

MAGAZÍN PRO POHYB

VENKU

2023

Nejdelší závod na světě NorthCape - Tarifa

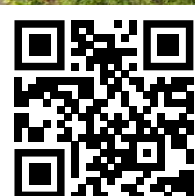
Nové trendy v elektrokolech

Hudební turné
na cargo kolech

Pěšky s dětmi
do Říma

1000 mil na koloběžce

Do Portugalska,
na konec světa



www.VENKU.online

INSPIRACE OD ZNAČEK

tern

ORTLIEB WATERPROOF

BROOKS
18 ENGLAND 66

Burley

tubus

racktime

SON
NABENDYNAMO

MINOURN

BIOLOGIC

silicon

VYMĚŇTE AUTO ZA KOLO



Představte si město v roce 2040. Může to být klidně město, ve kterém právě žijete. S desítkami či stovkami tisíc obyvatel. Může však být i menší. A podívejte se na totéž město dnes. Vidíte ten rozdíl? Města, která chceme mít za těch pár let, nejsou přeplněná kovovými plechovkami na kolečkách, které se pohybují pomalou rychlostí sem a tam. Nejsou naplněna kouřem z výfuků aut ani hlukem motorů. Jsou klidná, plná zeleně, volného prostřanství a usměvavých lidí.

Bylo by naivní se domnívat, že se v budoucnu zbavíme všech aut a ulice budou prázdné. Můžeme se ale pokusit otočit současný trend, kdy auta přibývají. Opravdu potřebujeme mít v každé rodině 2–3 auta? Nestačilo by mít jedno rodinné, a to druhé nahradit elektrokolem, které zastane podobnou práci? A navíc s nižšími celkovými náklady.

Kvalitní městské elektrokolo, jenž odpovídá současným trendům, vám bude sloužit denně spoustu let. Bude vás vozit do práce, za nákupy či s dětmi do školky. Bude šetřit vaši peněženku, protože nebudete potřebovat naftu ani benzín. Bude šetřit i váš čas, protože zjistíte, že po městě s ním budete rychlejší a nebudete hledat parkování pro auto. Bude vás taky udržovat v kondici a bude s vámi trávit čas VENKU.

Nabídka kol i elektokol pro každodenní používání se v posledních dvou letech neuvěřitelně rozrostla. Jen v nabídce kol TERN přibylo několik modelových řad, které uspokojí široké spektrum požadavků. Stranou zájmu vývojářů nezůstal ani obrovský „ekosystém“ doplňků k těmto kolům. Na cokoliv si vzpomenete, to můžete mít. Tytam jsou doby, kdy bylo nutné kola doma přizpůsobovat a vylepšovat. Dnes už žádná výmluva neobstojí a na nás je jen samotné rozhodnutí vyměnit auto za kolo. Pojďme ho učinit právě v roce 2023!

Přeji nám všem, abychom se mohli v míru a ve zdraví radovat z pohybu vlastní silou, která ve své podstatě nezná mezí!

Alda Linhart
#vymenautozakolo



MAGAZÍN

- 4 | Novinky na trhu
- 6 | Lehokolová balkánská tour
- 12 | Jak vybrat nákladní vozík za kolo
- 16 | 1000 mil na koloběžce s Janou
- 20 | Nejdelší závod na světě: NorthCape – Tarifa
- 30 | Cyklistika ti otevírá další roviny vnímání
- 32 | Hudební turné na cargo kolech
- 36 | Nové trendy v elektrokolech
- 40 | Via Francigena aneb s dětmi na pouť do Itálie
- 46 | Mezníky historické hranice Čech a Moravy
- 50 | Elektrický Short Haul
- 52 | Táta a máma tří dětí s nákladním e-bikem Tern GSD
- 56 | Do Portugalska, na konec světa
- 60 | Skládačky na Handy Cyklo Maratonu

KATALOG

- 66 | Tern
- 71 | Biologic
- 72 | Ortlieb
- 84 | Tubus
- 86 | Racktime
- 87 | Brooks
- 92 | Burley
- 94 | Minoura
- 94 | Son

NOVINKY NA TRHU

Kompaktní elektrokolo s nízkým nástupem Tern NBD

Novinka značky TERN, **elektrokolo NBD** (= New Bike Day), přináší svým způsobem revoluci v této kategorii. Je totiž nižší, kratší a ovladatelnější než jiná elektrokola se středovým pohonem. Přesto je určeno pro jezdce od 147 do 190 cm a má úctyhodnou nosnost 120 kg. Díky tomu se kolo hodí pro každodenní využití na doježdění do práce, do školy či za nákupy. Zadní nosič zvládne náklad až 27 kg a bezpečnou jízdu s kompatibilní dětskou sedačkou. Na předním nosiči uveze, díky patentovanému úchytu Combo Mount, dalších 20 kg. NBD může **parkovat vertikálně**, takže je snadné jej bezpečně uložit i uvnitř budov. Po složení sloupku řízení se vejde i do auta. Model NBD je dostupný ve dvou verzích. S motorem **Bosch Active Line Plus** a řazením Shimano Nexus 8, nebo luxusnější s motorem **Bosch Performance**, řemenovým pohonem a 5ti rychlostním nábojem Shimano Nexus.

Cena: od 99 990 Kč / 3 999 EUR



Nákladní elektrokolo TERN Quick Haul

Quick Haul je **ekonomické kompaktní nákladní elektrokolo**, se kterým bez potíží zvládnete většinu denních vyjížděk po městě. Nejvyšší povolená hmotnost je už pořádných 150 kg. Široký výběr příslušenství umožňuje přepravu nákladu nebo dokonce dalšího pasažéra, ať už to bude menší dospělák, dítě či čtyřnohý kamarád. **Sedlovka a představec jsou teleskopické**, lze je tak během pár sekund (a bez nářadí) upravit pro jezdce výšky 150–195 cm. Quick Haul můžete **parkovat vertikálně**, lze jej tedy převézt v malém výtahu a zaparkovat v bytě, kde nebude vůbec překážet.

Tato novinka je dodávána ve dvou variantách. 8rychlostní **Quick Haul D8** s motorem **Bosch Active Line Plus** (krouticí moment 50 Nm) a **Quick Haul P9** s 9rychlostním řazením a motorem **Bosch Performance** (krouticí moment 65 Nm). Oba modely s baterií Bosch 500 Wh a hydraulickými kotoučovými brzdami Shimano.

Cena: 77 777 Kč / 3 111 EUR



Voděodolná rámová brašnička na magnet ORTLIEB Fuel-Pack

Mějte svačinu, chytrý telefon nebo jiné drobnosti po celou dobu jízdy po ruce. Praktický magnetický uzávěr víka **umožňuje otevírání a zavírání brašničky jednou rukou**, dokonce i za jízdy. Uvnitř je vše hravě přístupné díky vyztuženému materiálu. Integrovaný kabelový vývod umožňuje nabíjet zařízení na říditkách během jízdy. Na rám ji lze připevnit flexibilně pomocí perforovaných gumových pásek nebo **můžete využít závitových otvorů** u některých druhů kol (gravel). Vhodná je i pro montáž na karbonové rámy. Tahle brašnička na horní rámovou trubku je 100% voděodolná a ORTLIEB podtrhuje její vysokou životnost 5letou zárukou. Vyrábí se v univerzální černé barvě a její nosnost je 1 kg.

Cena: 1 490 Kč / 60 EUR



Vodotěsná řídková brašna ORTLIEB Handlebar-Pack Plus

Handlebar-Pack Plus vám poskytne celou řadu možností pro výlety na kole, protože prostornou brašnu na říditka lze flexibilně kombinovat se všemi samostatně dostupnými držáky na říditka se systémem KlickFix, včetně další novinky roku 2023, rychloupínacího držáku **Handlebar Mounting-Set QR**. Pohodlně se vejde také mezi silniční/gravel berany a se svým objemem 11 litrů je skvělou náhradou za menší řídkové brašny řady **Ultimate Six** (držáky jsou kompatibilní). Zároveň najde využití v kombinaci s bikepackingovými brašnami. Osvědčený rolovací uzávěr umožňuje snadné plnění této praktické brašny. Jakmile dorazíte do cíle, ramenní popruh s karabinou vám umožní vzít Handlebar-Pack Plus pohodlně s sebou. Brašna bez obsahu PVC, vyrobená z tkaniny Cordura, odolné proti oděru, se samozřejmě vyrábí udržitelným způsobem v Německu a vztahuje se na ni 5 let záruky.

Cena: 2 990 Kč / 120 EUR

Sedlo z přírodního kaučuku a ekologického plastu BROOKS C17 Special Recycled Nylon

BROOKS několik let pracoval na vývoji nového materiálu, který vzniká z tzv. **tekutého dřeva**. Jde vlastně o přírodní plast, který dosahuje stejných vlastností jako běžné plasty, ovšem je plně biodegradabilní, a tedy naprosto ekologický.

Horní vrstvu sedla tvoří recyklovaná vlákna přeměněná na odolnou tkanou textilií. Tato tkanina se následně vulkanizuje na přírodní kaučuk, aby byla pružná a odolná vůči povětrnostním vlivům. Přední a zadní deska, na které je sedlo zavěšeno, jsou vyrobeny z tekutého dřeva, 100% biologicky odbouratelného materiálu, vyrobeného z vedlejších produktů průmyslové výroby papíru. Ocelové kolejničky a hliníkové nýty zajišťují odolnost a pevnost celku. Prostřednictvím sedel **Cambium Recycled Nylon** se vám tak na kole objeví kousek přírody. V nabídce najdete sedlo ve dvou barevných variantách – černé a přírodní.

Cena: 3 790 Kč / 150 EUR



Vodotěsné brašny na rám BROOKS Scape Top Tube

Značka BROOKS v roce 2023 doplňuje brašny **série SCAPE**, určené pro bikepacking a cykloturistiku, o další kousky v elegantní černé verzi. Kromě toho však přichází také s několika inovacemi a rozšiřuje sortiment této série.

Jednou z novinek je dlouhá horní brašna na rámovou trubku **Scape Top Tube Bag Long** s úctyhodným objemem 1,5 litru a nosností 1,5 kg. Je vybavená inovativním, plně vodotěsným YKK zipem, se kterým se snadno manipuluje a který udrží obsah v suchu a bezpečí. Plně svařená konstrukce zaručuje kompletní vodotěsnost a drží aerodynamický tvar. Nechybí ani elegantní a moderní prvky, například reflexní logo na boku a na přední straně TPU otvor na kabel. Na rám ji jednoduše připevníte pásky na suchý zip z Hypalonu. Zajímavá je i kratší verze téhle brašničky s přípravou na uchycení pomocí dvou šroubů, jak je tomu také u novinky Fuel-Pack od Ortliebu. Některá moderní (gravelová) kola jsou totiž vybavena **závitovými otvory** na horní straně rámové trubky.

Cena: 1 690 Kč / 65 EUR



LEHOKOLOVÁ BALKÁNSKÁ TOUR



Karel Tříska

Jet na kole podél řeky je pro cyklistu vždy příjemná projížďka. Když je řeka dlouhá několik tisíc kilometrů, to už je výzva. Já a má žena jsme se rozhodli, že léto s naší dvouletou dcerkou strávíme v sedle kola a že budeme sledovat tok Dunaje

od jeho pramene až k Černému moři. Zpáteční cestu jsme zvolili směrem na západ přes Bulharsko, Srbsko, Černou Horu, Bosnu a Hercegovinu a podél chorvatského pobřeží nahoru zpět domů. Cesta dlouhá více než šest tisíc kilometrů vedoucí přes dvanáct zemí, hory a nížiny, lesy a pole nám nabídla spousty dojmů a zážitků. Poznali jsme zajímavé lidi a místa, o kterých zatím mnoho turistů neví.

Ráno vstáváme a balíme poslední věci na cestu. Vypnout vodu, elektřinu, zamknout a můžeme vyrazit. Jedeme na naši dosud nejdelší cestu. První kilometry si jen zvykáme a nepřeháníme to.

Perfektní německé cyklostezky

Přejíždíme Český les do Bavorska, kde se napojujeme na cyklostezku po bývalé železnici. Terezka si zvyká na cestu ve vozíku a postupem času se z vozíku stal takový její pokojík, kde si ráda hraje. Ze začátku se hodně bála hmyzu. Na to nebyla z města zvyklá a z vozíku ani nevycházela. Postupem času se aklimatizovala a v deltě Dunaje jí nevadili ani štipající komáři.

V podmráceném dni přijíždíme k prameni řeky Breg. Soutokem řek Breg a Brigach potom vzniká řeka Dunaj. Breg je ta delší z nich. Odtud putuje cca 2 888 kilometrů do Černého moře a protéká deseti zeměmi. Což je víc, než kolika putuje kterákoliv jiná řeka.

Od pramene směřujeme do Donaueschingenu, kde se nachází oficiální pramen Dunaje, a projíždíme krásným údolím Donauthal se zámky a hrady na skalách.

S čím tady nejvíc bojujeme, je ranní odstraňování slimáků ze stanu. Ale tentokrát je to extra síla. Nejlepší místo, co nacházíme, je hezký posekaný kus trávníku kousek od Dunaje. Bohužel už během stavění stanu víme, že si steleme na slimácích. Ráno otevíráme oči a naskýtá se nám scéna jako z hororu. Mraky slizounů nám lezou po stanu. Dokonce jsme je měli i v botách a Kája nechal přes noc venku ponožky. Ani ty nebyly ušetřeny.

Rakouská cyklo-dálnice R1

Vjíždíme do Rakouska a rozdíl je hned patrný. Lidé ani moc nezdraví, na dětských hřištích chybí trampolína, zato tu mají na každém rohu pitnou vodu a skvělý asfalt na cyklostezce. Jelikož rovin bylo dost, dali jsme si kopec na vyhlídku Schlögener Blick.

Zastavujeme na ostrově Donauinsel nacházejícím se uprostřed Vídně, kde se nalézá i velké vodní hřiště. V tom hicu toho využíváme. Voda je tu ledová. Jelikož na hřišti jsme strávili odpoledne a chytla nás ještě přeháňka, rozhodujeme se, že místo na spaní najdeme někde tady na ostrově. Nacházíme dvě místa: jedno ve slimáčím království a další v komářím království. Rozhodujeme se pro to druhé, protože po slimácích se tam přímo šlapalo. Stan tedy rychle stavíme za neustálého kousání dotěrného hmyzu a skáčíme do něj téměř jako šipku do bazénu.

Maďarské roviny

Dostáváme se ke slanámu Nezdierskému jezeru a poté do naší další země na trase – Maďarska. V maďarských lázních Hegykő zůstáváme několik dní, abychom nabrali síly na další cestu, a Eva si odpočinula. Eva už nemůže dál pokračovat kvůli neutuchající bolesti zad. V lázních se to moc dobře nelepší, a tak – než abychom končili naši cestu – rozhodujeme se, že Evino kolo vyměníme za lehokolo. Díky rychlé reakci v AZUB BIKE jsem mohl jet do ČR vyměnit její kolo za lehokolo. To se zdálo jako nejlepší rozhodnutí, jaké jsme udělali. Evu postupně přestala bolet záda a začaly bolet nohy, protože si její svaly musely zvyknout na jiný posed. Vedro je tu pěkné a grilujeme se ve vlastní šťávě. Směřujeme k Balatonu, kde se brouzdáme v mělké vodě. Balaton je taková velká mělká kaluž s blátičkem.

