bez problémů udrží, ale jistota je jistota. A nezapomeňte, že helmy jsou „cool“! Výše uvedené podmínky možná znějí poněkud složité, ale nemusíte se obávat

jejich splnění. Na ty technické za vás mysleli už v TERNu a kromě nich se stačí chovat zodpovědně jako při běžné sólo vyjížďce. Společnou jízdu na kole s dětmi si nyní můžete užít bez obav a s úsměvem na rtech.



Ohrádka pro usazení 2 dětí
TERN Clubhouse+™
6 290 Kč / 250 EUR



Nákladní semi-skládací elektrokolo
TERN GSD S00
149 990 Kč / 5 990 EUR

Přídavná široká stupátka
TERN Sidekick™ Wide Decks
3 290 Kč / 130 EUR



Sedačka pro dítě či dospělého
TERN Captain's Chair
5 290 Kč / 210 EUR



Přídavná řídítka
TERN Sidekick™ Joyride Bars
1 690 Kč / 65 EUR



Nepromokavá stříška
TERN Storm Shield™
5 790 Kč / 230 EUR



BIKEPACKINGOVÉ ZÁVODĚNÍ PRO POKROČILÉ

Text: Štěpán Stránský

Foto: Rugile Kaladyte, Katka Šponarová, Stanislav Pecháček, Štěpán Stránský



úplně jinak, v mnohem benevolentnějším módu. Možná se vám budou mnohdy zdát až moc vychýlené mimo realitu. Avšak bikepackingový závod je pro mě stále ZÁVODEM, nikoli VÝLETEM, za který jej mnozí bikepackeři zaměňují.

SPÁNEK

Slovní spojení „spaní během bikepackingového závodu“ mi evokuje obří spánkové deprivace, je to jeden ze zásadních parametrů taktiky. Mám-li rozškátulkovat mé typy odpočinku (nikoli pouze spánku), tak mohou být takovéto:

- Několikaminutové mikrospánky (obvykle 15 minut), při správné technice umožní mozku a nervům dostatečný odpočinek, svaly však nestihnou začít regenerovat, což je dobře, protože proces obnovy by byl při rozjetí znehodnocen a tělo by pouze vynaložilo zbytečnou energii na krátkou a neefektivní obnovu svalových vláken.

- Pak používám techniky do 5 minut, to bych spíše přirovnal ke druhé vrstvě obvazu na prosakující ráně, je to krátkodobé řešení spánkové deprivace.

- Minutové mikrospánky jsou spíše meditace a používám je nejčastěji.

Jinak mám na sobě vyzkoušeno, že když si chci odpočinout dobře, musím spát déle než 2 hodiny. Při náročnějších akcích plánuji noční jízdy bez spánku a v konkrétním bodě se „dospím“ třeba i více hodin (4-6).

Standard bývá, že první a poslední noc se nespí. A noci mezi tím? Některé prožívám na mikrospánku, některé spím i nějakou tu hodinu. Mohl bych zde zmínit i druh odpočinku, při kterém aktivně jedu na kole a sosám energii ze všeho možného, jde to i z jezdců,



vat společnost **ELEVEN sportswear**, kterou na českém cyklistickém trhu asi všichni znáte. Toto oblečení má například dvojitou kluznou vložku v cyklokalhotách či kapsy na stehnech. Dres obsahuje technické materiály, odvětrání, prostupy na kabeláž, kapsičky. Zásadní jsou dvě obří kosodělníkové kapsy na zádech, ty mi jsou zdrojem úschovy mnoha lehčích věcí - wolf-man.cz.

Některé věci balím přímo na kolo, tužkové baterie lze umístit třeba do trubky od hrazdy nebo řídítek apod.

Problematika zavazadel na kolo pro bikepackera (nikoli cykloturistu) je v tom, že máme požadavky na beznosičový systém, který je nepromokavý, v lepším případě vodotěsný. Zároveň však chceme naprosto minimální hmotnost, perfektní technickou funkčnost a životnost produktu. A to do této rovnice nezahrnuje cenu za tyto produkty, která stále stoupá, byť by díky velké konkurenci měla spíš klesat.

Určitě je zajímavou alternativou výroba DIY, tedy výroba brašniček svépomocí, experimentoval jsem s laminátem (na carbon nemám technologii) a dle inspirace od Pavla Macháčka jsem spíchnul brašnu pouze ze síťoviny. Je to levné, minimální váha, ale je to promo-

kavé, a především při jízdě v bahně to není moc efektivní. Aleš Zavoral si šije vlastní brašničky podle stříhu, který si obkreslí podle rámu, a jsou v ČR i firmy, které se touto zakázkovou výrobou zabývají.

ENERGIE (myšleno elektrická – do navigace, foťáku, mobilu, světla apod.)

Zdroje energie řeším 2 typy. Lithiové tužkové baterie AA do navigace. Jednoznačně top zdroj energie v kontextu váhy, životnosti, teplotních výkyvů apod. K navigaci používám staré Garminy etrexy nedotykové, jsou to jednoznačně top zařízení z hlediska životnosti a výdrže baterií, nic se jim nemůže rovnat. Při hospodárném používání mi vydrží 40–60 hodin na dvě lithiové tužkové baterie. Spotřebu hodně ovlivňuje typ nahaných map, druh příjmu signálu GPS a samozřejmě podsvícení.

Toto zařízení má i své nevýhody, jako je to se vším. Je potřeba si srovnat plusy a minusy. Lithiové baterie jsou však velice neekologické a nezdravé, tedy z tohoto pohledu to není vůbec dobrý zdroj energie.

Jako druhý zdroj energie používám baterie NiMh 18650 do osvětlení

a jako powerbanku. Používám battery grip, do kterého se vejdu dvě baterie 18650. Tento battery grip je zdrojem pro moji čelovku na helmě (propojeno kabelem z kapsy), zároveň funguje jako powerbanka pro mp3 a mobil. Současně plní funkci nabíječky, připojením USB kabelu mohou baterie 18650, které jsou uvnitř, dobít.

V budoucnu uvažuji o přechodu na nezávislý dobíjecí systém. Tím bych si mohl dopřát podstatně více světla v noci. To je klíčové, pak se bude lépe bojovat proti spánkové deprivaci a celkově bude jízda bezpečnější. Určitě ušetřím v cíli nějaký čas. Umožní mi to přechod na lehčí GPS zařízení s lépe čitelným displejem, což si teď nemohu dovést, neboť výdrž baterií těchto moderních zařízení je tristní.

Nabízí se pouze jeden systém dobíjení, a to je elektrostátické dynamo. Kromě top produktů, které známe z českého trhu ve formě HUB dynamo, tedy dynamo, které je implementované v předním náboji kola, zde v budoucnu bude hrát roli i výrobce dynamo přiklopných k ráfku. Princip je stejný, jako jste dříve měli na svých prvních favoritech, jen dnes funguje na principu elektrostátického dynamo.