V hornickém městečku Komló zastavujeme na dětském hřišti. Terezka si hraje s okolními dětmi a rychle se s nimi vždy seznámí. Přichází k nám pán se psíkem. Něco na nás mluví maďarsky a pořád ukazuje rukama, jako by se nám snažil něco vysvětlit. Když se mu pokoušíme říct, že nevíme, co potřebuje, tak se chvíli zamyslí a povídá „pisoár“. Tak to mu smutně odpovídáme, že opravdu netušíme, kde je tady záchod. Po dvaceti minutách se vrací, dává Terezce nanuk a potom nám došlo, co se nám snažil říct. Bydlí naproti a ptal se nás, jestli se nechceme vysprchovat nebo si dojít na záchod. To už však bylo pozdě.

Chorvatsko – soutok Dunaje a Drávy

I východní Chorvatsko má co nabídnout. V soutoku Drávy a Dunaje se nachází bohatá fauna a flóra. Pozorujeme tu obrovské sladkovodní mušle, hovnívály, hady, čápy, labutě, hejna kormoránů a velkého divočáka. Lesy a močály jsou tu nádherné. Večer při stavění stanu bojujeme s hejny komárů, ale to vůbec nevádí. Stavění stanu jsme vyladili k dokonalosti.

Pohostinné Srbsko

V Srbsku jsou lidé velmi přátelští. Zajímavé je, že kdekoliv zastavíme nebo odpočíváme, tam něco dostaneme. Třeba pán šel vyhodit odpadky a přišel se zeptat, zda něco nepotřebujeme. Chtěli jsme jen naplnit vodu do PET lahve a vrátil se s banány, křupkami a sušenkami.

Bělehradem jen projíždíme a za ním se napojujeme na cyklostezku podél Dunaje. Cyklostezka v tomto případě je zarostlá polní cesta. Sledujeme tu však kormorány a další ptáky, jak létají nad bažinami.

Projíždíme kaňonem v národním parku Djerdap, kde se Dunaj prodírá mezi skalami a v nejužším místě má

pouze 150 metrů. Silnice vede kaňonem s 25 tunely a novým asfaltem. Cestou potkáváme velmi příjemné lidi. Stačí se zeptat, kde je tu dětské hřiště, a hned člověk dostane do ruky meruňky a čerstvě upečené rohlíčky.

Rumunské roviny

Rumuni nás velmi mile překvapili. Všude na nás troubí a zdraví. Když prosíme ve vesnici o vodu, dostáváme i velkou tašku zeleniny ze zahrady a asi 1,5 kg domácího sýra. Sýr byl vynikající! Večer nás zastavuje auto. Pán je z nás tak strašně vyplesknutý, že začal domlouvat svatbu Terezky s jeho vnukem Fabianem a nám strká do ruky 50 euro. Snažíme se mu to vrátit, ale nechce. Je to dost peněz. Prý pro Terezku. Děkujeme! Ráno se potkáváme ještě jednou.

Každý si myslí, že jsme Ukrajinci a snaží se nám pomoci. Jedno ráno jdeme snídat na dětské hřiště, aby se Terezka před cestou proběhla. Všimá si nás nějaký chlapík a myslí si, že jsme z Moldávie nebo Ukrajiny. Kamsi volá. Když jsme zjistili, že umí anglicky, tak se vše vysvětluje. Moc se omlouvá. Myslel si, že jsme uprchlíci, a chtěl nám pomoci a volal starostovi. Ten přijíždí s policejní eskadrou. Pomoc nepotře-

bujeme :-). Chlapík George se omlouvá a dává nám z jeho zahrady velký pytel rajčat a cibule. Po chvíli se u nás opět objevuje, a ještě nám cpe pytel pečiva a buchet.

Jednu noc zkusíme nocovat za školou přímo ve vesnici. Člověk se moc nevyspí, když vám celou noc metr od stanu štěká nějaký pouliční chlupáč. Nad ránem to nevydržím a snažím se ho chytit. Byl z toho asi tak vylekaný, že se dlouho nevrátil. Ráno mi to ale oplatil. Zjišťujeme, že máme okousaný roh stanu, českou vlajku a potvora okousal i moje sandále s nášlapy. Ty jsem musel opravit stahovacími páskami. Jednou za čas mi nějaká rupne, tak od té doby musím vozit pytlík rezervních stahovacích pásek.

Delta Dunaje

Nejvýchodnějším cípem naší cesty je delta Dunaje. Delta s rozlohou téměř 6 000 km² poskytuje domov spoustě druhů ptactva, ryb i ostatních živočichů. Hnízdí tu nejen kačeny, čápi, labutě a racci, ale i albatrosi, orli, pelikáni, kormoráni a ledňáčci. Ve vodě se to hemží kapry, štikami, úhoři, jesetery a dalšími rybami. Tento velký ekosystém zapsaný do světového dědictví

UNESCO však zažívá těžké časy. Tak málo vody tu bylo naposledy před 50 lety. Je vidět, že se klima opravdu mění.

Bulharské dobroty

Jedeme na západ k Jadranu přes Bulharsko. Zastavujeme ve vesnici v místním parku, abych opravil vaříč. Soused si nás všimá a jde se za námi podívat. Chce nám pomoci, tak mi dává šroubovák. Pak nám pán přinese ještě grilované papriky, rajčata, brambory, cibuli, broskve, chleba, pálenku a kus melounu. Všechno je to moc dobré. Taky tu rostou hrozny. Zkusíme je a jsou vynikající. Nedá se to srovnat s tím, co se prodává u nás v obchodě. Navíc u pole, které už je zarostlé, zbyly melouny. Bereme je s sebou, a cestou potkáváme dokonce broskve a nektarinky. Teda takhle sladoučké ovoce jsme ještě nejedli.

V Bulharsku navštěvujeme Krušunské vodopády a ty nás doslova uchvátily. Je to skoro jako malý tropický ráj. Průzračná voda, všude zeleň, vodopády a jezírka. Kousek odtud se nachází také jeskyně Devetashka. Je domovem asi 15 různých druhů netopýrů a dohromady jich tu žije asi 30 000. Jeskyně má ve stropě velké otvory, v jednom místě je 40 metrů široká a 60 metrů vysoká a zvyšuje se až na 100 metrů.

Když jedeme přes kopečky, vidíme, jak je v Dunaji málo vody. Na Dunaji vznikly nové ostrovy a břehy jsou úplně holé. Je to smutný pohled. Teď už nás čekají jen hory a moc se na ně těšíme. Projíždíme městem Belogradchik, kde se nachází i antická pevnost. Výhledy tu jsou dechberoucí.



Dobrodružství na Eurovelo 13

Srbsko nás přivítalo nehezky. Nejdříve nám celý den prší. Napojujeme se opět na cyklostezku Eurovelo 13 a jedeme po silnici druhé třídy. Jenže po přejezdu několika velkých kopců se najednou ze silnice stává horor v podobě rozbahněné cesty s kalužemi. Brodíme se bahnem po kotníky a snažíme se postupně přesouvat kola z jedné strany na druhou. Kola se pod nánosy bahna přestávají točit. Já si musím několikrát opravit sandále stahovací páskou, protože často zůstanou přilepené v blátě. Tohle nedobrovolné brodění absolvujeme čtyři kilometry! Jedeme je asi tři hodiny. Večer myjeme kola a naše nohy v potoce a doufáme, že další den bude „silnice“ bez bláta. Tereze se to líbilo a asistuje u čištění kola. Další den jsme si bláto zopakovali. Naštěstí bahenní lázeň trvá jen kilometr. Měníme raději naši trasu. Sjíždíme dolů do města nakoupit zásoby a jedeme do dalšího údolí směr Sokobanja.

Opět pohostinné Srbsko

V lázeňském městě Sokobanja navštívujeme vodopády. Zde je také málo vody. Navíc nejsou tak hezké jako ty v Bulharsku.

Cestou na západ potkáváme samé hodné lidi. V Zaječaru s námi jede na kole místní štamgast, který nám jede ukázat nejbližší fontánu s pitnou vodou, a ještě nám ukazuje, kde najdeme další vodu a kde se dá postavit stan. V Kruševacu potkáváme na hřišti pána,

co venčí japonskou čivavu. Jde do bytu pro pivo, abychom si ťukli, a potom nám kupuje celou tašku jídla a pětilitrový bidon vody, až to nemáme kam dát. Před Kraljevem na nás křičí jakýsi muž ze zahrady, ať zastavíme. Měl pro nás připravenou tašku s natrhanými hrozny. Zastavujeme ještě u nedokončeného cykloobchodu, aby se nám jeho zaměstnanec podíval na neidentifikovatelný zvuk, který vydává Evino kolo. Zjišťujeme, že je to bývalý profesionální cyklista stejně tak jako jeho otec a závodil i v Československu.

Ve velkých kopcích navštěvujeme jednu z nejhezčích vyhlídek v Srbsku Molitva. Nachází se nad kaňonem řeky Uvač, která tu meandruje. Ten strmý výstup stál za to.

Cestou sledujeme úžasné výhledy na okolní hory a hluboká údolí. Poté sjíždíme z prudkého kopce k hranicím. Dole je závora, kterou přejíždíme. Za závorou vidíme vybíhat srbského celníka z nějaké budky. Ukazuje nám, že jsme přejeli nelegálně závoru a že přechod je jen pro Srby a Černohorce. Prý se musíme vrátit tou samou cestou do 45 km vzdálené Sjenice a přijet k přechodu, jenž je odtud vzdálený 3 km (naproti přes řeku), ale nemůže nás k němu pustit, protože silnice vede přes Černou Horu. Snažíme se celníkovi vysvětlit, že do toho kopce zpět nemůžeme, že nemáme jídlo ani síly, abychom to zvládli. Při představě, že budeme muset tlačit kola zpět, zůstáváme na místě a snažíme se najít nějaké řešení, aby nás celník pustil dál. Po hodině



dohadování se slituje a mávne rukou, ať jedeme. Opouštíme Srbsko a míříme do hornaté Černé Hory!

Hornatá Černá Hora

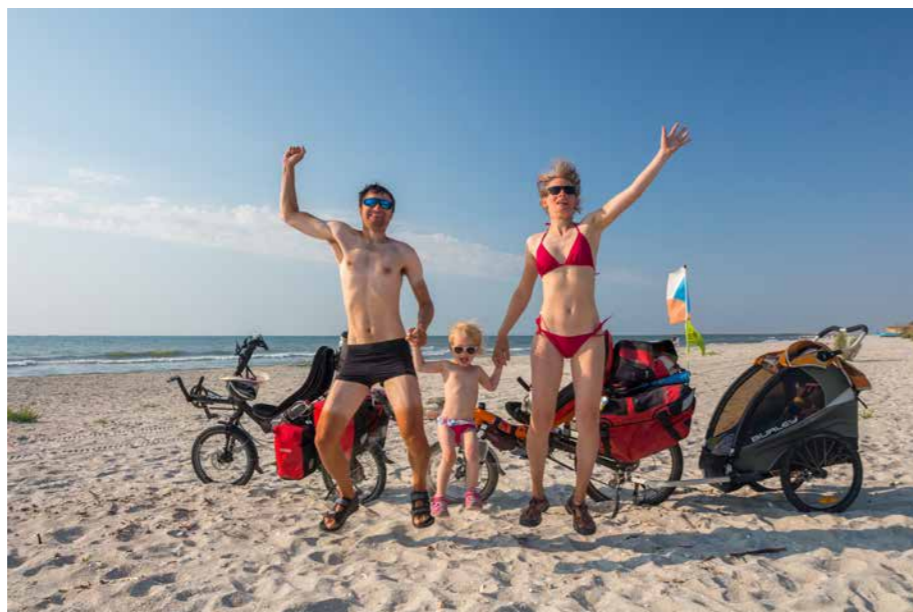
Nejprve dojíždíme ke kaňonu řeky Tara, který je nejhlubším kaňonem v Evropě a druhý na světě hned po Grand Canyonu v USA. V některých místech dosahuje hloubky až jednoho kilometru. Průjezd kaňonem zabírá celý den a je to zážitek. Výjezd z kaňonu trvá další celý den. V horách nám agresivní liška večer ukradla pytel oříšků a v noci si přišla pro pečivo. Já jsem vyběhl ze stanu, abych zachránil zbytek, a potvora mě kousla do nohy.

Neobjevená Bosna a Hercegovina

Bosna a Hercegovina je krásná, hornatá a pro nás levná země. Má to však i svá ale. Asfalt totiž na silnici druhé třídy vůbec nemusí být. Silnice třetí třídy jsme raději nezkoušeli. Jede se většinou po štěrku, a to do těch krpálů vůbec není příjemné. Dokonce jsme jeli 8 km 12% stoupání. To zabere pár hodin s nákladem a dítětem. Kolem cesty dozrávají sladké fíky a hrozny, tak máme zpestření naší stravy.

Chorvatské pobřeží po Eurovelo 8

Dojíždíme k chorvatskému pobřeží, na které jsem se už dlouho na něj těšili. Teď si děláme malou dovolenou a každý den se někde koupeme a užíváme si poslední letní dny. Pokračujeme dále po Eurovelo 8. Ta nás vede přes ostrov Paš-



man a Ugljan. Je polovina září a pláže jsou téměř liduprázdné. Koupání je však stále skvělé.

Kousek před Rijekou nás v noci chytl silný vítr a zesiloval i během dne. Ráno vstáváme a koukáme se na tu spoušť: Plachta, která nám kryla kola, uletěla neznámo kam. Kola jsou povalená na zemi a vozík ujel několik metrů od svého původního stanoviště. Stan nesmíme nechat bez dozoru, protože lítá i s věcmi. Při snaze jej zabalit se nám však částečně roztrhal. Citelně se ochladilo a ke koupání to už není. Po bouři je krásně čistý vzduch a je vidět hodně daleko. Stan jsme opravili rambo

páskou. Na těch pár set kilometrů by to mohlo stačit.

Italské Alpy

V Itálii je naším cílem napojit se na cyklostezku Alpe-Adria, která vede napříč Alpami do Salzburgu. Začíná být zima a jen Terezka stihneme koupit zimní boty a bundu. Nás už unavená Terezka nic vybrat nic nenechala. Cyklotrasa Alpe-Adria je opravdu krásná. Vede opět po bývalé železnici a projíždíme jedním tunelem za druhým. Pohledy na okolní hory jsou famózní. V noci už pěkně přituhuje. Ráno máme pouze 3 stupně nad nulou.



A zimní bundu jsme ještě nekoupili.

Rakouské první mrazíky

V Alpách už panuje pěkná kosa. Večer, když je venku pět stupňů, máme ve stanu celkem teplo. Plachtu, kterou normálně přikrýváme kola, teď používáme jako peřinu přes spacáky. Nad ránem je to však horší. Už mrzne. Štěstí, že nemusím odlamovat dveře od stanu.