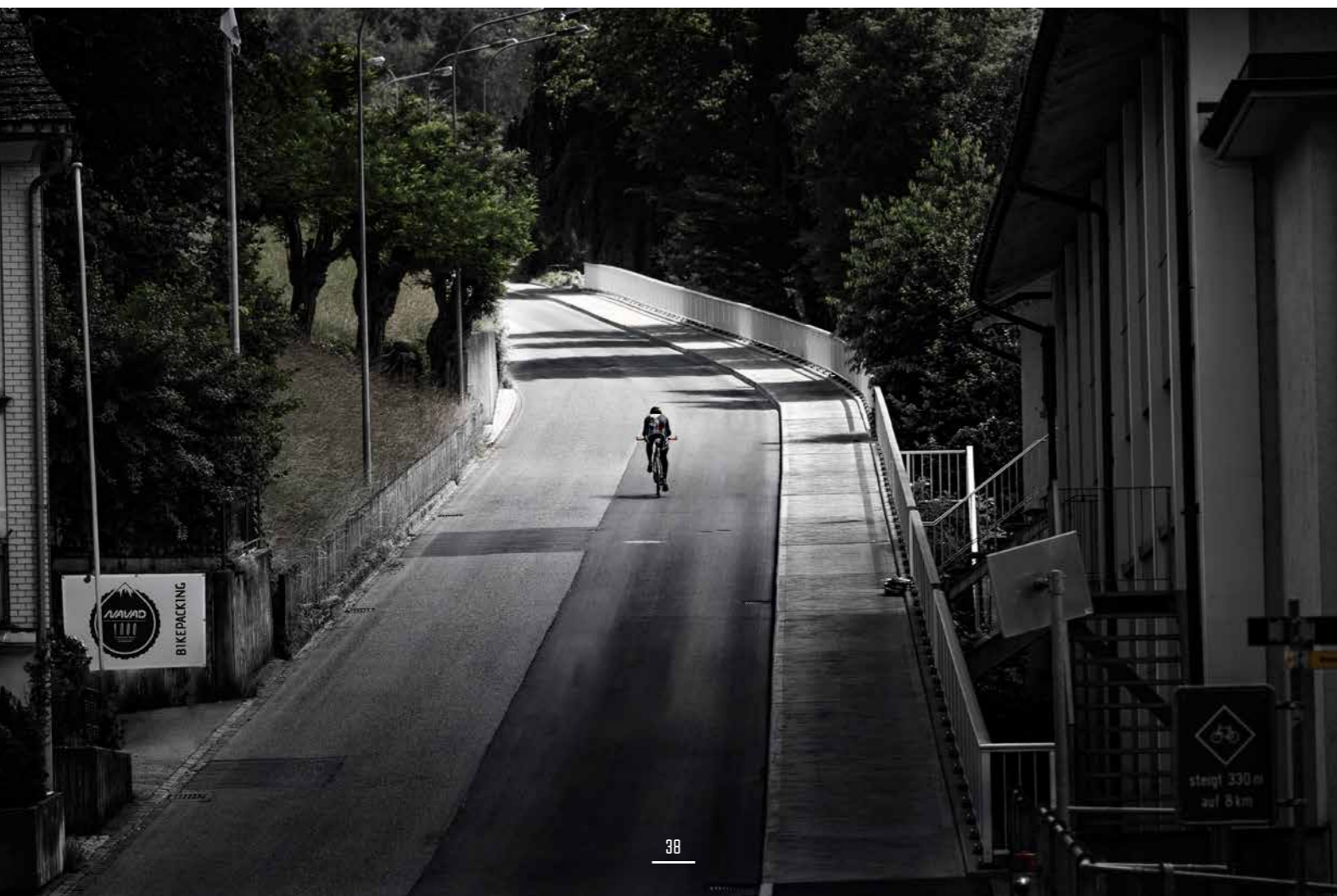


Vodotěsný batoh pro bikepacking
ORTLIEB Atrack BP
4 890 Kč / 190 EUR

Rolovací rámová brašna
ORTLIEB Frame-Pack Tuptube RC
2 790 Kč / 110 EUR



Brašnička na rám
ORTLIEB Cockpit-Pack
1 440 Kč / 54,99 EUR



ZVO TĚ NA NAŠE BIKEPACKINGOVÉ ZÁVODY V ČR.

MÁME DVA KONCEPTY,
JEZDIVÁ AKCE OKOLO
ČESKÉ REPUBLIKY
A TRAILOVÁ MÁNIE
V ORLICKÝCH HORÁCH.

REGISTRACE: WWW.WOLF-MAN.CZ



Štěpán
Stránský



DO NAŠÍ VLČÍ SMEČKY
VÍTÁME NOVÉHO
PARTNERA, UNIKÁTNÍ
BIKEPACKINGOVOU
ZNAČKU **ORTLIEB**.
DĚKUJEME ZA DŮVĚRU.

NA KOLO SE ČTYŘNOHÝM PASAŽÉREM



Připravil:
Alda Linhart

Každý majitel pejska, který rád jezdí na kole, to zná: Chcete jít na kolo a váš chlupatý přítel na procházku. Co s tím? Pokud je vaším čtyřnohým miláčkem výkonný běžec a vy bydlíte „na samotě u lesa“, je řešení snadné. Vyrazíte a hafan vás bude následovat. Co když ale potřebujete pejska kousek převézt? Třeba proto, že bydlíte ve městě a do vhodné lokality, kde by se dostatečně vyřádil, je to pár kilometrů po silnici nebo v rušném provozu.

Nabízí se několik řešení:



Šup s ním do batohu

Toto řešení nemá každý pejsk rád. A navíc nejde příliš praktikovat s většími a temperamentnějšími plemeny. Nicméně, v nouzi to někdy jde. Jako dlouhodobé řešení bychom to ale moc nedoporučovali. I z hlediska bezpečnosti není živý náklad na zádech a mimo vizuální kontrolu příliš šťastným řešením.

Přední košík nebo nosič

Tady narážíme na poměrně striktní limity z hlediska nosnosti košíků na řídítka. Většina držáků končí s nosností kolem 5 kg. To v praxi znamená, že pejsk, kterého v něm můžete převézt, nesmí být moc velký. Výhodou tohoto řešení je vizuální kontrola čtyřnohého pasažéra během jízdy a možnost komunikace. To s sebou ale může nést i rozptýlení pozornosti řidiče, na kterého se za jízdy nemá mluvit ☹. Vylepšenou variantou, která rozšiřuje možnosti převážení živého nákladu vpředu, je například nosič **TERN Transporteur Rack**, který se montuje na dva pevné body na rámu v systému Combo Mount. Nosnost tohoto nákladního předního nosiče je 20 kg a jeho nespornou výhodou je to, že se nemontuje na vidlici ani na řídítka, a neovlivňuje tak jízdní vlastnosti kola.



**Nákladní přední nosič
TERN Transporteur™
Rack**
4 190 Kč / 165 EUR

Zadní nosič

Z hlediska komfortu jízdy cyklisty i pohodlí pro pasažéra se jeví jako nejlepší řešení pro menší a střední psy. Obzvláště od letošního roku, kdy značka TERN přišla se širokým sortimentem doplňků a vybavení pro majitele vybraných elektrokola TERN. Jednou z novinek je právě ucelený systém pro bezpečný a pohodlný převoz psů s názvem **TERN Doghouse Mini**, který lze instalovat na kompaktní elektrokola HSD a GSD. Jedná se o měkkou přepravku pro domácí mazlíčky s nosností až do 13,5 kg.



**Přídavný díl pro psa
TERN Dog Roof™ Mini**
2 190 Kč / 85 EUR



**Přepravka na psa a náklad
TERN Soft Crate™ Mini**
1 890 Kč / 75 EUR

Vozík za kolo

Vlastní-li ještě větší čtyřnohého přítele, než je výše uvedených 13,5 kg, pak jediným řešením bude přídavný vozík za kolo. Skvělou volbou je bezesporu speciální vozík pro psy **BURLEY Tail Wagon** s nosností 34 kg. Je to takový obyvatel pro psy na kolečkách. Výhodou tohoto řešení je univerzálnost použití pro jakékoliv kolo a komfort, který dopřává svým uživatelům. Váš čtyřnohý přítel si vyjížďku na kole opravdu užije, a to i v případě nepříznivého počasí. Novinkou roku 2022 v produkci značky BURLEY, která se specializuje na cyklopřívěsy, je dvojice vozíků **Bark Ranger** a **Bark Ranger XL**. Jejich nosnost je 34 a 45 kg. Na rozdíl od vozíku Tail Wagon je lze díky madlu použít také jako kočárek a k máni je i zajímavé příslušenství, jako například přídavné tašky na pamlsky, polstrované vyjímatelné podložky či stojánky pro ještě bezpečnější nástup a výstup.



**Vozík pro psy
BURLEY Tail Wagon**
15 990 Kč / 639 EUR



**Polstrovaný pelíšek do vozíku
BURLEY PET BED**
1 790 Kč / 69 EUR



**Vozík pro psy
BURLEY Bark Ranger**
18 990 Kč / 759 EUR



**Vozík pro větší psy
BURLEY Bark Ranger XL**
20 990 Kč / 839 EUR

ALBÁNIE

Tady je ještě všechno v pořádku

Text a foto:

Michael Pokorný, xmountain.cz

D Na slunci 45 °C a nepohnul se ani lísteček. Vedro na zdechnutí si uživaly jenom cikády, které tak nějak škodolibě řičely v prořídle podrostu za svodidly rozpálené silnice. Strmé stoupání dělalo problém i některým starším autům. Tohle že je dovolená?

V průvodci to psali jasně: červenec není pro cestování po Albánii rozhodně ideálním obdobím. Myslím si však, že autor neměl na mysli cestování na kole, což nás dost uklidnilo. Děti měly termín prázdnin beztak daný, západní Evropa blbnula už rok s covidem, takže jsme se zkrátka opět těšili na Balkán, který je pro cykloturistiku, jak ji máme rádi,

jako stvořený.

Zmíněné utrpení bylo našťastí ojedinělým extrémem, jakkoliv jsme samozřejmě rytmus dne museli letním podmínkám přizpůsobit. Ale to k outdoorovým dobrodružstvím přece patří. Při našich výpravách stejně silnou roli jako počasí hraje při prožívání dobrodružství neznámo. Jednoduše neplánujeme. Jedinou jistotou je datum, kdy bychom se měli vrátit domů. Ale to, jestli se nám podaří vrátit do výchozího bodu na kolech, už tak jasné není. Nejinak tomu bylo i tentokrát. Auto jsme za nechal v bezpečí náhodně vybraného kempu na břehu Ochridského jezera a nabrali jsme azimut podél řecké hranice na jih k moři, kam jsme odhadovali příjezd za několik dnů.

Po úvodních desítkách kilometrů

odlehlým venkovem jsme zvědavě vyhlíželi Korčë, „metropoli“ východní Albánie. S blížícím se polednem se začínalo povážlivě oteplovat. Díky nadmořské výšce skoro 1 000 m sice nebylo vedro vražedné, ale že bychom se muse-li hned na první etapě ugrilovat? Kluci se navíc těšili na požitky, které si dobře pamatovali z přechozí výpravy do Bosny a Hercegoviny. A neklamali se. Burek i další dobroty byly za pár korun k máni i tady.

V dlážděných uličkách a ve stínu platanů jsme sice přečkali nejhorší žár, i tak z nás odpolední stoupání do Mborje zase vyždimalo všechny tekutiny. Jeden z nejstarších kostelíků celého Balkánu za tuto zajižďku rozhodně stál. Miniaturními vyřezávanými dvířky kostela jsme unikli do úplně

jiného světa a dávných časů: obklopilo nás mihotavé světlo svíček a vůně vosku, tajuplná atmosféra staletými zčernalých stěn, do tmy zářily nádherné fresky a ikonostas. Drobný stařík, který nám dělal doprovod, hrdě popisoval, co vidíme. Bohužel plynulou albánštinou.