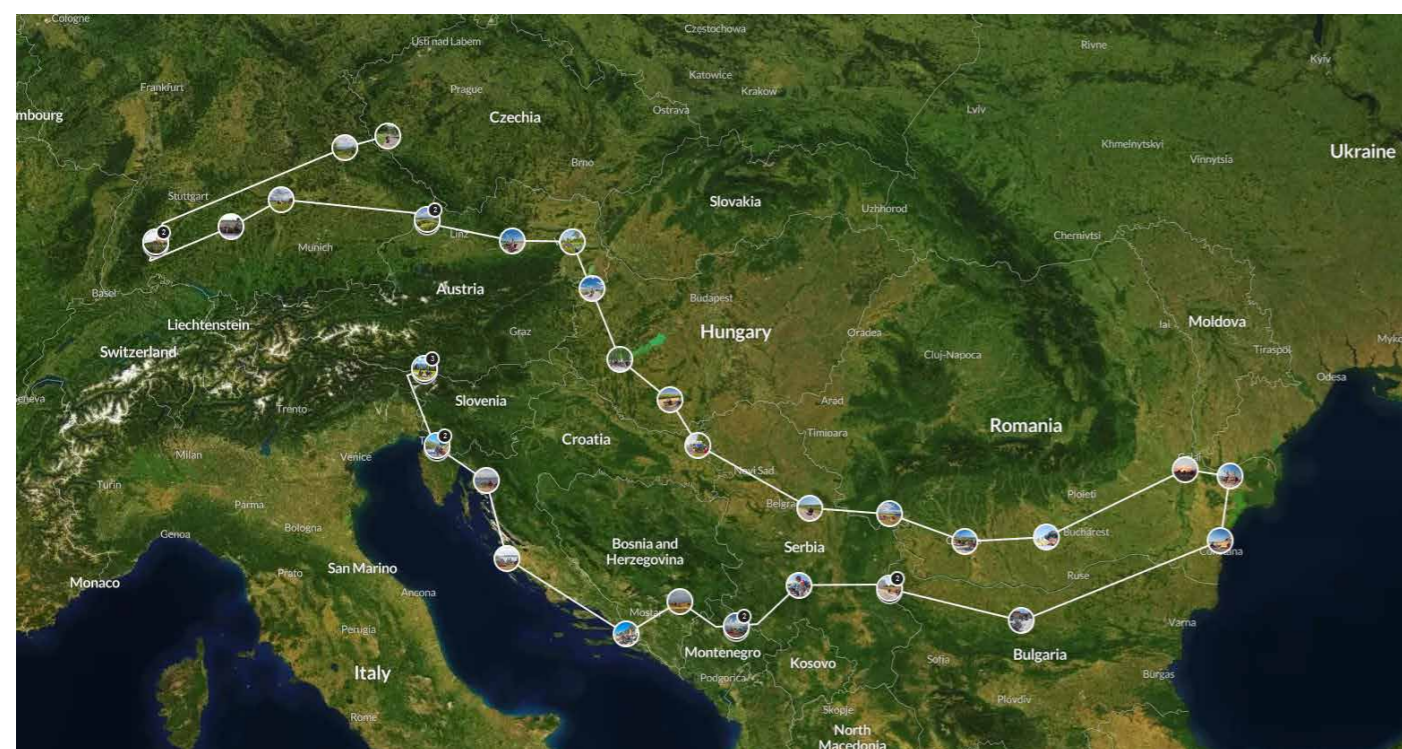
Ale jinak kola byla komplet zmrzlá. Terezka je teplo celou dobu. Ta jediná má totiž zimní bundu.

Ukončení našeho putování

Poslední dny jsou mrazivé a na takové nízké teploty nejsme vybaveni. Navíc do našeho stanu na několika místech zatéká. Oba jedeme v sandálech a ty mě jsou ještě navíc rozkousané od čokla

kdesi v Rumunsku. Proto jsme se rozhodli předčasně ukončit naši cestu. S tchánem jsme už byli dopředu domluveni, že nás vyzvedne kousek za Villachem.

A když jsme dojeli domů a pořádně se vykoukali, hádejte, co nám řekla Terezka: „Jedeme dál?“



Vodotěsné cykloturistické brašny na přední nosič
ORTLIEB Sport-roller
3 190 Kč / 125 EUR

Vodotěsné cykloturistické brašny na zadní nosič
ORTLIEB Back-roller Classic
3 690 Kč / 145 EUR

Jednomístný odpružený dětský vozík
BURLEY D'Lite X Single
22 990 Kč / 919 EUR



JAK VYBRAT NÁKLADNÍ VOZÍK ZA KOLO

Připravil: Honza Galla

Důvodů, proč si pořídit nákladní vozík za kolo, najdeme mnoho. Můžete chtít odvézt obrovský rodinný nákup, nebo si zajet na kole na ryby. Často se nákladní vozíky používají také při dálkových cykloturistických výpravách. Výrazně totiž zvýší přepravní kapacitu kola a zlepší přehlednost. Nemusíte se pak přehrabovat ve dvou, nebo dokonce čtyřech bočních brašnách, přemýšlet, ve které co vezete a proč vám ta malá věc propadla až na dno. Jak už to ale bývá, věci mají svá pro a proti, a ne vždy je snadné si vybrat. Pojdme se tedy podívat na problematiku nákladních vozíků podrobněji.

Dalšími důvody pro použití nákladních vozíků mohou být děti či partnerka. Ne, že byste je vezli uvnitř, ale během dlouhých výprav toho často neuvezou tolik co vy, je třeba jim ulehčit a na jedno kolo se více věcí už nabalit nedá. Může však jít také o tandemové výpravy, protože sbalit se na mnohadenní cestu na dvojkole je hodně náročné. Vozík za kolo řeší spoustu situací, ale je třeba si vybrat ten správný.

Dvě kola, nebo jen jedno?

Základní a zásadní otázka, na kterou je nutné si odpovědět. A k nalezení odpovědi je třeba se nejdříve zeptat, jak budete vozík v budoucnu používat? Sám jsem mnoho svých dlouhých cest absolvoval s vozíkem, ať už proto, že jsme jeli na tandem, případně proto, že jsem na horní plošinu zadního nosiče lehokola převalil kameru a foťák ve speciálním obalu, anebo prostě proto, že se mi přívěsy za kolo líbí, jsou uvnitř přehledné a vypadají „cool“.

Všeobecně preferuji dvoukoláky. Jsou stabilní, není třeba se příliš starat o to, jak je sbalíte, téměř neovlivňují ovladatelnost kola a dají se mnohem více naložit. Také se s nimi snáze jezdí třeba po letišti nebo nádraží, protože kolečka můžete sbalit až na poslední chvíli, přičemž do té doby klidně poslouží jako mula pro všechny vaše další brašny.

Na druhou stranu jsou povětšinou o něco těžší a větší a z jednopéřého bicyklu vytváří třístopou soupravu s mnohem větším aerodynamickým odporem. Ony tři stopy začnou všechno komplikovat především v náročnějších podmínkách šotolinových, či dokonce kamenitých cest. Najít ideální způsob, jak projet mezi kameny či dírami je téměř nemožné, a navíc se tu a tam stane, že vozík zadrhne spodkem o některou z nerovností.

Jednokolové vozíky pak odstraňují všechny zmíněné nedostatky dvoukolových přívěsů, což je ale vykoupeno jinými nevýhodami, které je třeba vzít v potaz. Jednokoláky mají menší nosnost a zpravidla mají kolo až vzadu za ložnou plochou, takže více zatěžují zadní kolo samotného bicyklu. To už mnohdy bývá dost přetížené jezdcem a nákladem. Jednokolové přívěsy se také musí balit tak, aby byl náklad co nejnižší, a hlavně vyvážený do stran. Jinak to je jízda nepříjemná jak pro jezdce, tak i pro rám kola, jenž je mnohem více namáhán.

Jednokoláky ale především výrazně ovlivňují jízdní vlastnosti a stabilitu

kola. Pokud jedete v terénu, skoro to nepoznáte, protože kolo pod vámi i tak tancuje, pokud však jedete po asfaltu, situace se zásadně změní. Zvláště když máte ještě vzadu odpružené kolo. Zejména v rychlých průjezdech serpentin jezdec po změně směru jízdy cítí, jako by vozík chtěl jet stále původním směrem. Cyklista proto musí vyvinout větší snahu o zatočení, což vede k překlopení vozíku z jedné strany na druhou a přenesení těžiště. To má za následek jakési natlačení cyklisty do vnitřního oblouku, což je třeba korigovat. Zkráceně řečeno, je třeba si na jízdu s jednokolovým vozíkem zvyknout, balit jej co nejvíce na plocho a být připraven.

Proto mi přijde, že pro cestovatele, u kterých rozhoduje hmotnost a rychlost, není lepšího řešení než lehký jednokolový vozík s tenkou pneumatikou. Pro ty, kteří plánují jízdu v odlehklých koutech světa, v horách Albánie, v Indii či Tibetu, je nejlepším řešením také jednokolák. Avšak pokud předpokládáte jízdu především po asfaltu, případně tu a tam na šotolině, máte rádi pohodlíčko a přehled v zavazadlech, je pro vás nejhodnější dvoukolový nákladní vozík.

Na co si dát pozor?

Pokud jste si vybrali jízdu z kvalitních vozíků, u kterého vás nepřekvapí nedostatky, jako je nepřesné skládání, nebo třeba vrzání, je třeba si především prohlédnout zadní patky vašeho kola. Jde o to, zda se k nim zleva, a případně i zprava, dá namontovat upínací díl vozíku, nebo zda lze skrze zadní náboj protáhnout speciální dlouhý rychloupínák, jenž se dodává k většině jednokolových vozíků.

Některé patky jsou totiž dost výraz-

ně profilované, mají nejrůznější odlehčovací prohlubně a zpevňovací žebra a upínací díl k nim pak nedolehne tak, jak by měl. Stejně tak jsou mnohá dnešní dražší kola vybavena tzv. pevnými osami, které nemají rychloupínák, ale právě onu osu, což je vlastně odlehčený velký šroub. V případě, že chcete k takovému kolu koupit nákladní vozík, musíte si pořídit i patřičnou pevnou osu, kterou zpravidla nabízí výrobce vozíku. Je možné však použít také osy od jiných výrobců. Musíte ale dávat pozor na délku osy, stoupání závitů a způsob upevnění vozíku samotného, takže je většinou lepší poradit se s prodejcem. Výhodou je, že pak už většinou nemusíte řešit tvarování patek, protože nová osa posune upevnění vozíku kousek do strany, takže už tam nic nepřekáží.

Ovšem existují i vozíky, které se připevňují za sedlovku. Takové připevnění najdeme především u levných, nebo naopak hodně drahých nákladních vozíků, případně u přívěsů do města, kde se ojí používá i k ručnímu tažení vozíku v situaci, kdy není připojen za kolem. Zvláště městské vozíky však jsou naloženy dost do výšky a jejich vybrané praktické vychytávky jsou vykoupeny nižší stabilitou.

Před nákupem nákladního vozíku, jenž může být vynikajícím pomocníkem při vašich cyklovýpravách, je třeba zvážit, zda je vaše kolo pro tažení vhodné. Hlavně všelijaká odlehčená kola s karbonovými rámy, odpruženými zadními vidlicemi a nejrůznějšími sofistikovanými řešeními pro sportovní využití by mohla být použitím vozíku poškozena. Proto doporučujeme buď dobré odolné kolo, na které jste zvyklí, nebo nějaký „zimák“, jemuž jen tak něco neuškodí.



K názorné ukázce jednotlivých typů vozíků poslouží přehled modelů od americké značky Burley, která vozíky za kolo vyrábí už od roku 1978. A to jak dětské, tak pro psy a samozřejmě i ty nákladní.

BURLEY Nomad je dvoukolovým nákladním vozíkem s nosností až 45 kg a možností na něj připevnit ještě „střešní nosič“. Vozík má nepromokavou horní plachtu, 16" kola, virtuálně nezničitelné upevnění za kolo, a právě díky střešnímu nosiči jej dokážete naložit i hodně rozměrnými věcmi.

Při svých nekonečných cestách jej používali také Mirek s Katjou, česko-slovenská dvojice, pro které je cykloturistika vlastně celým životem.



BURLEY COHO XC je masivní jednokolový nákladní vozík, který má snadné upínání za kolo, jež se dokonce ovládá dálkově z madla. Zadní 16" kolo je odpružené a k mohutnému blatníku lze připevnit také doplňkový nosič. Při svých rodinných cestách jej využili také Monika a Jirka Vackovi.

BURLEY Travoy je naprosto ojedinělou koncepcí městského přívěsu. Především se uchyťává za sedlovku a náklad je na něm umístěn na výšku. To však není jeho jedinou zvláštností. Další je fakt, že vozík je kompletně složitelný do malého vaku, který je k němu standardně dodáván a který je používán jak na přepravu vozíku, tak i pro transport nákladu.

Při konstrukci Travoye byli v Burley motivováni touhou vyvinout doplněk ke kolu, který by výrazně zvýšil jeho kapacitu, ale přitom měl mnohem širší použití. Jeho využitelnost by měla být především ve městě, kde může sloužit jako nákupní košík v supermarketu, a o pár minut později – připojený ke kolu – jako nákladní přívěs. Doma jej stačí opět jen odpojit, přijet ke dveřím

bytu, všechno vyložit, vozík složit a zasunout do skříně. Skvěle se hodí i k moderním skládacím kolům, kdy je možné nastupovat např. do vlaku se složeným kolem v jedné a vozíkem v druhé ruce. To ostatně potvrdili Monika a Jirka Vackovi při své vlakově-cyklistické cestě, kterou nazvali Transasia 2011 a během níž se podívali i do base campu pod Everestem.

Rychloupínáky a osy

Při upínání přívěsů pod rychloupínák zadního kola se vám může stát, že rychloupínák bude krátký. Řešením je jeho dlouhé provedení, které má v nabídce třeba německá značka Weber. Další komplikací mohou být pevné osy. V případě, že je vaše kolo pevnou osou vybaveno, je nutné si k vozíku pořídit správnou pevnou osu, kterou výrobce přívěsu za kolo zpravidla nabízí. Ty se prodávají v několika variantách. Proto je pro vás nejjednodušší celou osu vyšroubovat z vašeho kola a objevit na ní číslo, podle něhož pak koupíte správný rozměr pevné osy pro přívěs. Ono číslo vypadá např. takto: M12x1.0. Důležitá je také délka pevné osy. S výběrem vám případně pomůže dobrý prodejce vozíků.