Následujícího dne zrána bylo stoupání do Voskopojë úplně jiným šálkem kávy. K monastýrům rozestým mezi zelenými zahradami jsme na nejlehčí převod stoupali celé dopoledne. Navenek omšelé stavby skrývají úžasné fresky. Dnešní zapadákov byl ještě v 19. století prosperujícím regionem. Časy se mění.

Nás však hrdinské činy teprve čekaly. Spojnice s 12 km vzdálenou dědinou Vithkuq byla zcela nejasná. Dobrým

důvodem k nervozitě bylo, že mapy.cz a automapa se významně rozcházely v údajích. Podle jednoho zdroje tam cesta prakticky nebyla, druhý připouštěl možnost, že by se dalo projít. Chacha. Nebýt nezkušenými albánskými zeleňáči, nikdy bychom se to ani neodvážili zkusit. Naivně se jsme klonili k optimističtější variantě a jediné štěstí bylo, že horami vedla nově protažená cesta. A ani tak to rozhodně nebylo zadarmo! Předpokládaných dvanáct kilometrů mělo ve skutečnosti přes dvacet. Překonal jsme kótu 1500 m n. m., smečce psů střežících stádo koz jsme vysvětlili, že jenom projždíme a na tlačení kol také párkrát došlo, protože v nezhotvené vrstvě šterku se do kopce prakticky nedalo jet. Ale ta panoramata a čirá radost, když jsme pozdě odpoledne zničení

usedli do stínu vesnické nálevny! Pani shledala náš stav hodný něčeho malého do žaludků, takže servírovala rovnou malou ovci.

Nejvýchodnější část Albánie nás v řadě ohledů mile překvapila. I na té jediné silnici spojující Korčë, Erseke a Leskovik byl většinou provoz jako na ospalých silničkách někde na Vysočině uprostřed prázdnin. Úzká asfaltka se příjemně klikatila mezi pastvinami a poličky. Typický kolorit albánského venkova tvořili osláci, kteří zde při dopravě a práci nahrazují jinde běžné traktory. Krajina nepostrádala ani dramatické scenerie, neboť albánsko-řeckou hranici tvoří mohutné pohoří Gramos. Rychle jsme si zvykli i na časté prameny podél silnice poskytující vodu na osvěžení i na pití.

Za Ersekou jsme se zanořili do opravdového lesa. I když to nebyl žádný nekonečný Řáholec, jízda ve stínu a vlhkém voňavém vzduchu byla mimořádným zážitkem. Úplně jsme se nechali atmosférou odpoledne pohltit a ani občasná mýtiny a louky nás nezlákaly k bivaku. Nakonec jsme tak zhltnuli skoro 90 km, než jsme se vynořili na okraji impozantního kaňonu řeky Vjosë. Ta je mimochodem považována za jednu z posledních divokých řek v Evropě, respektive se jedná o poslední neporušený říční systém této velikosti. Rychle padající soumrak nás ale vytrhnul z kochání se panoramaty. Sjeli jsme do Leskoviku trůnicího v horském sedle. Proč se už notně daleko před městečkem pohybuje takové množství lidí po silnici, nám došlo až v mumraji na osvětleném náměstí. Teprve takto večer totiž mohou ven z rozpálených bytů. Ani nám nebylo orosené pívko, zmrzlina a vychlazený meloun vůbec proti mysli.

Ráno, při mnohakilometrovém sjezdu z tisícimetrové výšky, jsme si užívali ohromné scenerie národního parku Bredhit të Hotovës-Dangëlli a zároveň pochopili, že dál už bude vedro standardem. Již po pravidelném dopolední zastávce na kafe jsme bez váhání přetlačili kola po houpající se lávce na druhý břeh řeky, kde nás vábila písečná pláž. Rychle tekoucí voda, tyrkysové tůně a skalky vhodné ke skákání byly naším aquaparkem až do pozdního odpoledne. Ještě ve čtyři bylo 39 °C ve stínu, ale to už nás nemohlo odradit od odbočky k ústí soutěsky Lengaricë k vyhlášeným přírodním termálům. U bazénků bylo živo. Voda v jakékoliv podobě je uprostřed léta magnetem i pro místní. Romantické tábořiště jsme si tedy museli najít jinde.



Za Këlcyrskou soutěskou nás Vjosë přivedla k tranzitnímu tahu do Řecka. V automapě je vyznačen červeně a nás pochopitelně ani v nejmenším nelákal se na něm nervovat. Po několika kilometrech trápení na souběžných jeepových cestách ale nezbylo než do Gjirokastëru dojet po hlavní silnici. V protisměru nás minula dvojice dálkových cyklistů. Stejně jako my využili relativního bezpečí minimálně metr široké krajince, kde se běžně cestuje na oslech nebo s povozy. Řidiči jsou tedy ostražití a ukázněný cyklista je zde překvapivě v pohodě.

V místě, kde silnice kříží horský potok, byla najednou skrumáž. Klasický balkánský chaos, v němž většina řidičů hledala místo k zaparkování. Ocitli jsme se na orientálním tržišti. Za stánky s medem, zavařeninami a chlazenými nápoji nechyběly pochopitelně restaurace ani kavárny. Zkrátka cestovatelská oáza, závan dalekých cest třeba až do Turecka a Asie.

Okouzující „město bílých střech“ Gjirokastër jsme si užili stejně jako koupel v křišťálovém vývěru Syri i Kalter. Lákovou metou ale bylo mořské pobřeží. Ten moment, kdy se najednou obzor otevře a horizont se vzdálí do modravého nekonečna, mě asi nikdy nepřestane vzrušovat. Nejkratší cestou jsme zamířili do letoviska Ksamil, kde jsme si mysleli, že najdeme pohodlný kemp a koupání. V tom jsou jakékoliv představy nebezpečné, protože realita

je pak často daleko od ideálu. Takže ani tady to úplně nedopadlo, protože platit za noc na kamenech mezi karavany by byla prohra. To už jsme raději riskli komáry v olivovém háji. Naštěstí jsme večer netušili, jaké decibely umí vytvořit ranní řev cikád...

Po exkurzi fascinujícími vykopávkami v Butrintu jsme museli použít poslední náhradní duši kvůli komplikovanému defektu. Najít potom v Sarandë dílnu či obchod, kde bychom sehnali další duši do zásoby, bylo pověstným putováním slepičky z pohádky O kohoutkovi a slepičce. V hustém provozu jednosměrnými uličkami se jezdí nárazník na nárazník. Právo silnějšího je základním pravidlem džungle. Rodina na kolech zde byla nevídaný úkaz.

Na středomořskou Eurovelo 8 jsme se proto dostali zase až po poledni.



Za poslední benzinkou na okraji města kupodivu utichnul i provoz a před námi se otevřelo vyprahlé vnitrozemí za pásem pobřežních hor. Vzduch se vlnil jako ve sklářské peci. Jedinou možností bylo jet a jízdu se chladit. U jediného pramene široko daleko jsme museli asertivně vytlačit rodinku tankující vodu do desítek kanystrů. Nevěřicně hleděli, jak se navzájem poléváme. V závěru dlouhatánského stoupání do Shën Vasil byl dokonce otevřený malý vesnický market a opět jsme si uvědomili, jak málo stačí k pocitu absolutního štěstí. Druhým zázrakem dne byl malý ráj v odlehle mořské zátoce. Přímo na pláž jako vystřiženou z propagačního katalogu vtékal čistý potok, několik lidí bohatě stíhal obsloužit romantický bar, místo na táboření jsme našli mezi prastarými olivovníky.

Tady by se dalo vydržet rozhodně déle než jeden odpočinkový den.

Cyklistickou výzvou byl Llogarský průsmyk. Za Dhermi se silnice zařezává do horského úbočí, po dlouhém přímém úseku se vždy stáčí o 180°. Serpentina jsme s rostoucím respektem sledovali celé předchozí odpoledne. Pro jistotu jsme vstali ještě za šera, abychom se do sedla bezpečně dostali dřív, než nás usmaží slunce. Kluci přijali hru a už večer bylo vidět, že úkol berou vážně. Sbalení jsme byli v rekordním čase. Za ranního chládku jsme zdolali první stovky metrů. S každou otočkou se pobřeží pod námi viditelně vzdálilo a postupně se otvíraly čím dál zajímavější výhledy. Uživali jsme si osvěžující horský vzduch. Na kótě 1 027 m propukl bujarý jásot, vychlazená Coca-Cola byla zaslouženou odměnou. Zdejší raritou je mlžný les, kterým silnice opět v řadě zatáček klesá. Kontrast s vyprahlou stráňí na druhé straně je neuvěřitelný.

U Vlorë se nachází předěl mezi Jónským a Jaderským mořem a pro nás to byl otočný bod zpět k Ochridskému jezeru. Bohužel i děti se už naučily používat mapy.cz a jejich plánování trasy. Nebylo možné je utáhnout na vařené nudli a zpáteční část trasy bagatelizovat. Výškový profil jakékoliv varianty



byl odstrašující. V Beratu (další památka UNESCO) jsme historickou citadelu měli úplně pro sebe a potomky jsme se pokusili „uplatit“ neomezenou konzumací v romantické restauraci. Byl to trošku laciný trik, který nijak nesnižil náročnost drsného přejezdu do Gramshe. Opět jsme si v plné síle připomněli, co obnáší jízda po cestě, kde oceníte terénní automobil, a jak reálně vypadají v průvodci popisované opuštěné hory. Utrpení vyvažovaly fantastické scenérie NP Tomorrit a následně meandry řeky Devolli proplétající se mohutnými

horami.

Šestnáct nocí jsme nemuseli stavět ani přístřešek, protože nehrozilo, že by v noci spadla kapka vody. Po 800 kilometrech na samotném závěru puťáku udělala jediná bouřka z nebezpečné cesty past a k Ochridskému jezeru jsme dojeli na hliněných koulích. To už ale nemohlo jakkoliv zkalit vítězný pocit, že se nám povedlo okruh uzavřít. Svět se mění rychleji, než se na první pohled zdá, a právě v těchto zapomenutých koutech Evropy romantika mizí před očima. Vyrazte, ať to ještě stihnete!



Menší voděodolná říditková brašna ORTLIEB Ultimate Six Compact Free
1 440 Kč / 54,99 EUR



Voděodolná říditková brašna ORTLIEB Ultimate Six Plus - 8.5L
2 290 Kč / 89,99 EUR



Vodotěsné zadní brašny na kolo ORTLIEB Back-Roller Classic
3 490 Kč / 130 EUR



Vodotěsné zadní brašny na kolo ORTLIEB Back-Roller Plus
3 990 Kč / 155 EUR



Zádový systém pro boční brašny ORTLIEB Carrying System Bike Pannier
1 290 Kč / 49,99 EUR



TERN A DUTCH-X SPOJILI SVÉ SÍLY V NEW YORKU

Nákladní elektrokola Tern jsou ekologická a jedná se o rychlé logistické řešení.

Specialista na městskou mobilitu, společnost Tern, odstartovala vloni spolupráci s doručovací firmou Dutch-X, která se zaměřuje na doručování zboží maloobchodním zákazníkům v New Yorku. Převazuje více než 3 miliony zásilek ročně a nedávno do vozového parku pořídila i flotilu nákladních elektrokol od Ternu, kterou doplnila stávající přívěsy Carla Cargo s nosností až 150 kg. Chce tak zajistit ekologičtější a efektivnější dodávku zásilek. Díky této novince přepraví spoustu objemného nákladu, jako například extra velké potravinářské kontejnery jejich hlavního klienta – Whole Foods.

Lepší pro životní prostředí, lepší pro podnikání

„Spousta našich zákazníků požaduje logistická řešení, která jsou čistší, ekologičtější a udržitelnější,“ řekl spoluzakladatel Dutch-X Marcus Hoed. „Jsme opravdu rádi, že se priority našich zákazníků posouvají tímto směrem.“ Hoed ale také zdůraznil, že jen být zelený nestačí. Jakékoli řešení také musí dávat obchodní smysl. „Ať už jde o počáteční kapitálové, nebo provozní výdaje, elektrická nákladní kola se osvědčila v hustém městském provozu New Yorku,“ uvedl Hoed.

Nákladní kola a přívěsy obdržely od New York City zvláštní povolení k parkování v komerčních nakládacích zónách. To snižuje počet dodávkových aut, která při parkování ucpávají notoricky známé úzké uličky města. Nákladní kola jsou schopna zaparkovat a vyložit mnohem blíže k doručovací adrese, což šetří čas při hledání parkování a zkracuje vzdálenost, kterou doručovatel potřebuje k přepravě těžkého nákladu na konkrétní adresu. Vzhledem k faktu, že společnosti UPS a FedEx dohromady zaplatily v roce 2019 pokuty za parkování přes 32 milionů dolarů, jsou pokuty za parkování značným nákladem.

Na bezpečnosti záleží

Zatímco klienti prosazovali dodávky šetrnější k životnímu prostředí, obavy o bezpečnost přiměly společnost Dutch-X k modernizaci své flotily nákladními koly Tern vybavenými motory a bateriemi Bosch. „Spolupracovali jsme s hasičským sborem města New York a ti nám doporučili vybrat systémy, které prošly testováním a certifikací UL,“ řekl Hoed. Díky tomu je jisté, že nehrozí



potenciální nebezpečí, jako je požár, exploze a úrazy elektrickým proudem. „Do USA přichází spousta špatných baterií, ale my jsme nyní přešli k výhradnímu používání baterií s certifikací UL,“ uvedl Hoed. „Výrobci neustále tlačí ceny komponent dolů, a to často znamená obětování kvality a bezpečnosti.“

Další důvody, proč si vybrat nákladní kolo Tern

Jedna velikost pro všechny. Elektrická nákladní kola Tern GSD a HSD se během několika sekund a bez nářadí přizpůsobí jezdcům o výšce od 150 do 195 cm, což zajišťuje, že se snadno přizpůsobí všem zaměstnancům.

Nižší celkové náklady. „Když provozujete větší flotilu, záleží na celkových nákladech. Dříve jsme používali levnější elektrokola, ale po zohlednění zvýšených servisních nákladů, kratší provozní životnosti a delších prostojů nám kola Tern nakonec šetří peníze.“

Podpora Bosch. Bosch dodal Ternu speciální verzi firmwaru, který omezuje maximální rychlost kola na 20 km/h,

aby splnil newyorské předpisy pro komerční nákladní kola. „Je skvělé vědět, že máme takovou podporu. A líbí se nám také, že Bosch dodržuje automobilové standardy, pokud jde o dostupnost náhradních dílů. Když budeme potřebovat výměnu baterií za tři, nebo dokonce za pět let ode dneška, budou k dispozici,“ řekl Hoed.

Jednodušší skladování. Prostor v New Yorku stojí peníze. A když máte několik stovek kol a potřebujete je večer bezpečně zaparkovat, je to jasná volba. Kompaktní nákladní kola Tern jsou kratší než běžná kola, navíc je můžete zaparkovat vertikálně a výrazně snížit jejich půdorys.

Tern podnikání

Společnosti, které by využily elektrická nákladní kola pro své podnikání, najdou na nové webové stránce Tern Business několik případových studií a užitečných článků. Více najdete na www.bikesforbusiness.com.



Nákladní semi-skládací elektrokolo TERN GSD R14 s elektronickým řazením Rohloff
239 990 Kč / 9 599 EUR

Velkoobjemové brašny TERN Cargo Hold™ 37 Panniers
5 290 Kč / 210 EUR



Zadní nosič TERN Shortbed™ Tray
3 790 Kč / 150 EUR



Přídavná extra široká stupátka TERN Sidekick™ Doublewide Decks
5 490 Kč / 220 EUR

KATALOG



LINK - skládací kola 20"

TERN Link B7
14 990 Kč / 599 EUR



červená / bílá



modrá / stíbrná



tmavě modrá / šedá

TERN Link B8
17 490 Kč / 699 EUR



modrá



černá



žlutá

TERN Link C8
20 990 Kč / 839 EUR



modrá



reflexní žlutá

TERN Link D8
23 990 Kč / 959 EUR



černá



reflexní žlutá

BYB - ultra-kompaktní skládací kola 20"

TERN BYB P8
33 990 Kč / 1 359 EUR



stíbrná

TERN BYB P10
37 990 Kč / 1 519 EUR



modrá

VERGE - skládací kola (prúměr 451)

TERN VERGE D9
29 990 Kč / 1 199 EUR



černá

TERN VERGE P10
39 990 Kč / 1 599 EUR



černá



modrá

NODE - skládací kola 24"

TERN Node D7i
32 990 Kč / 1 319 EUR



černá



šedá

TERN Node D8
24 990 Kč / 999 EUR



tmavě modrá

ECLIPSE - skládací kola 26"

TERN Eclipse D16
28 990 Kč / 1 159 EUR



černá



šedá

TERN Eclipse P20
42 990 Kč / 1 719 EUR



černá

TERN Eclipse X22
69 990 Kč / 2 799 EUR



černá

VEKTRON - skládací elektrokola 20"

TERN Vektron Q9
89 990 Kč / 3 599 EUR



modrá
motor: Bosch® Active Plus

TERN Vektron S10
99 990 Kč / 3 999 EUR



černá
motor: Bosch® Performance



zelená
motor: Bosch® Performance

HSD - semi-skládací elektrokola 20"

TERN HSD P9
92 990 Kč / 3 719 EUR



modrá/šedá
motor: Bosch® Active Plus



světě šedá/šedá
motor: Bosch® Active Plus

TERN HSD S8i
109 990 Kč / 4 399 EUR



světě modrá
motor: Bosch® Active Plus

GSD - nákladní semi-skládací elektrokola 20"