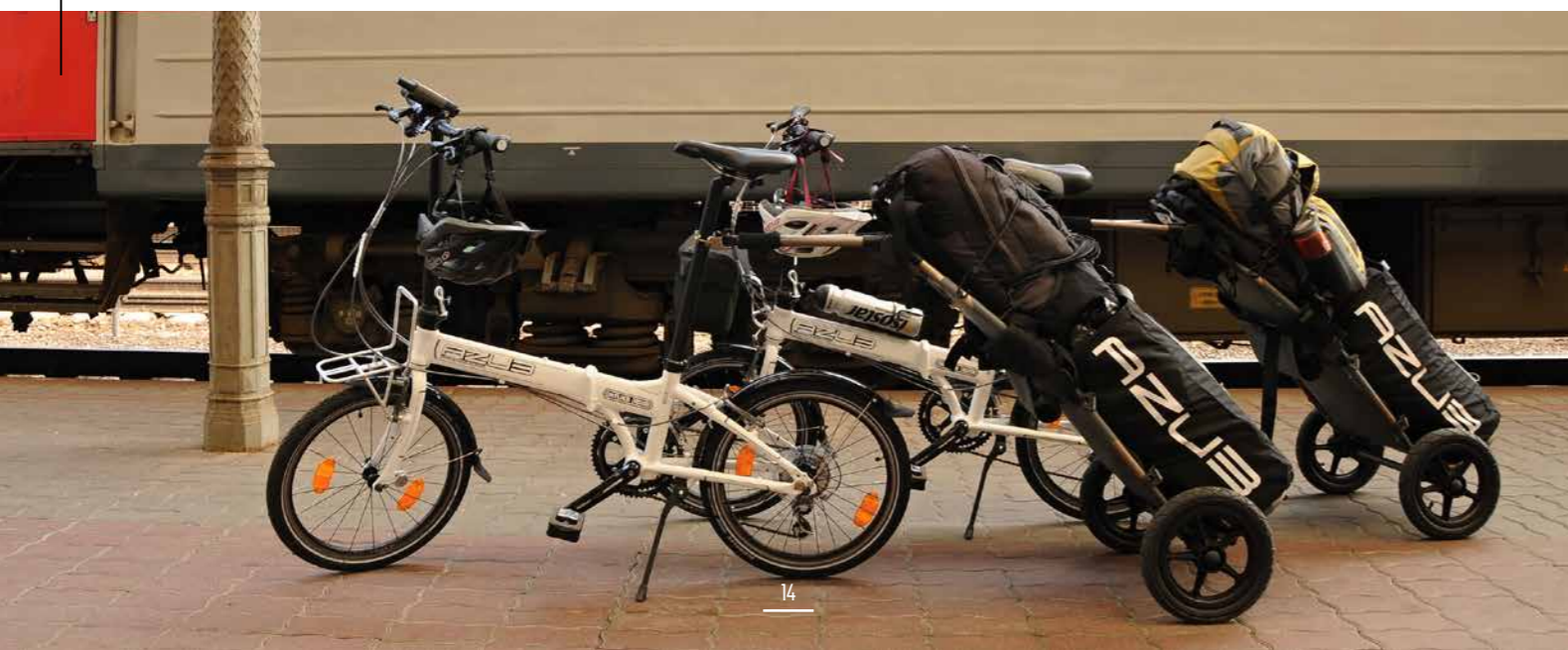


Odolný nákladní vozík za kolo BURLEY Nomad
13 990 Kč / 559 EUR

Kompaktní skládací nákladní vozík do města BURLEY Travoy
11 990 Kč / 479 EUR



Jednostopý cestovatelský nákladní vozík BURLEY Coho XC
15 990 Kč / 639 EUR





1000 MIL NA KOLOBĚŽCE S JANOU

*Text: Richard Štěpánek
Foto: Ludmila Polišenská*



**„Prosím tě, co na tom vidíš?“
Kolik hodin strávila spousta z nás
vyprávěním o svých zážitcích, a stejně
jsme nebyli pochopeni.
„Ta svoboda, čistá hlava, klid, nikdo
nikde,“ tato a další superlativy bych byl
schopen vyjmenovávat o svých toul-
kách přírodou s civilizací za zády.**

Znáte to, vrátíte se domů a nikdo vás – pár dní nepřítomný – výraz nechápe. Nutno dodat, že ani nepochopí, dokud to sám nezažije. Má rada zní, chcete-li, aby vám váš protějšek rozuměl, zhmotněte mu ve formě zážitku to, o čem jen slyšal.

„Já bych to chtěla zkusit,“ zaznělo jednou z úst mé ženy.

„Co myslíš?“ ptám se nechápavě.

„Jet závod 1000 Miles,“ zazněla krátká věta oznamovací.

Pokud se vám toto přihodí, buďte velmi opatrní na výběr slov. Poštěstilo se vám totiž to, co se hned tak někomu nepoštěstí. Váš protějšek chce všechno to, o čem slyší, zažít na vlastní kůži. „Pokud to myslíš vážně, pojedu s tebou,“ tak nějak vypadala má podaná pomocná ruka.

Od té doby se ladila výstroj a výzbroj. Vše, co mám vyzkoušeno a funguje tak, jak má, bude mít i moje žena. Stalo se.

Dvě téměř identické výbavy byly připraveny na zteč, s nečekanými rozměry počasí i osudu.

Trénink jsme nijak zvlášť neřešili. Na závod 1000 Miles, jehož zakladatelem je biker Jan Kopka, se tak úplně natrénovat ani nedá. Nechal jsem ženu, ať si jezdí do práce a z práce na koloběžce. Jednou jsme jeli 150 km s noclehem venku, aby si to vyzkoušela.

Důležité bylo vymyslet taktiku prvních dnů, kdy bude tělo vystaveno extrémní zátěži ze všech stran. Celodenní zátěž, rozměry počasí, následná svalová únava, možná nedostatek jídla a pití. Večer někde zalehnout a ráno znovu. Tady víc jak svaly často člověk potřebuje hlavu. Hlavně nic nepřepálit a první tři dny jet opravdu s rozvahou.

Vzhledem k nedostatku dovolené jsme věděli, že můžeme jet „jen“ 500 mil. Někdo by řekl jen, ale já vím, co to bude pro netrénovaného člověka za zátěž. Jsem si vědom, že má žena vůbec netuší, co ji čeká, a já ji o tom informovat nebudu. V tomto případě je lepší nevědět. Začínáme na slovensko-ukrajinské hranici a před sebou máme slovenské hory.

Není potřeba se stresovat něčím, co nevím, jak vypadá. Přesně podle hesla:

„Starosti zítřku nechejte zítřku, dnešek má dost svých starostí.“

Základem všeho byla dobrovolnost, v tomto případě i iniciativa ze strany mé ženy. Musím uznat, že v nadcházejících dnech mě nic nepřekvapovalo. Byl to krásný pocit, stát spolu v Nové Sedlici na startu závodu 1000 Miles Adventure.

„Tento závod je tvůj. Vše se ti podřídí. Žádné řeči o zdržování, žádné přetěžování. První tři dny budou těžké, ale budeš na ně vzpomínat,“ tak nějak zněla má poslední slova těsně před výstřelem, který uvedl v pohyb cca 300 závodníků složených z chodců, koloběžkářů a cyklistů.

Dál už nechám mluvit Janu: Byla tam skvělá atmosféra. Všude plno barev, zvuků, lidé se houfovali před startovním obloukem. Potom přišlo odpočítávání, výstřel a já věděla, že je to doopravdy. To, co jsem slyšela, probděla u počítače, je najednou realita, již jsem součástí. I když mi Ríša poodjel, věděla jsem, že o mně má přehled. Postupně jsme se propadali startovním polem, až se naše rychlost ustálila a my si našli své místo. O trati jsem toho moc nevěděla a dnes vím, že to byl záměr. Zánět močového měchýře, který se ozval před startem, se neumoudřil

a já byla nucena začít brát antibiotika. Slunce se celý den předvádělo v plné parádě, stejně jako druhý, třetí, čtvrtý a další dny.

Jako předkrm jsme si dali 15 km asfaltu, poté kopce a louku. Slunce spalovalo snad úplně vše a já hleděla, jak mi mizí zásoby vody. Řekla bych, že to byl raketový přenos do reality mé touhy poznat to, o čem jsem jen slyšela. Když se kopec překlopil, zažívala jsem dlouhé sjezdy na hraně sjízdnosti. Nejsem žádný expert, ale baví mě překonávání limitů, které koloběžka má. Druhý den jsme celý projeli po odkrytých pláních, kde slunce dokonalo další problém, a byl zde úžeh. Nevinnost mě doprovázela na dalších kilometrech. Ríša věděl, co se mnou je, a také věděl, co potřebuji.

Když nám bylo nabídnuto od místních lidí jídlo a odpočinek, neváhali jsme. Zalehla jsem na tři hodiny a vyspala se. Silný vývar mě po spánku postavil na nohy. První tři dny jsem

skoro nemluvila. Snažila jsem se neplýtvat energií a popravdě mě vysilovalo i odpovídání na otázky. Úpal nebo úžeh, který mě potrápil dva dny, jsem přečkala.

Než jsem se nadála, byl zde další problém, svalová únava. Připadalo mi, že mi někdo rozdupal svaly. Přicházely kopce, noční zákazy, brodění řek, a to vše vždy od rána až do padla. Usínala jsem dříve, než jsem ulehla, a přála si spát co nejdříve. „Nic naplat, balíme a jedeme,“ slyšela jsem kolem páté hodiny ráni a já věděla, že až do večera budeme ukrajovat kilometry, které nám chybějí do našeho cíle.

Všechny ty trable, které jsem popsala, k tomu ještě puchýře a opary, byly vyváženy nezapomenutelnými krásami přírody, neuvěřitelnými příběhy, které doplňovaly puzzle s názvem 1000 Miles. Pohostinnost lidí mě dojímal. Kolikrát jsem o tom slyšela, ale nyní se to opravdu děje. Pán nám donese meloun, když

jíme na schodech u sámošky, paní nám dopouští vodu a jinde nám poskytnou svůj altánek v zahradě k přespaní. Zatímco si Ríša povídal s našimi hostiteli, já chtěla jediné – spát!

Kopce, které jsme zdolávaly, byly neskutečné. Někdy jsem si myslela, že není možné, že jsme pořád na tom samém kopci. Jindy jsem byla šťastná, že to studené, co vidím padat v záři svého světla, není sníh, ale malé kroupy. Dnes jsem si plně vědoma toho, že kdybych zde dopodrobna popsala každý den, nebude to mít nikdy hodnotu jednoho prožitého dne, jenž jsem na tomto závodě strávila. Teď už vím, o čem to ta komunita milářů mluví. Dnes jim rozumím. Po cca 6 dnech se tělo srovnalo a já mohla jet dál. Limitem byla má dovolená, která vypršela, a já po volném víkendy nastoupila do zaměstnání. Vše, co jsem prožila, mi dalo možnost pochopit, a já to pochopila.

Zadní dynamové světlo SON
1 690 Kč / 64 EUR



Nábojové dynamo SON 28
8 490 Kč / 339 EUR



**Říditková brašna
BROOKS Scape Handlebar Roll**
3 390 Kč / 135 EUR



**Přední dynamové světlo
SON Edelux II**
4 290 Kč / 169 EUR





NEJDELŠÍ ZÁVOD NA SVĚTĚ NORTHCAPE – TARIFA



Text: Jakub Gsela

Foto: Jakub Gsela, Andy Buchs, Tadeáš Kopča

O závodě

Třetí ročník bikepackingového závodu bez podpory, jenž je v současné době nejdelším cyklistickým závodem na světě. Závod se odehrává vesměs na silnicích, většina účastníků jede na silničním kole, ale přibližně 400 km této trasy tvoří gravelové a prašné cesty, které obtížnost celého závodu celkem znatelně zvyšují.

Závod měří oficiálně 7 400 km s celkovým převýšením 120 000 metrů. Já za závod ujel více než 7 700 km a nastoupal přes 122 000 metrů. Odlišnosti byly dány hlavně nutností dojet do servisu, blouděním nebo objížděnkami, které vedly okolo uzavřených či opravených silnic.

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

Trasa se musí 100% dodržet, není značená, existuje pouze v elektronické podobě, pokud závodník z nějakého důvodu opustí trasu (nákup zásob, servis, zabloudí apod.), musí se vrátit do bodu, kde trasu opustil, a poté pokračovat dále po trase. Každý závodník má GPS Spot – oranžovou krabičku, 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 nesmějí jet v háku – toto se nedá kontrolovat, je to pouze na gentlemanské dohodě a dlužno říct, že ji všichni dodržují; závodník nesmí požádat o pomoc jiného závodníka (pokud nejde o ohrožení života), jinak hrozí diskvalifikace; na trase závodu bylo 6 foto checkpointů, na kterých se musí závodník vyfotit s kolem a fotografií do 24 hodin poslat organizátorovi na e-mail; v Polsku a Německu MUSÍ závodník použít cyklostezku, pokud je k dispozici, jinak hrozí penalizace, nebo dokonce diskvalifikace.

NORSKO

Minuta po půlnoci, světlo jako v poledne a já vyrážím vstříc dobrodružství. Je celkem zima, teplota se pohybuje kolem tří stupňů, fouká lehce do zad (na dlouhou dobu je to poslední tail-wind, co mám) a já nasazuji standardní tempo. Většina startovního pole to napálila (jako obvykle) raketovou rychlostí a já se pár minut po startu ocitám sám uprostřed krajiny fjordů, zbytků sněhu

a klidu.

Po pár hodinách jízdy jsem dorazil k nejnižšímu bodu závodu – podmořskému tunelu, jehož nejnižší bod se nachází v -212 metrech pod mořem. 4 kiláky z kopce tunelem a pak 4 kiláky tunelem nahoru. Ne úplně příjemný zážitek, byť je tunel bez provozu (je kolem třetí ráno). Potkávám jen kolegy ze závodu, se kterými se bavíme tím, že „houkáme“ do prázdné roury před sebou a posloucháme ozvěnu. Celkem infantilní zábava na muže středního věku, ale ty 4 kiláky nahoru zase o to rychleji utekly.

Nebyl jsem připraven na to, jak je Norsko kopcovité. Pocitově jsem někde v americkém Coloradu ve třech tisících nad mořem, přitom jsem ve 300 metrech. Pořád nahoru dolů, některé kopce jsou opravdu výživné. Příroda kolem – hlavně fjordy a idylická scenérie domků u moře – je úžasná, ignoruju kopce (s občasným zanádním) a jedu dál směrem k finské hranici.

První den přejiždím skoro celé Norsko a s nájezdem 370 km a skoro 7 000 nastoupaných metrů uléhám do spacáku na zápraží dřevěného domku v opuštěném kempu. Nemám problém okamžitě usnout. Celodenní slunce mi dělá trochu problém, ale šátek přes oči tuto potíž řeší.

FINSKO

Druhý den ráno přejiždím hranici do Finska. Ještě pár desítek kilometrů mě „doprovázejí“ kopce z předchozího dne (Norsko), ale pak se profil vyrovnává a až do Helsinek je Finsko víceméně rovinaté.

V první polovině Finska je deštivo a hlavně komáři. Kdo neměl tu čest navštívit Finsko v létě, asi nepochopí, jaká osina v zadku tihle malí upíři jsou. Kousali mě dokonce přes goretexové věci, byli naprosto všude. Spát venku byla utopie, to jsem pochopil hned 1. noc ve Finsku. Opět jsem si vybral zápraží opuštěného stavení, zachumlal se do spacáku a pak zkušel proti těmhle potvorám všechno možné, ovšem bez úspěchu. Po hodině marného boje jsem to vzdal, sedl zpátky na kolo a jel dál. Světla bylo dost, sice přišlo a bylo chladno, ale všechno lepší než se nechat vypít od těch netvorů. Nefunguje žádný repelent (ani místní proveniencence), zkrátka nic, jen pohyb kupředu.

Po více než třech stech kilometrech, které jsem ten den ujel, nechcete nic jiného než se aspoň trochu vyspat, což prostě nešlo. Když jsem sedal na kolo



Jakub Gsela

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 bikepackingových závodů i na silničním kole (Trans Am – 7 200 km napříč USA, TransAtlantic Way v Irsku). Více než závodníkem se cítí být cestovatelem, který objevuje svět a lidi v něm ze sedla svého kola.





Startovní rošt těsně před startem

po hodině nespaní a měl před sebou vizi dalších tří stovek v dešti, musím přiznat, že mi moc do zpěvu nebylo. Ale jediné, co se proti tomu dá dělat, je šlapat do pedálů.

Finsko mi přišlo hodně monotónní, dobré silnice, relativní rovina, ale neustále stejný les a docela velké rozptyly mezi možnostmi si dokoupit zásoby (někdy i 100–150 kilometrů) dávaly dohromady docela ubíjející úsek trasy.

Sedmý den závodu přijíždím dopoledne do Helsinek, kde je první foto chec-



Přechod státní hranice z Norska do Finska

kpoint na hlavním náměstí. V Helsinkách máme dle propozic závodu využít trajektu (jediná doprava, kde nepoužíváme vlastní sílu k pohybu vpřed) a přepravit se do Tallinnu (Estonsko).

Těsně před příjezdem k prvnímu checkpointu padám svojí hloupou chybou na dlažebních kostkách v centru Helsinek. Na navigaci se ztrácel signál a já hledal cestu k checkpointu. Kvůli čumění do navigace jsem nedával pozor a zajel předním kolem do větší mezery mezi dlažebními kostkami. Jel jsem velmi pomalu, takže pád mi způsobil jen pár odřenin. Bohužel jsem ale spadl tak nešťastně, že jsem trefil přehazovačkou patník a docela dost ji ohnul. V rámci časového presu, abych stihnul trajekt, rovnám patku pouze rukou, zdá se, že přehazovačka funguje. Já sedám na kolo, fotím se u památníku (foto checkpointu) a spěchám na trajekt.