TERN GSD S10
127 990 Kč / 5 119 EUR



modrá/šedá
motor: Bosch® Cargo



žlutá/šedá
motor: Bosch® Cargo



černá
motor: Bosch® Cargo



fiolová
motor: Bosch® Cargo

TERN GSD S00
149 990 Kč / 5 990 EUR



černá
motor: Bosch® Cargo



světle šedá
motor: Bosch® Cargo



oranžová
motor: Bosch® Cargo



TERN GSD R14
239 990 Kč / 9 599 EUR

světle šedá
motor: Bosch® Cargo

NOSIČE

Loader™ Rack 2.0 pro 20"
890 Kč / 34 EUR



Loader™ Rack 2.0 + blatníky 20"
1 580 Kč / 63 EUR



FreightRack 2.0 + blatníky 24"
1 880 Kč / 75 EUR



Spartan™ Rack 100mm
890 Kč / 35 EUR



Spartan™ Rack 74mm
890 Kč / 35 EUR



Cargo Rack™ 20 - 26"
1 790 Kč / 70 EUR



Rapid Transit™ Rack M + L
3 790 Kč / 150 EUR



Luggage Truss™ G2
1 490 Kč / 60 EUR



Luggage Truss™ CMT
1 590 Kč / 65 EUR



Kanga™ Rack
2 190 Kč / 85 EUR



Cargo™ Tray
2 190 Kč / 85 EUR



Pack Rack™
1 690 Kč / 70 EUR



Hauler™ Rack
3 590 Kč / 140 EUR



Transporteur™ Rack
4 190 Kč / 165 EUR



Shortbed™ Tray
3 790 Kč / 150 EUR



Batten Strap
490 Kč / 20 EUR



Quick Release CMT™
490 Kč / 20 EUR



Sidekick™ Doublewide Decks
5 490 Kč / 220 EUR



BLATNÍKY

SKS 20" blatníky
790 Kč / 31 EUR



blatníky 45l na Verge
790 Kč / 31 EUR



SKS 24" blatníky 53 mm
890 Kč / 35 EUR



SKS 24" blatníky 45 mm
890 Kč / 35 EUR



SKS 24" blatníky 45 mm - bílé
890 Kč / 35 EUR



SKS 26" blatníky
990 Kč / 39 EUR



BRAŠNY A KOŠÍKY

RidePocket™
890 Kč / 35 EUR



Go-To™ Bag
4 390 Kč / 175 EUR



HQ™ Bag
3 590 Kč / 145 EUR



Hold'Em™ Basket
1 390 Kč / 55 EUR



Bucketload™ Pannier
2 390 Kč / 95 EUR



Cargo Rack™ 20 - 26"
1 790 Kč / 70 EUR



Rapid Transit™ Rack M + L
3 790 Kč / 150 EUR



Luggage Truss™ G2
1 490 Kč / 60 EUR



Luggage Truss™ CMT
1 590 Kč / 65 EUR



Kanga™ Rack
2 190 Kč / 85 EUR



Dry Goods™ Bag
3 790 Kč / 150 EUR



Cargo Hold™ 52
6 590 Kč / 265 EUR



Cargo Hold™ 37
5 290 Kč / 210 EUR



HSD Cache Box
1 290 Kč / 50 EUR



Market Basket
2 490 Kč / 100 EUR



Cargo™ Tray
2 190 Kč / 85 EUR



Pack Rack™
1 690 Kč / 70 EUR



Hauler™ Rack
3 590 Kč / 140 EUR



Transporteur™ Rack
4 190 Kč / 165 EUR



Shortbed™ Tray
3 790 Kč / 150 EUR



Kontti Basket
1 390 Kč / 55 EUR



WeatherTop Bag
3 790 Kč / 150 EUR



Bossless™ Bottle Cage
690 Kč / 29 EUR



Soft Crate Mini
1 890 Kč / 75 EUR



Dog Roof Mini
2 190 Kč / 85 EUR



Pannier Adapter
490 Kč / 20 EUR



PŘEPRAVA PASAŽÉRŮ

Sidekick™ Seatpad

1 390 Kč / 55 EUR



Sidekick™ Wide Decks

3 290 Kč / 130 EUR



Sidekick™ Bars

1 790 Kč / 70 EUR



Captain's Chair

5 290 Kč / 210 EUR



Clubhouse+™

6 290 Kč / 250 EUR



Sidekick™ Joyride Bars

1 690 Kč / 65 EUR



Sidekick™ Wheel Guard

790 Kč / 30 EUR



Sidekick™ Footrests

990 Kč / 40 EUR



Clubhouse™ Mini

4 890 Kč / 195 EUR



Clubhouse™ MadPad

1 390 Kč / 55 EUR



Storm Box™

5 790 Kč / 230 EUR



Storm Shield™

5 790 Kč / 230 EUR



Storm Box™ Mini

5 490 Kč / 220 EUR



Storm Shield™ Mini

5 490 Kč / 220 EUR



Cargo Lid™ Lock

790 Kč / 30 EUR



TRANSPORT A SKLADOVÁNÍ

Carry On Cover

1 390 Kč / 55 EUR



PopCover™

1 390 Kč / 55 EUR



Stow™ Bag (L)

3 490 Kč / 140 EUR



Stow™ Bag (S)

3 290 Kč / 130 EUR



Flightsuit™

1 990 Kč / 80 EUR



Airporter Slim

8 190 Kč / 325 EUR



Perch

2 390 Kč / 95 EUR



DÍLY, KOMPONENTY A OSTATNÍ

Tool™ 2.0

1 390 Kč / 55 EUR



Atlas Kickstand

1 990 Kč / 79 EUR



DuoStand™ G2

2 890 Kč / 115 EUR



DuoStand™ HSD Kit

590 Kč / 25 EUR



DuoStand™ Ends

890 Kč / 35 EUR



Telescopic Seatpost™

1 790 Kč / 70 EUR



Andros II

1 790 Kč / 70 EUR



Lockstand Extensions

790 Kč / 30 EUR



MainStay™ Chain Guide

390 Kč / 15 EUR



Porter+™ Saddle

1 290 Kč / 50 EUR



Pedály MKS® Promenade

2 190 Kč / 85 EUR



barva: titan

Pedály MKS® UB-LITE

2 190 Kč / 85 EUR



barva: černá

BIOLOGIC™

ReeCharge dynamo kit

990 Kč / 39 EUR



Bike Mount Dry bag

290 Kč / 11 EUR



Bike Mount Weathercase

290 Kč / 11 EUR



Bike mount Plus for iPhone 6/6s

290 Kč / 11 EUR



AnchorPoint Bar Mount

90 Kč / 3,5 EUR



PostPump 33,9 mm

790 Kč / 31 EUR



stříbrná

PostPump 27,2 mm

490 Kč / 19 EUR



černá

Bike Mount Plus pro iPhone 5 - držák

90 Kč / 3,5 EUR



ARX - gripy s náradím

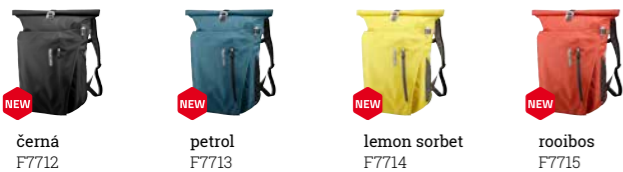
490 Kč / 19 EUR



TURISTICKÉ CYKLO BRAŠNY

Vario PS 26L

4 390 Kč / 169,99 EUR



černá F7712 petrol F7713 lemon sorbet F7714 rooibos F7715

Back-Roller Classic 40L

3 590 Kč / 139,99 EUR (pár)



černá F5301 červená F5302 tmavě šedá F5305 petrol F5309 sunny F5310

Back-Roller Plus 40L

3 990 Kč / 154,99 EUR (pár)



granite - black F5204 salsa - dark chili F5205 dusk blue - denim F5206 kiwi - moss green F5207

Back Roller Free 20L

2 490 Kč / 94,99 EUR



QL3.1 - černá F5110

Back-Roller High Visibility 20L

3 190 Kč / 124,99 EUR



reflexní žlutá F5504 reflexní černá F5505

Back-Roller Pro Plus 70L

5 690 Kč / 219,99 EUR (pár)



černá F5251 dark chilli F5254

Back-Roller Pro Classic 70L

5 140 Kč / 199,99 EUR (pár)



černá F5351 červená F5352

Bike-Packer Plus 42L

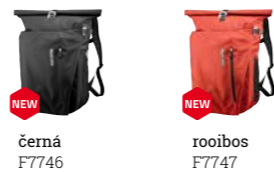
4 890 Kč / 189,99 EUR (pár)



granite - black F2704 salsa - dark chili F2705 dusk blue - denim F2706 kiwi - moss green F2707

Vario PS 26L

4 690 Kč / 184,99 EUR



černá F7746 rooibos F7747

Back-Roller City 40L

2 590 Kč / 99,99 EUR (pár)



červená F5001 černá F5002 bílá F5003

Back-Roller Free 40L

3 690 Kč / 144,99 EUR (pár)



černá F5103 lagoon F5104 rust F5106

Back Roller Design 20L

1 940 Kč / 74,99 EUR



Cycledelic II F5497 Ride On F5498

Bike-Packer Classic 40L

3 990 Kč / 154,99 EUR (pár)



červená F2601 černá F2603 petrol F2604

E-Mate 16L

3 290 Kč / 129,99 EUR



černá F8220 petrol F8221

Sport-Roller Classic 25L

3 090 Kč / 119,99 EUR (pár)



černá F6301 červená F6302 tmavě šedá F6305 petrol F6309 sunny F6310 červená F6001 černá F6002 bílá F6003

Sport-Roller Free 25L

3 190 Kč / 124,99 EUR (pár)



černá F6103 lagoon F6104 rust F6106

Sport-Packer Plus 30L

4 090 Kč / 159,99 EUR (pár)



tmavě šedá F4904 salsa - dark chili F4905 dusk blue - denim F4906 kiwi - moss green F4907

Bike-Packer Original 20L

2 290 Kč / 89,99 EUR



šedá F2611 červená F2612 černá F6402 dark chilli F6403

Trunk Bag RC 12L

2 790 Kč / 109,99 EUR



černá F8422

Trunk Bag RC Urban 12L

3 090 Kč / 119,99 EUR



pepřová F8520

Mesh Pocket

590 Kč / 21,99 EUR



F9121

Bottle Cage

440 Kč / 16,99 EUR



F9101

Packing cubes

1 090 Kč / 41,99 EUR



3-dílný set pro brašny F3905

Commuter Insert

1 090 Kč / 41,99 EUR



organizér do brašen F3906

Sport-Roller City 25L

2 290 Kč / 89,99 EUR (pár)



červená F6001 černá F6002 bílá F6003

Sport-Roller Plus 25L

3 490 Kč / 134,99 EUR (pár)



tmavě šedá F6204 salsa - dark chili F6205 dusk blue - denim F6206 kiwi - moss green F6207

Sport-Packer Classic 30L

3 490 Kč / 134,99 EUR (pár)



červená F4801 černá F4803 petrol F4804

Sport-Roller High Visibility 25L

4 890 Kč / 189,99 EUR (pár)



reflexní žlutá F6151 reflexní černá F6152

Outer-Pocket

840 Kč / 31,99 EUR 690 Kč / 26,99 EUR



4,1L F91L 2,1L F91S

E-Trunk - 10L

3 590 Kč / 139,99 EUR



Černá F8240 Petrol F8241

Downtown Two 20L QL2.1 system
3 890 Kč / 149,99 EUR



matná černá F7201 modrá F7202 černá F7203

3 590 Kč / 139,99 EUR

Downtown Two 20 L QL3.1 system
4 390 Kč / 169,99 EUR



matná černá F7251

Commuter Daypack City 21L
3 590 Kč / 139,99 EUR



černá R4105 petrol R4108 rooibos R4109 lemon sorbet R4110

Velocity Design - Aqua 23L
3 090 Kč / 119,99 EUR



aqua R4064

NOSIČE

Quick Rack

1 790 Kč / 69,99 EUR



F78104

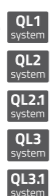


Quick Rack Light

1 690 Kč / 64,99 EUR



F78105



Quick Rack Seat Stay Adapter

390 Kč / 14,99 EUR



F78106

Rack3 - 26/28"

2 190 Kč / 84,99 EUR



F78103

Quick Rack Mudguard 38mm

540 Kč / 19,99 EUR



F78107

Quick Rack Mudguard 50mm

540 Kč / 19,99 EUR



F78108

Quick Rack Mudguard 72mm

540 Kč / 19,99 EUR



F78109

BATOHY

Velocity 17L

2 490 Kč / 94,99 EUR



černá R4300 petrol R4302

Velocity PS 17L

2 790 Kč / 109,99 EUR



černá R430001 rooibos R430005 pistachio R430006 lemon sorbet R430007

Velocity PS 23L

3 090 Kč / 119,99 EUR



černá R402001 rooibos R402007 pistachio R402008 lemon sorbet R402009

Velocity 23L

2 790 Kč / 109,99 EUR



černá R4020 petrol R4022

Velocity 29L

3 290 Kč / 129,99 EUR



černá R4350 petrol R4351

Velocity High Visibility 23L

3 890 Kč / 149,99 EUR



reflexní žlutá R4043 reflexní černá R4044

Commuter Daypack Urban 21L

4 390 Kč / 169,99 EUR



pepřřová R4155 modrá R4156 ash rose R4158

Commuter Daypack City 27L

3 890 Kč / 149,99 EUR



černá R4175 červená R4177

Messenger bag 39L

3 090 Kč / 119,99 EUR



žlutá R2210 červená R2213 černá R2214

Waist Strap Pocket pro Messenger Bag

340 Kč / 11,99 EUR



F32G

Organizer pro Messenger Bag

490 Kč / 17,99 EUR



F32D

Messenger Bag Pro 39L

3 890 Kč / 149,99 EUR



R2201

Obal na dokumenty A3 pro messenger bag

340 Kč / 11,99 EUR



F32C

Atrack 25L

4 890 Kč / 189,99 EUR



černá R7004 rooibos R7005 petrol R7006

Atrack 35L

5 150 Kč / 199,99 EUR



černá R7054 rooibos R7055 petrol R7056

Atrack CR Urban 25L

5 390 Kč / 209,99 EUR



pepper R7160 ink R7161

Atrack ST 34L

5 150 Kč / 199,99 EUR



černá R7081 pistachiová R7084

Atrack Metrosphere 34L

5 590 Kč / 219,99 EUR



černá R7200

Atrack 45L

5 390,00 Kč / 209,99 EUR

černá
R7104rooibos
R7105petrol
R7106**Atrack CR 25L**

4 890 Kč / 189,99 EUR



R7152

Closure-Extension

190 Kč / 5,99 EUR



E46

Atrack hydratační system

1 090 Kč / 41,99 EUR



R10102

Atrack závěsný kit pro helmu

440 Kč / 16,99 EUR



R10103

Atrack závěsný kit pro vybavení

590 Kč / 21,99 EUR



R10104

Compression-Straps Backpack

340 Kč / 11,99 EUR



R10105

Packman Pro Two 25L

3 490 Kč / 134,99 EUR

černá
R3206Petrol
R3212rooibos
R3214**Light-pack Two 25L**

2 450 Kč / 94,99 EUR

černý
R6031limetkový
R6032**TAŠKY****Rack-Pack 24L**

1 940 Kč / 74,99 EUR

červená
K39černá
K61olivová
K61H6sunny
K61H7červená
K40černá
K62olivová
K62H6sunny
K62H7**Rack-Pack 49L**

2 190 Kč / 84,99 EUR

červená
K41černá
K63olivová
K63H6sunny
K63H7černá
K6211**Rack-Pack 89L**

2 290 Kč / 89,99 EUR

červená
K42černá
K64olivová
K64H6sunny
K64H7**Duffle 40L**

3 890 Kč / 149,99 EUR

černá
K1471žlutá
K1473olivová
K1475**Duffle 60L**

4 090 Kč / 159,99 EUR

černá
K1431žlutá
K1433olivová
K1435**Duffle 85L**

4 390 Kč / 169,99 EUR

černá
K1401žlutá
K1403olivová
K1405**Duffle 110L**

4 590 Kč / 179,99 EUR

černá
K1451žlutá
K1453olivová
K1455**Duffle RS 85L**

7 190 Kč / 279,99 EUR

černá
K13001žlutá
K13002**Duffle RS 110L**

7 690 Kč / 299,99 EUR

černá
K13101žlutá
K13102**Duffle RS 140L**

8 190 Kč / 319,99 EUR

černá
K13201žlutá
K13202**Duffle RG 34L**

7 190 Kč / 279,99 EUR

černá
K12001žlutá
K12002**Duffle RG 60L**

7 690 Kč / 299,99 EUR

černá
K12101žlutá
K12102**Duffle RG 85L**

8 190 Kč / 319,99 EUR

černá
K12201žlutá
K12202**Big-Zip 140L**

4 890 Kč / 189,99 EUR

černá
K1305**Duffle Metrosphere 40L**

4 590 Kč / 179,99 EUR

černá
K1480**Duffle Metrosphere 60L**

4 890 Kč / 189,99 EUR

černá
K1440**LODNÍ VAKY****Ultra Lightweight Dry Bag PS10 1.5L**

440 Kč / 15,99 EUR

oranžová
K20101světle zelená
K20103černá
K20107**Ultra Lightweight Dry Bag PS10 3L**