Při nalodění se na trajekt ale přichází jeden z kritických momentů v závodě. Najíždím na rampu a řadím nejllehčí převod, v domnění, že přehazovačka je v pořádku. Jelikož jsem ji pořádně nezkontroloval, tak se mi při řazení nejllehčího převodu zaplétá do drátů. Nadávám tolik, že se červenají i rumunští řidiči kamionů, je to samozřejmě jen a jen moje chyba. Ohýbám přehazovačku zpátky, aby alespoň nějak fungovala, kolo odnáším do útroby trajektu a vím, že mám teď něco přes 2 hodiny (než dopluje do Tallinnu), abych vymyslel, co budu dělat. Už se tak nějak smírůju s tím, že mě tahle moje blbost bude stát minimálně den času, spíš víc. Sehnat

bike-servis nebo náhradní díly určitě nějakou dobu zabere. Navíc v neděli odpoledne bude všechno zavřené. Hlavou mi běží černé myšlenky, nejvíce jsem však našťavaný sám na sebe. V průběhu plavby jsem našel jediný otevřený bike-shop, vlastně půjčovnu kol v Tallinnu.

ESTONSKO

Po vylodění nastavuji v telefonu trasu do půjčovny kol, kde zkusím štěstí s opravou ohnuté přehazovačky. V prodejně je spousta milých lidí, hned se mě ujímá mladý servisák, o závodě slyšel, a když vidí zoufalost v mých očích, bere moje kolo přednostně. Po upevnění kola do stojanu slyším jenom: „That's bad, that's bad, man.“ (v překladu: To je blbý, hodně blbý.) V duchu už počítám, kolik dní jsem právě ztratil.

K mému totálnímu údivu bere servisní technik z regálu novou přehazovačku Ultegra, vymontuje z ní novou patku a raménko a nasazuje na mou. Za 40 minut jsem hotov a žádá po mě 10 euro i s prací. Zírám na něj s otevřenou pusou. Dávám mu padesátku a s rohlíkem na obličejí vyrazím dál po trase.

„Nevěřte na zázraky, spoléhejte na ně.“

Po tomhle zážitku se rozhoduji odměnit se postelí a sprchou. Nacházím penzion v malé vesničce asi 100 km od Tallinnu. Na oslavu si kupuju 3 piva.

Jsem příjemně překvapen životní úrovní v Estonku. Troufám si tvrdit, že je někde na úrovni Finska, možná dokonce i o chlup lepší. Před vjezdem do Pobaltí jsem měl obavu, jak se budou

k cyklistům chovat místní řidiči. Moje obavy se však ukázaly jako naprosto liché. Speciálně v Estonsku jsou řidiči maximálně ohleduplní.

Jede se skvěle, vesměs celé Pobaltí je rovina. Tři věci trochu brzdí můj rychlý postup vpřed. Za prvé je velké horko, jako ostatně v celé Evropě. Za druhé fouká solidní protivítr, jenž mě bude provázet až do Španělska. Za třetí se objevují první delší gravelové úseky, kterých je v Pobaltí nejvíc v celém závodě. Štěrkové cesty nejsou z nejhorsších, ale pro silniční kolo (navíc ještě obtěžkané bikepackingovými brašnami) jsou naprosto nevhodné. Nejde jen o zpomalení v daném úseku na gravelu, ale hlavně se bojím zásadnějšího defektu nebo pádu. Je to hra nervů. Zkousím vypnout hlavu a nemyslet na případná rizika, jenže když má štěrkoprašný úsek 50 km, jde to stěží.

LOTYŠSKO

Cesta ubíhá víc než dobře, snažím se držet denní nájezd kolem tří set kilometrů. Podle profilu trasy vím, že hlavně ve Francii a Španělsku už takové denní dávky budu zvládat jen velmi obtížně, a to kvůli nastoupaným metrům, vedru a celkové únavě. Snažím se tedy „urvat“ co nejvíc kilometrů v této části závodu. Perličkou v Lotyšsku se kromě Baltského moře stává i pískový úsek, na který nás organizátor upozorňoval už týdnů před startem.

S tímhle úsekem jsem počítal od začátku, snažil jsem se nechat ho až na úplný konec dne, což se mi povedlo. Je rozdíl, když musíte 5 kilometrů v písku tlačít naložené kolo a víte, že to máte ještě sto dvě stě kilometrů do denního cíle, nebo když víte, že za 10 kilometrů si odpočínáte v kempu, kde budete nocovat. Já zvolil tu druhou možnost. Za téhle situace si celkem užívám jiný pohyb, zouvám tretry a jdu v písku naboso, což je příjemné uvolnění pro nohy i mozek.

LITVA

Litva mě uvítá hodně rozbitou asfaltovou cestou, která ovšem po 5 kilometrech končí a začíná nekonečný štěrkový úsek. Myslím, že byl nejdělsí za celý závod. Na konci dne už však mám náročných úseků na štěrku dost, nálada se blíží k bodu mrazu. Zkousím se mentálně vzpružit, ale nejde mi to. Prostě mě to nebaví a přichází na mě první větší krize.

Po pár hodinách trápení ale nastává zlom. Na asfaltové cestě, docela frekventované, spatřuju kus před nějakou

vesničkou cosi před sebou na silnici v protisměru. Zároveň periferně vnímám ve zpětném zrcátku, že se za mnou blíží kamion. Z toho cosi se vyklubou asi tříletý kluk na plastové odrazecí motorce, který si to sype uprostřed pruhu proti mně.

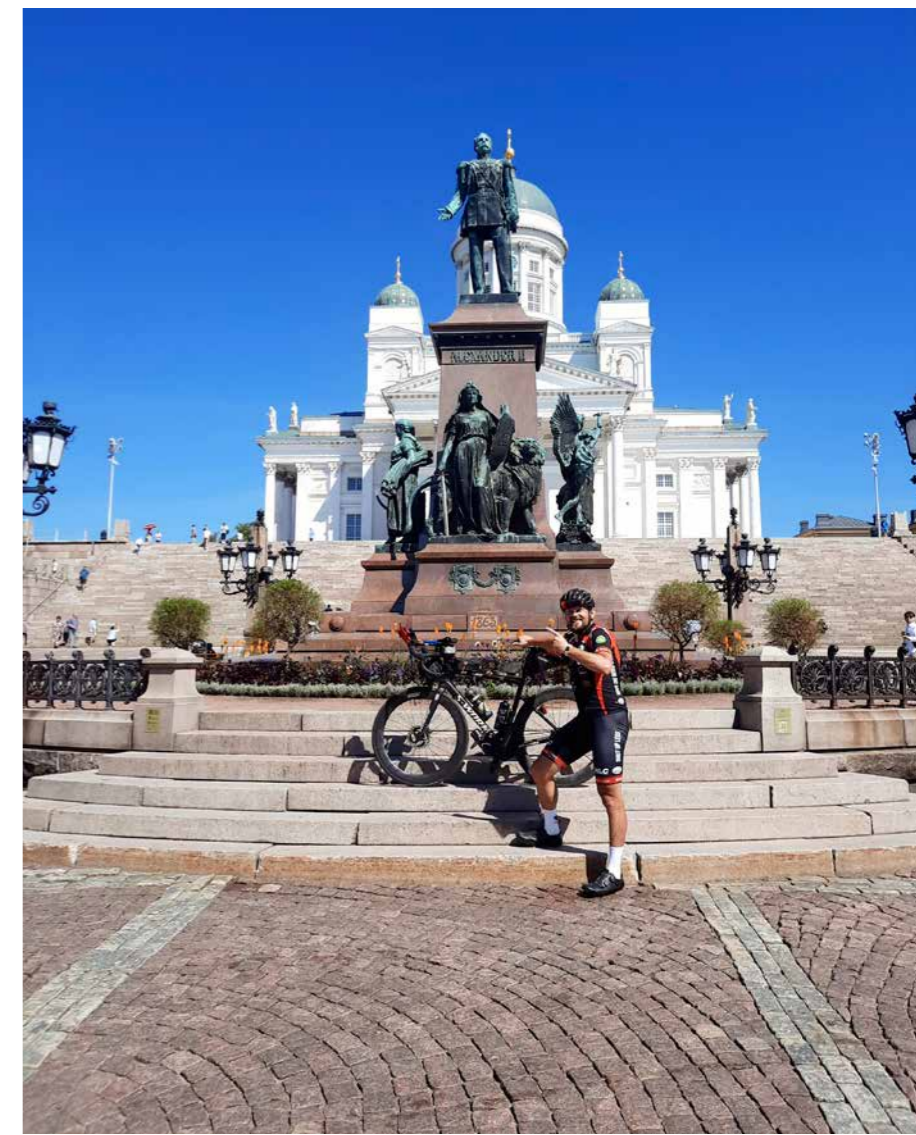
Pár vteřin mi trvá, než to mozek vstřebá. Okamžitě zastavuji, pokládám kolo a jako šílenec mávám na kamion za sebou. Kamioňák mě hned zahlédne, rázem brzdí a pak si asi všimne kluka na odražděle a duchapřítomně zastavuje soupravu tak, že zabere oba jízdní pruhy, aby ho nikdo nemohl objet, a z protisměru je pak už z dálky vidět, že se něco děje, auta v protisměru zastavují. Klobouk dolů před řidičem kamionu.

Jakmile kamion zastaví, jeho řidič vyskakuje z kabiny a společně se snažíme toho klučínu chytit. Já v karbonových tretrách se silničními

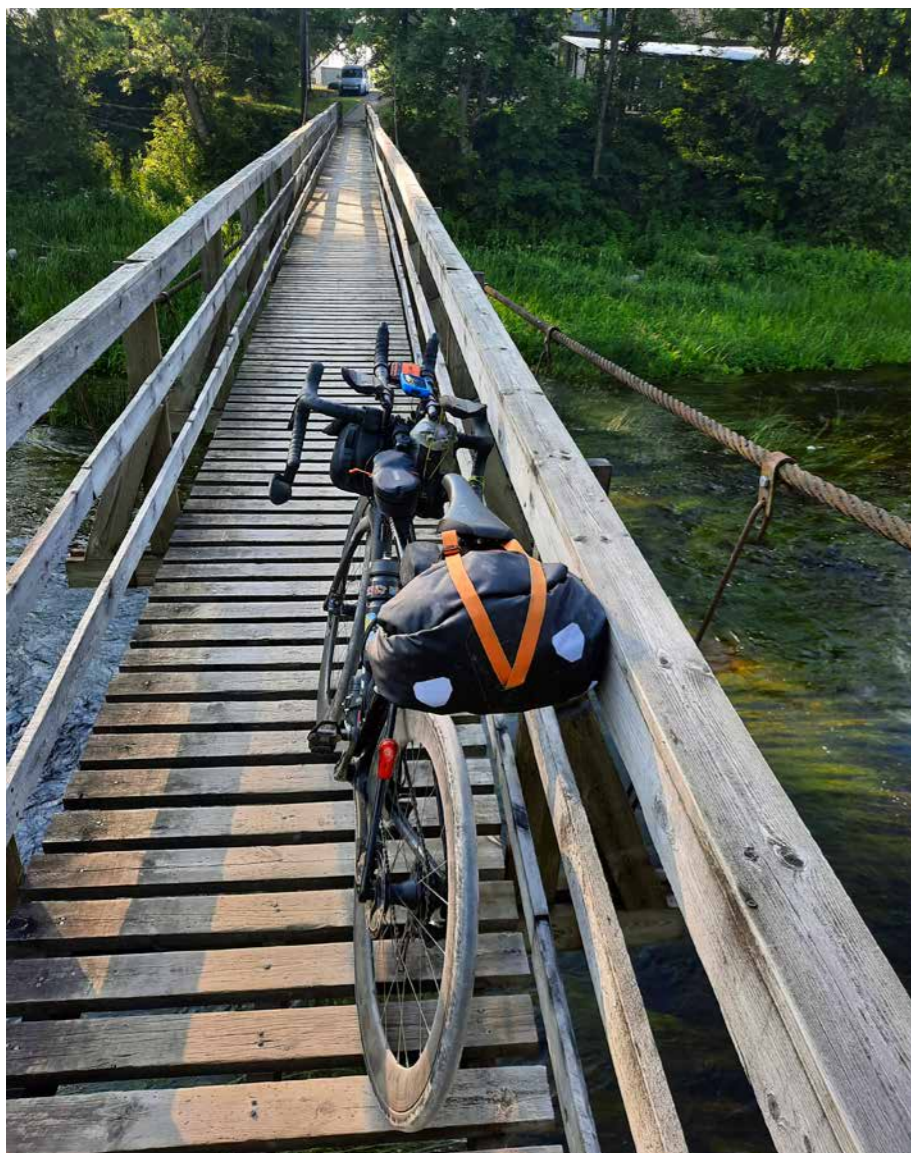
kufry, kamioňák v pantoflích. Kluk nám úspěšně uniká a ďábelsky se přitom chechtá. Smějeme se s kamioňákem taky. Nakonec se mi kluka podaří odlovit. Jazyková bariéra mi brání ho uklidnit. Nakonec z nějakého auta vystupuje paní a klučíka uchlácholí, vtom vidím jeho rodiče, jak nám běží naproti po silnici. Všechno dobře dopadlo a mě jako by polila živá voda. Po téhle příhodě můj stav krize zmizel a já už s lehkostí šlapal dál směr Polsko.

POLSKO

S nadějí, že mám snad většinu gravelových úseků zdárně za sebou, vjíždím do Polska po úzké silničce, která je však hezká a s dobrým povrchem. Moje nadšení ovšem brzy kazí totálně rozbitý povrch cest, po nichž nás organizátor poslal. V duchu si říkám, že je to tour po nejhorsších cestách v Polsku. Docela nadávám, ale to je tak jediná věc,



První foto-checkpoint – u památníku Alexandra II. v centru Helsinek



„Houpací most“ v Estonsku

co s tím mohu dělat.

Co mě naopak mile překvapilo, je chování řidičů vůči nám, cyklistům. Z Čech jsem zvyklý, že polští řidiči berou pravidla silničního provozu spíš jako doporučení, ale v Polsku je tomu právě naopak. Doopravdy mě udivilo, jak ohleduplně se ke mně většina řidičů chovala, i řidiči kamionů, dodávek... Co jsem si všimnul, docela dbali i dopravních předpisů. Škoda, že ve zbytku Evropy to nemají stejně.

V Polsku máme dle pravidel závodu povinně použít cyklostezku, pokud je k dispozici. Zpočátku to kvituji, protože je to samozřejmě nejbezpečnější možnost, ale docela to zpomaluje. Nedá se jet plynule, člověk musí hlídat patníky, když cyklostezka končí, mnohdy je na nich horší povrch než na silnicích, které jsou dobře udržovány. Tímto se přiznávám, že ne vždy jsem jel vzorně

po cyklostezce, ale poté, co mě na to Andy upozornil e-mailem, dodržuji maximum, co jde. Snad to Andy i kontroloval přes tracker, nebo možná to upozornění posílal všem, netuším. Obě možnosti jsou pravděpodobné. =)

Ve druhé polovině Polska se stav silnic zlepšil a jede se dobře, profil trasy je ještě pořád celkem rovný, takže kilometry vcelku hezky ubíhají a já už pomalu začínám vyhlížet, že se brzy podívám do Čech, domů.

ČESKO

A je to tady, je sobota odpoledne a já se blížím k české hranici. Do Čech se vlastně vjíždí dvakrát. Poprvé u Frýdlantu, kde se jede pár kilometrů na české straně hranice, pak se vjede zpět do Polska u Bogatynie. Finální vjezd do Česka je pak v Hrádku nad Nisou.

Už u prvního přejezdu hranice mezi Polskem a Českem na mě čeká kamarád Pavel „Margl“ Macháček. Na hraničním přechodu v Hrádku nad Nisou na mě čeká parťák Jirka Kříž, můj nejlepší kamarád, člověk, který mě hodně naučil a s nímž jsme absolvovali většinu bajkových dobrodružství po celém světě. Původně jsme tento závod měli jet společně s Jirkou, ale osud tomu nechtěl, proto jsem se na trasu vydal sám. V tento moment se rozhoduji průjezd Českem „nehrotit“ a užít si ten speciální pocit, kdy jsem doma, na domácí půdě, a přitom na takhle dlouhém závodě. Navíc mi Jirka prozrazuje, že mě na trasu přijede podpořit i moje žena Kamča, na kterou se těším asi nejvíce... snad kamarádi pochopí. =)

Večer sedím se svými nejbližšími a kamarády u piva, cpu se skvělým jídlem a aspoň na moment mě to vytrhne ze závodního nastavení. Sdílíme společně zážitky a já se i přes únavu dostávám do postele až před půlnocí.

Ráno, kdy obvykle vyjíždím nejpozději po páté ranní, si dávám načas, společně snídáme a vyrážím až po osmé. Dnešním cílem je dojet do Plzně, což znamená něco málo přes dvě stě kilometrů, s jednou zastávkou, a tou je bike servis Roberta Dobrého v Rakovníku, kudy shodou okolností vede trasa. Robert byl tak moc hodný, že když jsem mu zavolaal, tak přesto, že jsme se osobně neznali, mi vyhověl a přislíbil servis kola v neděli.

Před Plzní už jedu zase sám a potvrzuje se mi to, co jsem si myslel před vjezdem do Čech, začínám být psychicky docela rozsekaný. Po tom, co jsem viděl Kamču, svoje kamarády, a zase jsem osaměl, mi zabere ještě pár dnů se z toho vzpamatovat a dát se zase do pohody. Je to prostě dvojsečné, bylo skvělé vidět svoje blízké, ale pak to osamění bolelo mnohem víc.

Trasa do Plzně mě překvapuje svým kopcovatým profilem. Vůbec, celá cesta Českem je skvěle natrasovaná, a netýká se to jen Čech, to, že je to moc hezky zvolená trasa, si říkám vlastně celou cestu. Vůbec nechápu, jak takovou trasu Andy našel, muselo ho to stát hodně času a bylo znát, že to musel několikrát jet. To platí nejenom v ČR, ale po celou dobu závodu. Večer přijíždím do Plzně a další den dopoledne překračuji hranici z Česka do Německa kousek za Kdyní.

Ještě chci zmínit jednu věc, a to jsou čeští řidiči. Bohužel musím konstatovat, že nejhorší chování ze všech zemí, kterými tento závod vedl, mají právě

čeští šoféři. Arogance, agresivita a nerespektování cyklistů jako účastníků provozu mi vážně vadí. Ve srovnání třeba se Španělskem, kde jsou naopak řidiči aut (dodávek, nákladňáků...) k cyklistům extrémně ohleduplní, se opravdu musím stydět, jak se u nás automobilisté k cyklistům chovají.

NĚMECKO

Kousek za německou hranici mě bodne vosá. Nebylo to naposledy, další žihadla dostávám ve Španělsku. Vosí bodnutí schytávám na těchto závodech celkem pravidelně. Asi je to tím, že nepraný dres vosám prostě smrdí, tak to vyjádří bodnutím.

V Německu se mi poprvé daří nechat si vyprat dres, kdy ukecávám paní recepční, aby mi ho poté dala i do sušičky. Dres už to vážně potřeboval, ale riskovat, že mi neuschne cyklistická vložka v kraťasech, jsem nechtěl, mohlo by se mi to dost vymstít zničeným zadkem.

V Německu jsem strávil jednu noc a blížím se k dalšímu checkpointu Bregenz, ležícímu na břehu Bodamského jezera, které od sebe odděluje trojstátí Německa, Rakouska a Švýcarska.

Před Bodamským jezerem se trasa v Německu nepatrně zvedla (asi do 700 metrů na mořem) a pak klesala krásnou silničkou k jezeru, před samotným jezerem cesta uhnula doleva a já se najednou ocitnul v Rakousku, asi na 3 kilometry, abych pak opět vjel do Německa a k samotnému Bodamskému jezeru.



Druhý checkpoint v Bregenz (kongresové centrum) a fotka, kde jsem k nepoznání



S rodinou před odjezdem z Rynoltic

ŠVÝCARSKO

Na Švýcarsko a celé Alpy se těším, zároveň však vím, že je to nejtěžší etapa z celého závodu. Úsek z Bregenz do Nice má parametry jako ty nejtěžší etapy z Tour de France. V dále, při večerní jízdě po krásné cyklostezce podél Rýna, už vidím v pozadí majestátní Alpy a vím, že mě zítra čeká první alpské stoupání na pas Svatého Godharda. Noc trávím v Lichtenštejnsku v nejlevnějším hotelu, jež jsem byl schopen zarezervovat. Lichtenštejnsko, stejně jako Švýcarsko, je opravdu hodně drahé, ať už potraviny, nebo ubytování. Srovnatelné jsou jedině s cenami v Norsku, které bylo také velmi finančně náročné.

Vyrážím vstříc prvnímu stoupání na pas Svatého Godharda. Jsou to vlastně dva kopce v jednom, kdy se vyjede na kopec – Oberalpass (2 044 m n. m.), klesne se asi 600 výškových metrů a stoupá se na Gotthardský průsmyk (2106 m n. m.). Hodně fouká proti a při sjezdu mě nemine pár horkých chviliek při bočních nárazech větru. Musím říct, že ač jsem si ve sjezdech dával extrémní pozor, nejde prostě všechno uhlídat a párkrát jsem byl velmi blízko pádu. Třeba když jsem minul velký kámen skrytý v zatáčce jen o pár centimetrů. Po každé takové příhodě jsem si říkal, že musím být opatrnější, ale i přes velké soustředění tohle prostě nejde uhlídat.

Ve sjezdu z Gotthardského průsmyku už jsem hodně unavený a málem „probrždíuji“ zatačku, kde v protisměru

minu vyděšeného motorkáře. Za zatačkou stojí na krajnici další motorkáři a jen uznale pokývují hlavou, jaký jsem to neohrožený sjezdač... kdyby věděli. =)

Sjezd je docela náročný, příkré úseky střídají zcela nepředvídatelně kočíci hlavy, které se po chvíli mění zpět na hezký asfalt. Trošku nadávám, ale spíš si tak ulevuji od soustředění a trošky strachu. Nakonec jsem rád, že v pořádku dorážím do městečka Bellinzona (kousek od hranic Švýcarska a Itálie), kde si bookuju nejlevnější hotel. Hotel je naproti vlakovému nádraží a vedle je docela „útluný“ squat a nocležiště bezdomovců. Idylka. Ale je mi to jedno, dojdou si nakoupit do potravin a úplně mrtvý usínám i přes hluk z ulice.

ITÁLIE

Brzy ráno vjíždím do Itálie, k jezeru Lago di Maggiore, kudy prochází hranice mezi Švýcarskem a Itálií. Trasa se vlní podél břehu jezera, je krásný den, sice fouká trošku protivitř, ale okolní scenérie mi to vynahrazuje.

Po asi 80 km, kdy končí kochání se pohledem na jezero, trasa pokračuje po vedlejších cestách, které se vlní v terénu a vedou nás malými vesničkami k městu Aosta, jež předznamenává další velké stoupání, a to na pas Svatého Bernarda a přejezd do Francie.

Silnice kolem Aosty je hodně vysoká a italsí řidiči mě míjejí v docela vysoké rychlosti. Toto je jeden z mála úseků, kde se necítím moc bezpečně a přejí



Laggo Maggiore na hranici mezi Švýcarskem a Itálií

si, aby už auta zmizela v tunelu a já byl konečně ve stoupání na sv. Bernarda. Tento úsek jsem vytknul organizátorovi jako nebezpečný, ale řekl mi, že jednak Italové jezdí sice rychle, ale na cyklisty dávají pozor, a hlavně, že tenhle úsek prostě nejde vést jinudy.

Pas Sv. Bernarda mi dává zabrat, táhlý kopec se nejede tak špatně, ale hodně fouká a já už v tuhle chvíli vím, že sjezd bude stát za to.

FRANCIE

Sjezd nakonec není tak hrozný a já vjíždím do Francie. Dlouhý sjezd se okamžitě láme do dalšího stoupání, a to na druhý nejvyšší bod na závodě – na Col de l'Iseran (2 770 m n. m.). Cestou budu míjet známé lyžařské středisko Val d'Isere.

Další den, další velké stoupání a tentokrát na známý Col du Galibier (2 642 m n. m.), jemuž předchází Col du Télégraphe. Zase jsou to dva kopce, které následují ihned po sobě. Tato stoupání řadím k těm nejtěžším na celém

závodě. Stoupání na Col du Télégraphe (1 566 m n. m.) začíná ve vesničce Saint Michele de Maurienne ve výšce cca 700 metrů nad mořem. Je to nepříjemně, prudké, tahavé stoupání, které končí v sedle Col du Télégraphe, kde hrdě oznamují, že tudy povedou dvě etapy Tour de France. Mine mě opravdu jen o pár dnů, další závodníci bohužel přijedou do tohoto úseku v den etapy TdF, a musejí tak čekat na průjezd pelotonu, protože silnice je samozřejmě kompletně uzavřena. Trošku jim to vynahrazuje fakt, že dostávají zdarma občerstvení po celé délce etapy TdF.

Výjezd na Col du Galibier lemuji první obytné vozy a jejich posádky posedávající před karavany a čekající, až tudy povede etapa Tour. Vlastně je ani moc nevnímám, mám co dělat sám se sebou. Stoupání mi dělá problémy, těsně před vrcholem ještě musím kličkovat mezi auty, která blokuji silnici, a cyklisty, kteří se fotí u pomníku na vrcholu.

Třetí den ve Francii mě čeká poslední větší stoupání (Col de la Cayolle –

2 326 m n. m.) před Nice, ale před samotným výjezdem nám Andy (organizátor) připravil ještě chuťovku v podobě úseku nikdy nerealizované železniční trati, která vede po šotolinové a kamenné cestě pouze pro pěší a cyklisty a hlavně prochází hned několika tunely, které stavitelé železnice stačili prorazit. Cesta vůbec neutiká, protože velkou část z ní kolo radši tlačím, abych předešel defektu nebo pádu, ale úsek je to fakt moc pěkný a zajímavý.

Konečně klesám do Nice, opět velmi hezká trasa, která vede malou silničkou skrz soustavu asi 20 tunelů. Čím blíže jsem Nice, tím je větší vedro. Kolem 800 metrů nad mořem už je hodně přes třicet stupňů a já ani nechci domýšlet, jak velké horko bude u moře. Taky zjišťuji, že jsem na tom bídně s vodou. Bláhově doufám, že si v neděli ve Francii někde něco koupím. Samozřejmě, že ne. V neděli je ve Francii skoro všude zavřeno.

Úplně vyprahlý dojíždím téměř až k Nice po cyklostezce, pak ale zjišťuji, že ještě musím vystoupat dalších 400 výškových metrů do malé vesničky nad Nice, než konečně trasa spadne dolů k moři a já se budu moci vyfotit u dalšího checkpointu – známého nápisu „I Love NICE“. Opouštím Azurové pobřeží a stoupám úzkými silničkami vstříc oblasti Provence.

Nevím už po kolikáté si pro sebe říkám, jak moc hezky zvolená tahle trasa je. I když se hodně vlní a kilometry neubíhají tak, jak bych si představoval a chtěl, tak pohled na podvečerní krajinu Provence s poli levandulí je až kyčovitě krásný. Trošku to kazí francouzská příroda, jejich nechut komunikovat jinak než ve francouzštině, a co mě nejvíc vytáčí, jejich arogance a nabubřelost vůči turistům / platicím zákazníkům. Ovšem půvab krajiny to dokonale kompenzuje.

Závěrečná část ve Francii se zvedá do tisícových pasů a já se pomalu blížím k hranici s Andorrou. Z tohoto stoupání mám trošku strach. Má být docela velké vedro, čeká mě ten den slušná porce nastoupaných metrů, a hlavně se jedná o dost frekventovanou trasu, ke které není alternativa v podobě méně rušné cesty.

Poslední kopec ve Francii mě ždíme, proudí kolem mě kamiony a auta a já si nepřeju nic jiného, než abych už byl z téhle cesty pryč. Kamiony nakonec v polovině kopce musí povinně do tunelu, ale aut je i kolem deváté večer hodně.

ANDORRA

Konečně se mi povedlo dojet do Andory. V příhraničním městečku Pas de la Casa jsou v podstatě jen obchody s alkoholem a cigaretami. Potraviny jsou už zavřené a já nakonec beru zavděk jedinou otevřenou restaurací a tou je bufet ve stylu All you can eat. Stejně jako na trajektu z Helsinek mě překvapuje, že ač mám ten den za sebou velký energetický výdej a moje tělo už najelo na režim vlčího hladu, v bufetu toho sním skoro nejmiň. Ne, že bych nejedl, cpu se fakt fest, ale okolní strážníci mají asi větší hlad než já.

Nakonec jsem se na poslední chvíli rozhodl a beru levný hotel na konci městečka; vrchol Port d'Envalira (2 409 m n. m.), který je dalších 200 výškových metrů nade mnou, si nechám na zítra.

Ráno po výjezdu na Port d'Envalira celou Andorrou klesám až do hlavního města – Andorra la Vella. Díky tomu, že vyjždím brzo ráno, jsem na cestě v podstatě sám a sjezd si užívám, jelikož nefouká. Dokonce si asi po dvou týdnech beru lehkou bundu, protože nahoře je docela chladno.

ŠPANĚLSKO

Závěrečný stát, poslední kus Evropy, který stojí mezi mnou a cílem v Tarifě. Při pohledu na tabuli s nápisem España si říkám, že dojet z Norska do Španělska se mi už povedlo, teď ještě zvládnout to Španělsko.

Je fakt hrozná vedro, Garmin mi ukazuje 49 °C, trošku přeměřuje, ale při průjezdu vesnicí je na digitálním teploměru u lékárny 46 °C. Místní by vůbec nenapadlo přes poledne vycházet ven, mají polední klid, kdy se obchody a kavárny zastaví a cca do 15.00 je vše zavřené.

Profil trasy se narovná, jedu po krásné silnici, kde nejede moc aut, navíc Španělé jsou podle mě nejslušnější řidiči ve vztahu k cyklistům na světě, a musím říct, že se tady cítím na kole absolutně bezpečně.

Bojuju s vedrem, dneska mi to nejede. Ať dělám, co dělám, hlava už toho má dost. Zkousím různé formy meditace, zabavení mozku nějakou činností, počítání dechu. Nic nefunguje. Jsou prostě dny, kdy se nohy nechťejí točit.