490 Kč / 17,99 EUR

oranžová
K20201světle zelená
K20203černá
K20207

Ultra Lightweight Dry Bag PS10 7L

540 Kč / 20,99 EUR



oranžová K20401 světle zelená K20403 černá K20407

Ultra Lightweight Dry Bag PS10 12L

590 Kč / 22,99 EUR



oranžová K20501 světle zelená K20503 černá K20507

Dry Bag PS490 59L

1 040 Kč / 39,99 EUR



černá / šedá K5651

Dry Bag PS490 79L

1 190,00 Kč / 44,99 EUR



černá / šedá K5751

Dry Bag PS490 109L

1 290,00 Kč / 49,99 EUR



černá / šedá K5851

Ultra Lightweight Dry Bag PS10 22L

640 Kč / 24,99 EUR



oranžová K20601 světle zelená K20603 černá K20607

Ultra Lightweight Dry Bag PS10 s ventilem 7L

640 Kč / 23,99 EUR



oranžová K2201 světle zelená K2221 světle šedá K2231

X-Plorer 35L

1 940 Kč / 74,99 EUR



R17204

X-Plorer 59L

2 090 Kč / 79,99 EUR



R17254

X-Tremer 113L

2 590 Kč / 99,99 EUR



R17302

X-Tremer 150L

2 990 Kč / 114,99 EUR



R17352

Ultra Lightweight Dry Bag PS10 s ventilem 12L

690 Kč / 25,99 EUR



oranžová K2202 světle zelená K2222 světle šedá K2232

Ultra Lightweight Dry Bag PS10 s ventilem 22L

740 Kč / 27,99 EUR



oranžová K2203 světle zelená K2223 světle šedá K2233

VAKY NA VODU

Water Bag 2L

490 Kč / 17,99 EUR



černá N22 modrá N45

Water Bag 4L

590 Kč / 21,99 EUR



černá N24 modrá N46

Water Bag 10L

740 Kč / 28,99 EUR



černá N26 modrá N47

Dry Bag PD350 5L

490 Kč / 17,99 EUR



černá K4051 červená K4052

Dry Bag PD350 7L

490 Kč / 18,99 EUR



černá K4151 červená K4152

Dry Bag PD350 10L

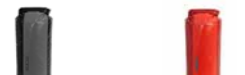
540 Kč / 19,99 EUR



černá K4351 červená K4352

Dry Bag PD350 13L

540 Kč / 20,99 EUR



černá K4451 červená K4452

Dry Bag PD350 22L

590 Kč / 21,99 EUR



černá K4551 červená K4552

Dry Bag PD350 35L

640 Kč / 24,99 EUR



černá K4651 červená K4652

Dry Bag PD350 59L

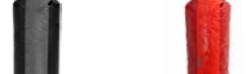
740 Kč / 28,99 EUR



černá K4751 červená K4752

Dry Bag PD350 79L

840 Kč / 32,99 EUR



černá K4851 červená K4852

Dry Bag PD350 109 L

950 Kč / 36,99 EUR



černá K4951 červená K4952

Dry Bag PS490 13L

590 Kč / 22,99 EUR



černá K5351

Dry Bag PS490 22L

690 Kč / 26,99 EUR



černá K5451

Dry Bag PS490 35L

840 Kč / 31,99 EUR



černá K5551

Water Sack 10L

740 Kč / 28,99 EUR



černá N27

Drinking Tube

490 Kč / 17,99 EUR



N4201

Shower Valve

140 Kč / 3,99 EUR



černá N30

Folding Bowl 5L

640 Kč / 24,99 EUR



N11A

Folding Bowl 10L

690 Kč / 26,99 EUR



N12A

Folding Bowl 20L

840 Kč / 31,99 EUR



N121

Foldable Car Boot Liner 50L

1 940 Kč / 74,99 EUR



N201

OSTATNÍ

Document bag transparent

340 Kč / 11,99 EUR 390 Kč / 13,99 EUR 390 Kč / 14,99 EUR



A6 D01 A5 D02 A4 D03

Map-case L

540 Kč / 19,99 EUR



L D13

Rain Hat

840 Kč / 31,99 EUR



sunny D967 černá D966

T-Shirt

590 Kč / 21,99 EUR



Size S 01S Size M 01M Size L 01L Size XL 01XL Size XXL 01XXL



ZADNÍ NOSIČE

Cargo Evo

3 290 Kč / 129,90 EUR



28" 11100 26" 12100

Disco

3 090 Kč / 119,90 EUR



28" 42000 26" 43000

Logo Evo

3 290 Kč / 129,90 EUR



26"/28" 80100

Logo Classic - stainless

4 450 Kč / 174,90 EUR



26"/28" 70008

Grand Tour

4 190 Kč / 164,90 EUR



26"/28" 110817-001

Vega Classic

2 590 Kč / 99,90 EUR



29" 44200

Vega Evo

2 690 Kč / 104,90 EUR



26"/28" 44100

Airy

8 890 Kč / 349,90 EUR



26"/28" - titanium 33000

Logo Classic

3 050 Kč / 119,90 EUR



29" 82001

FAT

3 690 Kč / 144,90 EUR



26"/28" 449010-001

PŘEDNÍ NOSIČE

Tara

2 450 Kč / 94,90 EUR



26"/28" 200001-001



26"/28" - Big Apple 20004



26"/28" 210000-001



28" 230000-001



26"/28" 204060-001

Duo

2 290 Kč / 89,90 EUR



26"/28" 600002-001

DOPLŇKY

Set na montáž na vidlici bez horních matic

270 Kč / 9,90 EUR



14 mm 71614



16 mm 71616



18-19 mm 71618



21-22 mm 71621



24-25 mm 71624



20 až 26 mm 72100



25 až 40 mm 72200

Foot Extension Set

460 Kč / 17,90 EUR



70024

Ochranné folie - set

290 Kč / 9,60 EUR



79005

Adapter set QuickRelease

790 Kč / 29,90 EUR



standard 71500

BRAŠNY A KOŠÍKY

Talis
1 790 Kč / 69,90 EUR



černá
0100-001

modrá
0100-002

žlutá
0100-003

Talis Plus
2 390 Kč / 89,90 EUR



černá
0900-001

modrá
0900-002

žlutá
0900-003

Yves
2 090 Kč / 79,90 EUR



0803-001

Agnetha
1 850 Kč / 69,90 EUR



černá
0700-001

šedá
0700-004

sweet candy
0700-006

polka dots
0700-010

Bask-It Edge
1 370 Kč / 49,95 EUR



1400-001

Bask-It Trunk Small
1 270 Kč / 49,90 EUR



13012

Bask-It Large
1 020 Kč / 39,90 EUR



13007

NOSIČE

FoldIt Adjustable
24" - 29"

1 360 Kč / 53,90 EUR



05310-001

Eco 2.0
28"

910 Kč / 35,90 EUR



020310-001

Eco 2.0 Tour
28"

960 Kč / 37,90 EUR



020312-001

Secure It Snap It

410 Kč / 14,95 EUR



17009

KOŽENÁ SEDLA

Swift
4 190 Kč / 165 EUR



černá
B360-H-A1-7202

medová
B360-H-A1-7203

hnědá
B360-H-A1-7205

B15 Swallow
4 790 Kč / 190 EUR



černá
B354-A1-7202

medová
B354-A1-7203

hnědá
B354-A1-7205

B17
3 550 Kč / 140 EUR



černá
B211-A0-7202

medová
B211-A0-7203

hnědá
B211-A0-7205

B17 Short
3 550 Kč / 140 EUR



černá
B211-D-A0-7202

medová
B211-D-A0-7203

hnědá
B211-D-A0-7205

B17 Narrow
3 790 Kč / 150 EUR



černá
B214-A0-7202

medová
B214-A0-7203

hnědá
B214-A0-7205

B17 Narrow Carved
3 790 Kč / 150 EUR



černá
B214-IL-A0-7202

medová
B214-IL-A1-7203

hnědá
B214-IL-A1-7205

B17 Carved
3 550 Kč / 140 EUR



černá
B211-IL-A0-7202

medová
B211-IL-A1-7203

hnědá
B211-IL-A1-7205

B17 Carved Short
3 550 Kč / 140 EUR



Black
B211-DIL-A0-7202

Honey
B211-DIL-A1-7203

A. Brown
B211-DIL-A1-7205

B17 Special
4 190 Kč / 165 EUR



černá
B211-A1-7202

medová
B211-A1-7203

hnědá
B211-A1-7205

B17 Special Short
4 190 Kč / 165 EUR



černá
B211-D-A1-7202

medová
B211-D-A1-7203

hnědá
B211-D-A1-7205

B17 Softened
3 690 Kč / 145 EUR



B211-PL-A0-7210

B17 Softened Short
3 690 Kč / 145 EUR



B211-DPL-A0-7210

B17 Special Titanium
6 350 Kč / 250 EUR



B211-A2-7202

Flyer

3 790 Kč / 150 EUR



černá B396-H-A0-7202 medová B396-H-A0-7203 hnědá B396-H-A0-7205

Flyer Short

3 790 Kč / 150 EUR



černá B396-D-A0-7202 medová B396-D-A0-7203 hnědá B396-D-A0-7205

Flyer Softened

3 950 Kč / 155 EUR



B396-HPL-A0-7210

Flyer Carved

3 790 Kč / 150 EUR



B396-HIL-A0-7202

Flyer Special

4 450 Kč / 175 EUR



černá B337-H-A0-7202 medová B337-H-A0-7203 hnědá B337-H-A0-7205

B67

3 790 Kč / 150 EUR



černá B427-HS-A0-7202 medová B427-HS-A0-7203 hnědá B427-HS-A0-7205

B67 Short

3 790 Kč / 150 EUR



černá B427-DS-A0-7202 medová B427-DS-A0-7203 hnědá B427-DS-A0-7205

B67 Softened

3 950 Kč / 155 EUR



B427-HPL-A0-7210

B67 Softened Short

3 950 Kč / 155 EUR



B427-DPL-A0-7210

B33

5 050 Kč / 200 EUR



černá B256-S-A0-7202 medová B256-S-A0-7203

B135

5 050 Kč / 200 EUR



černá B348-S-A0-7202

B66

3 790 Kč / 150 EUR



černá B281-HS-A0-7202 medová B281-HS-A0-7203 hnědá B281-HS-A0-7205

B66 Short

3 790 Kč / 150 EUR



černá B281-DS-A0-7202 medová B281-DS-A0-7203 hnědá B281-DS-A0-7205

CAMBIUM SEDLA

C13

5 390 Kč / 200 EUR



145 mm C203-M-A0-6300 158 mm C203-W-A0-6300 145 mm C203-MC-A0-6300 158 mm C203-WCA0-6300 C205-A0-6300 C205-C-A0-6300

C13 Carved

5 390 Kč / 200 EUR

C15

3 090 Kč / 120 EUR

C15 Carved

3 090 Kč / 120 EUR

C17 Carved

3 090 Kč / 120 EUR



C201-C-A0-6300

C17 Special Organic

3 590 Kč / 140 EUR



černá C211-A0-6001

4 290 Kč / 160 EUR



černá/měď C211-A5-6000

3 590 Kč / 140 EUR



přirodní C211-A0-6015

C17

3 090 Kč / 120 EUR



C201-A0-6300



mud green C201-000-A0-0401



orange C201-A0-6317



octane C201-A0-6354



Arizona C17FUPNA26311



Devon C17FUPNA06310



Yorkshire C17FUPNA16307

C19

3 090 Kč / 120 EUR



C209-A0-6300



C209-C-A0-6300

C67

3 090 Kč / 120 EUR



SCM-67NY-A0-0000

GRIPY A OMOTÁVKY

Leather Bar Tape

1 650 Kč / 65 EUR



černá BT02000A07202 medová BT02000A07203 hnědá BT02000A07205

Microfibre Bar Tape

750 Kč / 30 EUR



černá BT03000A15202 medová BT03000A15203 hnědá BT03000A15205

Cambium Rubber Bar Tape

1 010 Kč / 40 EUR



černá CT03000A16100 hnědá CT03000A16105 bílá CT03000A16108 natural CT03000A16115 mud green CT03000A10401 orange CT03000A16117 octane CT03000A16154