Projíždím kolem nádherné přehrady, moc rád bych se vykoupal, a na chvíli tak utekl odpolednímu žáru, ale nikde nemůžu najít příhodný vstup do vody. Nakonec se na mě usměje štěstí a já kousek od silnice zahlédnu malý vodopád a tůňku. Hned zastavuji, vysvlékám

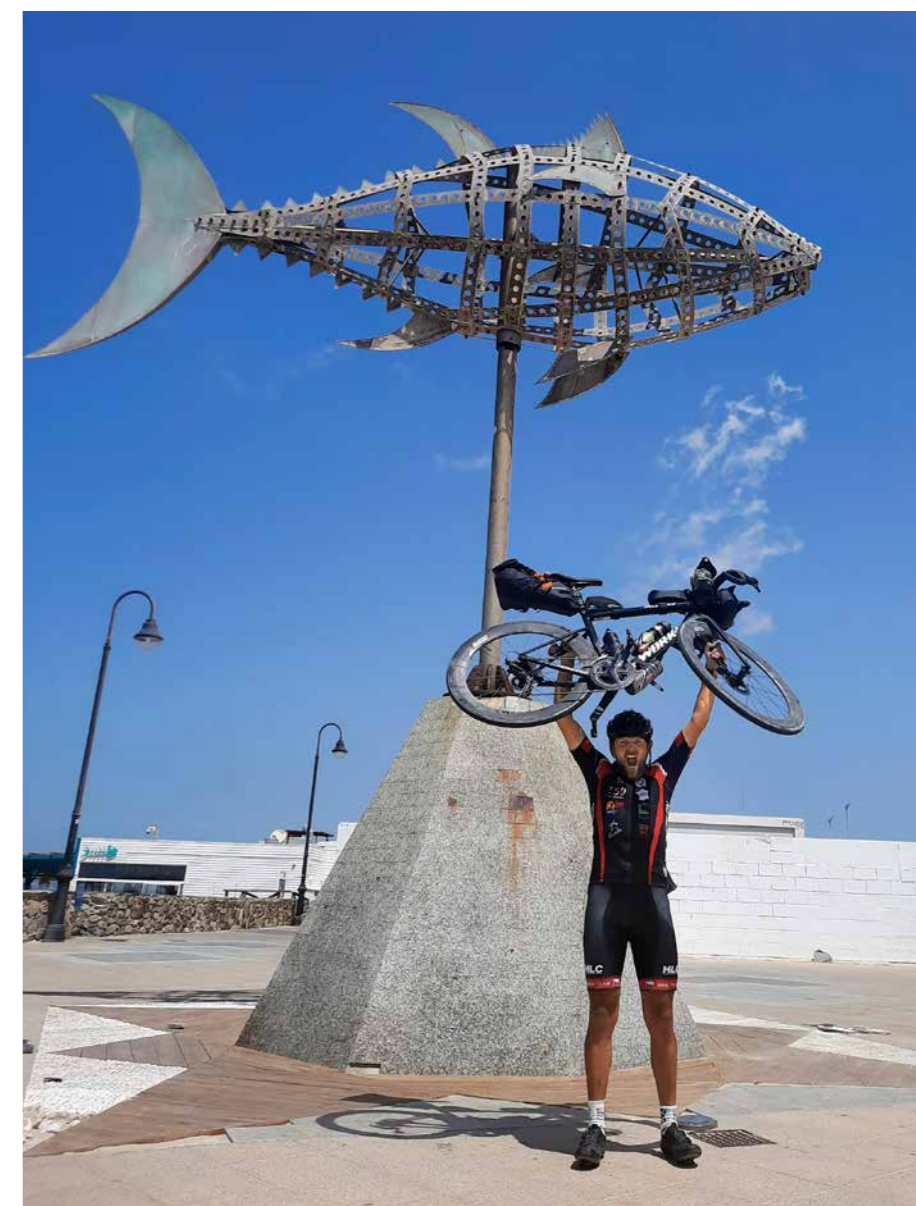
se z nechutného dresu a nahý usedám do chladné vody. Voda je skoro ledová, užívám si to a hlasitě výskám. Po chvíli si všimnu mladého páru, který se balí a znechuceně odchází, jen kousek od místa, kde se koupu. Pravděpodobně jsem je vyrušil z nějaké příjemné aktivity, nebo možná nemohli poslouchat moje výskání nebo vidět můj holý zadek. Ještě chvíli si dopřeju osvěžující vody a pak zase zpátky na kolo. Den končím v kempu na jižním konci nádherné přehrady na řece Guadalquivir.

Pico de Veleta, dneska se chystám pokořit nejvyšší bod závodu. Stoupání začíná asi v osmi stech metrech nad mořem. Docela příjemně se vlní, stoupám klikatící se silničkou s výhledem na krásnou krajinu a hory, je to téměř

pitoreskní pohled.

Až k závoře, za kterou už nesmí auta ani motorky, se jede celkem dobře. Jsem už ve výšce víc než 2 300 m n. m. a tisíc výškových metrů mě ještě čeká nahoru. Na parkovišti jsou stánky s občerstvením, kde si kupuji jídlo a pít na výjezd. Dávám si asi 3 kafe, než se konečně odhodlávám k finálnímu výjezdu.

Po pár kilometrech se asfalt změní v hodně drsný gravel a pak nakonec ve velké kameny. Dost podobná cesta, jaká ta, kterou jsem zdolával včera. Poslední asi dva kilometry tlačím kolo, zase zakopávám o šutry a nadávám. Naprosto stejnou cestou půjdu za chvíli dolů a taky budu kolo tlačít, protože si netroufnu tady jet a riskovat pád nebo



Cílová fotka v Tarifě pod sochou (korouhev) kovové ryby. Časomíra mojí jízdy se zastavila na 31 dnech a 12 hodinách od startu v Norsku

poškození kola. Nakonec se fotím na vrcholu, jsem pořádně vyčerpaný, trochu naštvaný, ale na druhou stranu strašně šťastný, že jsem tady.

Cesta dolů (opět pěšky) mi netrvá tak dlouho jako tlačení kola do kopce. Přitom potkávám tři kluky na silničních kolech, silničních pláštích, kteří vyjedou až nahoru v sedle kola. Sundávám helmu a smekám před nimi. Smějí se a zdravíme se i směrem dolů, když kolem mě profrčí (oni v sedle, já pěšmo).

Klesání z Pico de Veleta, teď už na asfaltové silnici, je pecka. Projíždím městečkem Pradollano, v podstatě bez šlápnutí se dostávám k místu, kde jsem ráno tento okruh s výjezdem na Pico de Veleta začínal. Ještě kousek jedu opačným směrem po stejné trase, než se cesty rozdělí a já mířím dál na západ, k moři, k cíli do Tarify.

Posledních 300 kilometrů je opravdu náročných. Potkávám kopce, které musím tlačit, i když jsou na asfaltu, jsou tak prudké, že bych je s naloženým kolem prostě nevyjel. Cesty jsou místy dost rozbité, ale scenérie nádherné. Trasa vede kolem Caminito del Rey (proslulá turistická stezka podél skal), která je celkem známá, ale většinou projíždíme malými vesničkami, kde nejsou na turisty moc zvyklí, ovšem kdekoliv zastavím a občerstvují se, všude jsou hrozně milí.

Závěrečný den

Před cílem mě ještě čeká zajímavé dilema. Máme na výběr ze dvou variant trasy, která nás přivede do cíle. Volím kratší variantu (33 km) po krátkém asi dvoukilometrovém stoupání má už jenom klesat k moři, vede ale po velmi

frekventované silnici, je to vlastně hlavní cesta na pobřeží k Tarifě. Tarifa je známá větrným počasím, poryvy větru by mohly celkem snadno způsobit pád z kola a na frekventované cestě je to extrémně nebezpečné. Nárazy větru nakonec nejsou tak silné, dopoledne je vítr klidnější, takže mám celkem štěstí a bez ztráty kytičky pomalu klesám až k odbočce z hlavní silnice a vedlejší cestou mířím do Tarify.

Projíždím městem, natáčím krátké video a blížím se k cíli, k soše obrovské kovové ryby, která je symbolem Tarify. V hlavě mi proudí tisíc myšlenek a je pro mě i teď, v době, kdy opadly ty nejsilnější emoce, těžké vyjádřit, co cítím. Jsem na sebe hrozně pyšný. Pořád nemůžu uvěřit tomu, že jsem přejel celou Evropu, že jsem zvládl takhle extrémní akci a ve zdraví dorazil do cíle. Už vidím cíl, plechovou rybu. Křičím na celé kolo, mám v sobě tolik emoci, že prostě musí ven.

V cíli na mě čeká Roberto de Osti, jenž projel cílem včera odpoledne, Irina Sosinská, která dojela třetí, a organizátor Andy Buchs. Dostávám pivo a já jim na oplátku dávám napít slivovice, kterou vezu od startu v Norsku.

Zvedám kolo nad hlavu, řvu na celou promenádu a kolemjdoucí turisté jen krouť hlavou. Cesta mi zabrala 31 dnů a 12 hodin. Průměrně jsem jízdu na kole trávil 12 hodin denně, v průměru ujel každý den 240 km a nastoupal 3 800 výškových metrů.

Po fotkách a rozloučení s ostatními si ještě užívám pár chvil v cíli úplně sám. Neubráním se slzám. Neskutečný výkon a úžasná cesta sem.

Moc si vážím toho, že mám to štěstí



a můžu na takovou cestu vyrazit a pomýšlet na její zdárné dokončení. Každá cesta mě něčemu novému naučila, u této jsem si například uvědomil, že to nejcennější v životě, můj čas tady na zemi, chci trávit se svými nejbližšími. To je i můj mesidž: cestujte, objevujte, ale vraťte se ke svým blízkým.

Rychloupínací vodotěsná bikepackingová brašna pod sedlo ORTLIEB Seat-Pack QR (13 litrů)
4 190 Kč / 165 EUR



Voděodolná rámová brašnička na magnet ORTLIEB Fuel-Pack
1 490 Kč / 60 EUR



Vodotěsná říditková brašnička na drobnosti ORTLIEB Accessory-Pack
1 590 Kč / 60 EUR



Vodotěsná rámová brašna nejen na bikepacking ORTLIEB Frame-Pack RC Toptube
2 490 Kč / 100 EUR

WOLFman

Tak trochu jiný závod

Výhoda jízdy na kole v porovnání s mnoha jinými outdoorovými aktivitami je v tom, že můžeš poznat velký kus krajiny a máš poměrně svobodnou možnost pohybu. Navíc, ve spojení s delší trasou, případně i se spaním v přírodě, ti to dává úžasnou možnost seberozvoje.

Cyklistika na dlouhé vzdálenosti, kde však nejedeme stále dokola malý okruh, ale projíždíme nové územní celky, kde jedeme více dnů a spíme třeba v přírodě, kde chceme být částečně samostatní a napojujeme se na naše

kořeny, se nejčastěji označuje anglickým výrazem bikepacking.

Česky bychom to mohli nazývat cykločundrování. A teď si představ, že můžeš v této cyklistické disciplíně závodit. WOLFman jsou závody, kde nemusí vyhrávat ti fyzicky nejsilnější, ale třeba ti, kdo jsou mentálně a duševně vyspělí. Kde na startu nemáš šanci potkat nafrněný frajírky. Kde ti ostatní během závodu rádi pomohou, protože chápou, že cesta je mnohem víc než výsledek v cíli!

WOLFman jsou 3 samostatné akce během roku, z nichž každá má trochu jiný nádech. Určité rysy však mají společné, a těmi jsou perfektní zázemí, sponzorské výhody pro účastníky a mnoho dalšího. Staneš se součástí bikepackingové komunity, a hlavně získáš nezapomenutelný zážitek. Podívej se na naše webovky, najdeš tam registraci na závody, bikepackingovou metodiku i e-shop se speciálním technickým oblečením pro opravdu náročné cyklisty a náš klub.



**TŘI ZÁVODY
V ROCE 2023
STAČÍ SI VYBRAT**

REGISTRACE:



PODPOROVÁNO OD:



WOLF-MAN.CZ

WM 555

JEDEN OKRUH V ORLICKU, DRUHÝ V BROUMOVSKU. DÉLKA 555KM, PŘEVÝŠENÍ 10KM. START, CHECKPOINT A CÍL NA JEDNOM SPOLEČNÉM MÍSTĚ V PŘÍRODĚ S VEŠKEROU VYBAVENOSTÍ.

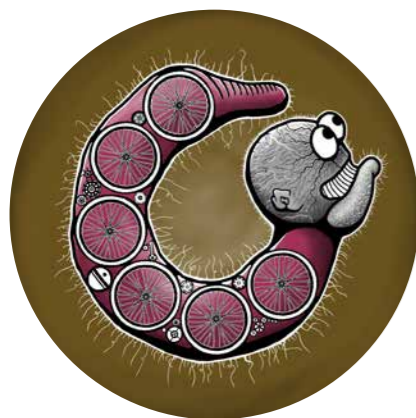
WM 2222

BIKEPACKINGOVÝ NONSTOP ZÁVOD OKOLO CELÉ ČESKÉ REPUBLIKY. DÉLKA 2222KM, PŘEVÝŠENÍ 37KM. ŠOTOLINA, TERÉN, ASFALT - VHODNÉ PRO HORSKÁ A GRAVEL KOLA.

WM DUATLON

KRÁSNA LOKALITA NÁRODNÍHO PARKU ČESKÉ ŠVÝRARSKO. DÉLKA DUATLONU 253KM NA KOLE + 80KM BĚH, CELKOVÉ PŘEVÝŠENÍ 6,5KM. KATEGORIE ŠTAFETA DVOJIC NEBO SÓLO.

CYKLISTIKA TI OTEVÍRÁ DALŠÍ ROVINY VNÍMÁNÍ



Jednu rovinu jízdy na kole „venku“ ti dává geniální propojení pohybu, prozkoumání velkého území, užívání si pocitu z rychlé či technicky náročné jízdy, poznávání nových lokalit, včetně lidí, objevování tajuplných přírodních míst.

Další rovina, která se ti může otevřít, je ta o vnímání od vnitřního až po vnější. Lážo plážo cyklo doprava za pivem a parkem, adrenalinový sjezd, hromadné výlety, kde se jen čeká na ostatní, silničářské bušení do pedálů, to vše je cyklistika. Lze ji použít i jako nástroj, nebo chceš-li, techniku k sebe-poznání. Obrací se lidé více ke kořenům a k pravé podstatě své existence? A umocňují se tyto touhy v dnešní celosvětové situaci? Nebo je to jen má představa v bublině, v níž žijí? Co vše může člověku dát pobyt v přírodě, který propojí s přemístovacím strojem, jako je kolo? Jaké poznání a vnímání to v nás může otevřít?

Na jedné z posledních šamanských ceremonií jsem putoval na vlnové délce nepozorovatelného spektra lidským okem, ale já viděl, nebo spíš věděl. Šaman se mě zeptal: „A co Štěpáne, jak se má ten?“ Odpověděl jsem, že se mám širokospektrálně. Všichni přátelé v prostoru se začali smát, protože už dobře znali mé úvahy, které umím rozjet v tomto změněném stavu vědomí. Polovina jejich já byla zvědavá na zakázané ovoce toho, co rozjezu

za myšlenky a pocity. Ta druhá polovina jejich já to vědět nechtěla, protože je tím vtahuji do šíleného časoprostoru, kde je vše propojeno, kde si můžeme nadefinovat realitu do jakékoli podoby. Tak já tedy definuji a věz, že tě tímto vtahuji do děje prostřednictvím tohoto fejetonu.

Prolétl jsem do kmenu třistaletého jasanu a padal dolů, podél kořenů do nekonečně hluboké studny. Voda mě obklopovala a její chlad byl uzdravující. Voda prostupovala každou moji buňkou, až jsem se rozplynul do matky Země. Pochopil jsem neoddělitelné spojení. Má pupeční šňůra mi stále trčela z břicha a vedla tam, odkud jsem přišel, a tam, kam patřím. Ostatně, moje malá dcerka Maya sobě i mě často sahá na pupík a při tom se potutelně směje. Ona totiž moc dobře ví...