Slender Leather Grips

1 890 Kč / 75 EUR



černá BLG4LL0A07202 medová BLG4LL0A07203 hnědá BLG4LL0A07205 Dark Tan BLG4LL0A07210 černá BLG2LL0A07202 medová BLG2LL0A07203 hnědá BLG2LL0A07205

Plump Leather Grips

2 050 Kč / 80 EUR

Ergonomic Rubber Grips
1 390 Kč / 55 EUR



CSG6LL0A01000

Cambium Rubber Grips
1 150 Kč / 45 EUR



all black
CSG5SS0A01000



natural
CSG5SS0A16015



black/orange
CSG5SS0A21000



black/octane
CSG5SS0A31000



černá/copper
CSG5SS0A41000

SCAPE SÉRIE - BRAŠNY PRO BIKEPACKING A CYKLOTURISTIKU

Scape Seat Bag

3 550 Kč / 140 EUR



Mud Green
BSB03-PL-A0-0401

Scape Handlebar Roll

3 450 Kč / 135 EUR



Mud Green
BHB03-PL-A0-0401

Scape Handlebar Compact Bag

3 290 Kč / 120 EUR



Mud Green
BHB02-PL-A0-0401

Scape Feed Pouch

1 290 Kč / 50 EUR



Mud Green
BHB04PLA00401

Scape Handlebar Pouch

1 790 Kč / 70 EUR



Mud Green
BHB01-PL-A0-0401



Black
BHB01PLA00000

Scape Frame Bag

2 590 Kč / 95 EUR



Mud Green
BFB01-PL-A0-0401



Black
BFB01PLA00000

Scape Full Frame bag

3 090 Kč / 120 EUR



Mud Green
BFB02PLA00401

Scape Top Tube Bag

1 490 Kč / 55 EUR



Mud Green
BTT01-PL-A0-0401



Black
BTT01PLA00000

Scape Saddle Pocket Bag

1 290 Kč / 50 EUR



Mud Green
BSB01-PL-A0-0401



Black
BSB01PLA00000

Scape Saddle Roll Bag

1 290 Kč / 50 EUR



Mud Green
BSB02-PL-A0-0401

Scape Handlebar Case

3 590 Kč / 140 EUR



Mud Green
BHB05PLA00401

Scape Large Pannier

3 290 Kč / 120 EUR



Mud Green
BPA01-PL-A0-L401



Black
BPA01PLA0L000

Scape Small Pannier

3 190 Kč / 115 EUR



Mud Green
BPA01-PL-A0-S401



Black
BPA01PLA0S000

Scape Pannier Shoulder Strap

510 Kč / 20 EUR



ABB01-PL-A0-0000

Reflective Patch single

140 Kč / 5 EUR



ABB0299-A0-0001

BRAŠNY NA KOLO

Challenge 0,5L
2 590 Kč / 95 EUR



černá
B7436-A0-7202



medová
B7436-A0-7203



hnědá
B7436-A0-7205



Dark Tan
B7436-A0-7210



Challenge Brooks Lab 0,5L
2 690 Kč / 100 EUR

B7436-00-A1-7202



Hoxton
4 090 Kč / 160 EUR

BB003-A0-0003

Challenge Large 1,2L
2 690 Kč / 100 EUR



černá
B7437-A0-7202



medová
B7437-A0-7203



hnědá
B7437-A0-7205



Dark Tan
B7437-A0-7210

D-Shaped
3 250 Kč / 120 EUR



černá
B2767-A0-7202



medová
B2767-A0-7203



hnědá
B2767-A0-7205



Dark Tan
B2767-A0-7210

BATOHY A BRAŠNY

Pickwick Cotton Canvas 26L
6 790 Kč / 250 EUR



černá
BB043-A0-7200



oranžová
BB043-A0-7249



šedá
BB043-A0-7266



tm. modrá
BB043-A0-7267



zelená
BB043-A0-7282

Pickwick Reflective Leather
10 990 Kč / 430 EUR



hnědá
BB043-A7-6003



černá
BB043-A1-Q176



oranžová
BB043-B1-7917

Pickwick Leather
10 790 Kč / 400 EUR

Barbican Cotton Canvas
8 090 Kč / 300 EUR



černá
BB005-A0-7200



šedá/medová
BB005-A0-7266



černá
BB015-A0-7202



hnědá
BB015-A0-7205

Barbican Leather
11 390 Kč / 420 EUR

LW 190 Kč / 7,50 EUR  22,2 / 25,4 / 28,6 mm 339-3060-01 27,2 / 31,8 / 35,0 mm 339-3070-01	CS-500 390 Kč / 15,50 EUR  339-2010-01	BH-95X 22-35 mm 190 Kč / 7,50 EUR  339-1354-00	VC-100 „LE CORDE“ 590 Kč / 23 EUR  22-29 mm 28-35 mm 339-3330-00 339-3331-00
SGS-400 450 Kč / 18 EUR  22,2 / 25,4 / 28,6 mm 27,2 / 31,8 / 35,0 mm 339-3240-01 339-3241-01	SWG-400 500 Kč / 20 EUR  339-1992-01	MT- 4000SF 1 990 Kč / 79 EUR  10-4600-01	Gamoh 2 590 Kč / 99,90 EUR  10-5001-01

DYNAMA V NÁBOJI

SON 28 12 mm 7 590 Kč / 299 EUR  různé barvy	SON 28 15 mm 8 090 Kč / 319 EUR  různé barvy	SON 28 15 mm / 110 mm 8 090 Kč / 319 EUR  různé barvy	SON 28 V-brzdy 6 290 Kč / 249 EUR  různé barvy	SON 28 disc 6 790 Kč / 269 EUR  různé barvy
SONdelux V-brzdy 6 290 Kč / 249 EUR  různé barvy	SONdelux Center-Lock 6 790 Kč / 269 EUR  různé barvy	SONdelux 12 mm Center-Lock 7 590 Kč / 299 EUR  různé barvy	SON 28 tandem 6 690 Kč / 249 EUR  různé barvy	SON XS 74 mm 5 790 Kč / 229 EUR  různé barvy

PŘEDNÍ SVĚTLA

Edelux II 4 090 Kč / 159 EUR  různé barvy	Edelux II DC LED 6-75 V 4 290 Kč / 169 EUR  různé barvy	Edelux DC 170 LED 4 790 Kč / 189 EUR  různé barvy
---	--	--

ZADNÍ SVĚTLA

na nosič 1 790 Kč / 69 EUR  různé barvy	na sedlovku 2 190 Kč / 84 EUR  různé barvy	na blatník 2 190 Kč / 84 EUR  různé barvy
--	---	--

Magazín pro pohyb venku vám přináší AZUB BIKE s.r.o.

KOMPAKTNÍ ELEKTROKOLA

Nejen skládací elektrokola s motory Bosch

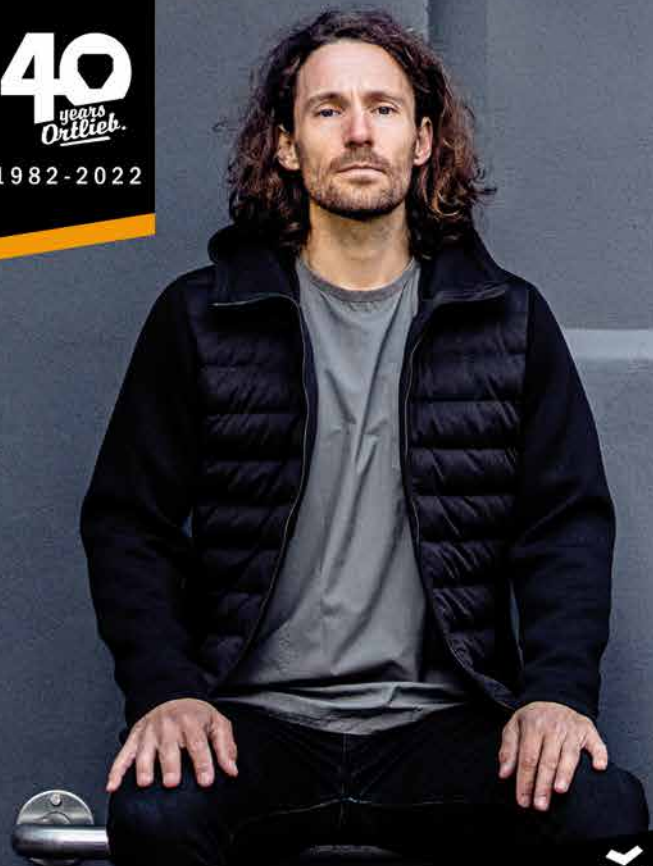
Pohodlná, praktická, obratná a velmi skladná. Taková jsou nová kompaktní elektrokola od společnosti Tern. Skládací i neskládací, ale především výkonná a velikostně tak akorát. Vydejte se na skvělý výlet!



40
years
Ortlieb.
1982-2022

ORTLIEB WATERPROOF

40 LET VODOTĚSNOSTI



**KEEP DRY WHAT
YOU LOVE.**