Toto neoddělitelné spojení cítím i při kontaktu s přírodou. Ještě víc toto spojení cítím, když sednu na kolo a jedu v přírodě, trénuji nebo se účastním nějakého bikepackingového závodu. Někdy to cítím až moc zblízka, třeba když přeletím přes řídítka.

Cítím, jak mě pozorují stromy, kameny, někdy zvířata a někdy i úplně jiné bytosti. Mám spojence na mytologické úrovni, a když požádám, tak mi pomohou. Také je spousta energií, které se tváří, že chtějí pomoci. Ve skutečnosti však mohou být pouze vysavači tvých

schopností, zatnou do tebe své háčky s řetězy a na konci nich se nechají vléct. Určitě ti to něco připomíná z tvého, mnohdy i velice blízkého okolí. Někdy mohu vystoupit ze svého těla a pozorovat se shora, jak jedu na kole noční krajinou, jindy mohu znát každý kámen a zatačku, byť jsem v této krajině nikdy nebyl. Jak je to možné? Vždyť to jsou ty pohádky nebo světy, ve kterých jsme žili jako děti. No, ony ty světy existují stále, jen my jsme je často nedobrovolně opustili a vybrali si pro život jen jeden, povětšinou ten tragikomický.

Jak se i ty můžeš stát citlivým k těmto vjemům? Pod nátlakem naší morbidní společnosti jsi většinu zapomněl a přestal věřit. Jak prozírat a vrátit se do časů pohádek, které pamatuješ z dětství? Je to otázka jednoho kroku, pak dalšího a dalšího... Jestli jsi zrovna z ateistického těsta, tak budeš mít ten první krok trochu těžší. Protože v první řadě je to o víře, tedy o slově, jemuž často

ve společnosti přiřazujeme poněkud zkreslený význam. Ale nemusíš se zrovna snažit věřit v existenci víl a trpaslíků a hledat je v noci u studánek a děr v zemi. Ani si nemusíš vybírat mezi judaismem, islámem a hinduismem. Určitě je fajn věřit v něco mnohem primárnějšího. Je to víra v sebe sama. Je to pochvala sama sebe, avšak bez náznaku ega. Je to vlídné slovo k sobě. Je to radost z obyčejných věcí, které přicházejí v danou chvíli. Až pak můžeš vše dobré rozdávat ostatním. Nejen toto vše zahrnuje podstatnou věc. To jest nepřemýšlet, necpat do přítomných okamžiků našeho bytí myšlenkové procesy. Tedy v těch okamžicích, kdy se rozvíjíme na duchovní úrovni. Takový letový dispečer nebo operátor tísňové linky by v pracovní době hlavu používat měl.

A jak to vše souvisí s cyklistikou? Právě jízda na kole, v přírodě, dál od civilizace ti dává možnost rozvíjet vnímání své podstaty. Když si naložíš pořádnou porci kilometrů (pro někoho to může být 40, pro jiného 400 a pro některé třeba 4 000 km), tvoje fyzická schránka se dostane do jiné roviny a to logicky otevře i tvá další těla, jako je to emoční, mentální a hlavně duši. Během jízdy jeď sám a vše pusť z hlavy. Bolest, nepohodu, vzpomínky, chutě, povinnosti, čas...

Pokud to nejde, zahraj si třeba hru na jinou identitu. Prostě se staň jiným člověkem, jehož nic netrápí. Až to opravdu dokážeš, přestane se tě týkat tvé fyzické i mentální tělo. Veškeré projevy těchto dvou těl můžeš pozorovat jakoby zpovzdálí, jakoby z pohledu další osoby. Pak se můžeš dotýkat okamžiků

prázdnoty. Ale ne té prázdnoty, jak nám ji představuje dnešní konzumní život. Kde prázdnost znamená něco špatného, kde ten, kdo nemá, je lůzr. Mluvíme o prázdnotě, která osvobozuje od všeho. V této prázdnotě jen čekáš a ono to přijde. Objeví se spojenec, zážitek, dobrodružství, událost, pochopení nebo třeba emoce. Když se to stane, hlavně zapomeň na ten mentál, prostě nepřemýšlej, jinak to celé zkazíš. Chyť se své pupeční šňůry a staň se opět dítětem, které objevuje, raduje se z maličkostí, je fascinováno světem kolem sebe.

Štěpán Stránský
www.stepanstransky.cz

autor textu a ilustrací
je bikepacker, nomád
a výtvarník





HUDEBNÍ TURNÉ NA CARGO KOLECH



Jan Řepka

Má letošní cyklotúra nebyla nejdelší, nejexotičtější ani nejkrkolomnější. Jedno prvenství však drží: Poprvé celé naší tříčlenné skupině sloužily tři nákladní speciály.

Nejstarším strojem disponuji sám, pořídil jsem ho nedlouho po své první cyklotúře inspirovan kanadským písničkářem Jeremy Fisherem a americkými hudebními cykloaktivisty, kteří pod vlajkou Pleasant Revolution zavítali v létě 2010 také k nám do Česka. Hráli tehdy na pražské náplavce a na festivalu Rock for People a já jsem jim později při výjezdu do Německa dělal takového domorodého průvodce.

To už jsem vlastnil jeden z prvních exemplářů kitu Xtracycle v Česku. Průkopníkem byl tuším Laďa Bláha, jinak specialista na skládačky. Dnes už Xtracycle vyrábí jen celá robustní nákladní kola, tehdy šlo ovšem pořídit pouze prodlouženou zadní konstrukci. V kombinaci s trekovým kolem mi těch pár trubek a chytře upevněných otevřených brašen slouží bez problémů už třináctým rokem.

Kolega Bartošek by se coby houslista bez nákladního kola snad i obešel, houslové pouzdro se dá v pohodě posadit na standardní nosič nebo zasunout do jedné boční brašny. Honza však nevozí jen samotný nástroj, ale také celou krabici efektů, kabelů, adaptérů, nářadí

a jiného nezbytného vybavení. Jeho letošní volbou se proto stalo nízkonákladové nákladní kolo Mongoose. Je to takový trochu kratší kompaktní bezmotorový nákladňák, jenž má své mouchy, ale jako provizorní řešení obstál.

Elémem naší skupiny byl letos Holy Fanda, který ještě měsíc před cestou nevěděl, na čem vlastně pojedě. Věděl jen, že nechce svou elektrickou baskytaru vozit na zádech a že se jeho zesilovač do obyčejné cyklobrašny nevejde. Zachránil ho AZUB, jmenovitě tedy novinka zvaná Tern Short Haul D8. Více vám o ní řekne sám Fanda.

Rozhovor s Fandou

Jaký je tvůj vztah k bicyklu? Měl jsi do letoška vůbec nějakou zkušenost s delšími cyklopoutěmi a s cargo koly?
Abych tak řekl, jsem určitě víc muzikant než cyklista. Kolo pro mě představuje zkrátka dopravní prostředek, nic víc, nic míň. V minulosti jsem podnikl řadu cyklovandrů na těžko, vždycky ale na standardním horském kole a nanejvýš na dva týdny. Na nákladním kole jsem poprvé seděl letos.

Ty sis, Fando, vlastně to kolo pro tu svou první cyklotúru ani sám nevybral. Jaké to bylo, když ses na něj poprvé posadil?
Měl jsem pocit, že jsem na tak dobrém městském kole ještě nikdy neseděl. Příjemné nastupování, pohodlná



Jan Řepka & Bájsykl Band

Pražský zpěvák a kytarista Jan Řepka patří k výrazným hlasům mladší písničkářské generace. Jeho specialitou jsou cykloturné pojící lásku k písni s láskou k pohybu. Od roku 2009 jich podnikl jedenáct a další jsou v plánu. Po jeho boku smýká smyčcem houslista a bajker Honza Bartošek a do toho všeho pěkně trsá a basuje country-punker Holy Fanda. Většinu písní v programu propojuje jeden hlavní hrdina – jízdní kolo. Řepkovo trio přitom čerpá z rozsáhlé a zdaleka ne jen české písničkářské tradice. Tak vedle sebe stojí francouzský šanson i jímavá waitsovská balada, irská tancovačka, blues i bluegrass, německé reggae a chytlavý sedmdesátkový pop.

www.janrepka.cz/cyklotura





Polabská cyklotúra 2022

V rámci Polabské cyklotúry 2022 bylo na programu 12 dní, 14 koncertů a více než 250 km v sedle. Trasa jízdy vedla z Drážďan proti proudu Labe až do Mělníka a odtud dál podél Vltavy do Prahy. V rámci turné vystoupil Bájsykl Band mj. na litoměřickém festivalu Pokořen, v rámci Mělnického kulturního léta nebo přímo na vrcholku Řípu.



**Kompaktní městské nákladní kolo
TERN Short Haul D8**
29 990 Kč / 1199 EUR



**Voděodolná řídková brašna
ORTLIEB Ultimate Six Classic**
1 690 Kč / 65 EUR



**Nepromokavá ochrana pasažerů
či nákladu TERN Storm Box™ Mini**
5 490 Kč / 220 EUR



geometrie, bezproblémové řazení. Zkusmo jsem si vyšlápl kopec na Letnou, teprve při cestě dolů jsem si musel trochu zvykat na nezvyklé těžiště a stabilitu při brzdění.

Co všechno sis na turné vezl?

Nejtěžší byl basový aparát, který se ale právě perfektně vešel na přední nosič, jenž je u Ternu opravdu festovní a nezávislý na otáčení řídků. Baskytaru jsem pak na výšku zasunul do integrovaných brašen v zadní ohrádce. Všechny ostatní věci potřebné na hraní i na spaní se v pohodě vešly do zbylého prostoru. Tak jsem byl pěkně vyvážen.

Musím dosvědčit, že jsi byl vždycky sbalen a připraven vyjet jako první, zatímco my jsme s Honzou ještě dlouho utahovali řemeny a gumicuky. Změnil se tvůj pocit z jízdy, když jsi kolo naložil?

Hlavně mě překvapilo to, jak se stroj

zřejmě kvůli menšímu průměru kol těžkopádněji rozjíždí. Ve srovnání s vašimi většími koly přeci jen nepůsobilo to moje tak živě.

A co převody? Jak ses popral s omezeným počtem rychlostí? Pociťil jsi nějaké limity, byť se naše tour nazývala Polabskou?

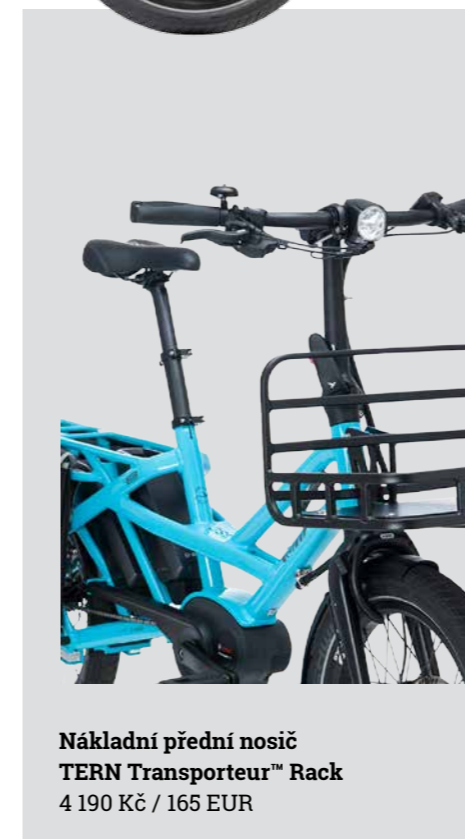
Sice jsme jeli podél Labe, ale to neznamená, že občas nebylo nutné vystoupat pár set metrů například za noclehem nad Děčín anebo za takovou maličkostí, jako je koncert na vrcholku Řípu. Tam jsi ovšem bez pomoci kamarádů nevyjel ani ty s trojnásobným počtem převodů. Cestou z Řípu se ovšem projevilo těžiště kola, které je díky těžšímu nákladu vpředu hodně vychýlené, proto jsem v nestmější pasáži z bezpečnostních důvodů kolo raději vedl. Ale to byla extrémní výjimka. Jinak jsem vyjel všechno, a když jsme jeli podél Labe, byla to vyloženě radost.

Je něco, co bys na příští cestě přeci jen vyladil?

Já jsem byl spokojen. To jest: pokud by trasa vedla zase víceméně kolem řeky, určitě bych neměnil. Jen kdyby bylo na cestě více horských etap, sáhl bych po touring biku s lehčími převody. Ne náhodou je tenhle Tern určený především do města.



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





NOVÉ TRENDY V ELEKTROKOLECH

Připravil: Honza Galla

Již před několika lety se elektrokola bezpečně a pravděpodobně i natrvalo usadila v cyklistice. Většina lidí už chápe jejich využití, více méně všichni se szili s jejich přítomností na cyklostezkách a silnicích a dnes se již povětšinou řeší jen správné nastavení pravidel jejich používání. A zatímco třeba v USA se velký boom elektrokol teprve rozjíždí, v Evropě se už o elektrokolech a jejich rozvoji v podstatě nemluví, protože jsou všude, a nastupují nové vlny, jako je rozvoj silničních elektrokol, nebo hlavně v minulém roce naprosto raketový vzestup nákladních elektrokol. Ta zde sice byla již mnohem dříve a v některých západních zemích je jejich nákup štědrě dotován vládami nebo městy, ale právě v roce 2022 bylo jejich zastoupení třeba na veletrhu Eurobike v Německu naprosto omračující.

A protože elektrokola nejsou svázána pravidly Mezinárodní cyklistické federace, která určují vzhled závodních kol a následně marketing většiny cyklistických výrobců, mohou jejich designéři pustit svou fantazii na špacír. Vznikají tak nejen tvarově ohromující kreace, ale především funkční a praktická kola. K tomuto trendu navíc přispívá i fakt, že díky motoru již není hmotnost a šířka pláště tím zásadním faktorem, ale u mnohých městských kol či bicyklů na výlety rozhoduje jejich praktické využití, pohodlný posed i komfort jízdy. Tyto věci jsou důležité hlavně u kol pro každodenní městské použití, ale není důvod si koupit elektrokolo na výlety, které tyto požadavky nesplňuje.

Ovšem každá mince má dvě strany. Doposud jsme byli zvyklí, že se v cyklistice zvěšovaly jak průměry kol, tak i kupříkladu šířka pláště nebo velikosti kazet, případně kapacity baterií. Celý tento vývoj dával v zásadě smysl, ale dospěli jsme tak až k obrovským kolům, jejichž hmotnost neúměrně narostla a manévrování s nimi je poměrně obtížné. A to především právě v městském provozu, nebo pokud je jezdcem žena

menšího vzrůstu. Vždyť ve městě nepotřebujete ve vysoké rychlosti přejíždět kameny a velké kořeny nebo skákat přes překážky. Nic z toho vás nepotká ani na silnici klikatící se skrze venkovskou krajinu, natož pak na cyklostezce podél Vltavy. Tak proč ta obrovská kola, široké zubaté pneumatiky a nekonečné veliké baterie, které dnes vidíme na většině elektrokol? Není náhodou pro jízdu ve městě podstatná obratnost kola? Nebo jeho menší velikost, která přispěje ke snadnému protáhnutí se mezi auty, či zjednoduší parkování ať už v garáži, nebo ve sklepě? A co třeba schopnost odvézt velký nákup, dítě do kroužku, psa, či dokonce dospěláka například z hospody domů? Nejsou toto důležitější požadavky na městské kolo? A k tomu samozřejmě osvětlení, odolný stojan, zámek a pořádné blatníky!

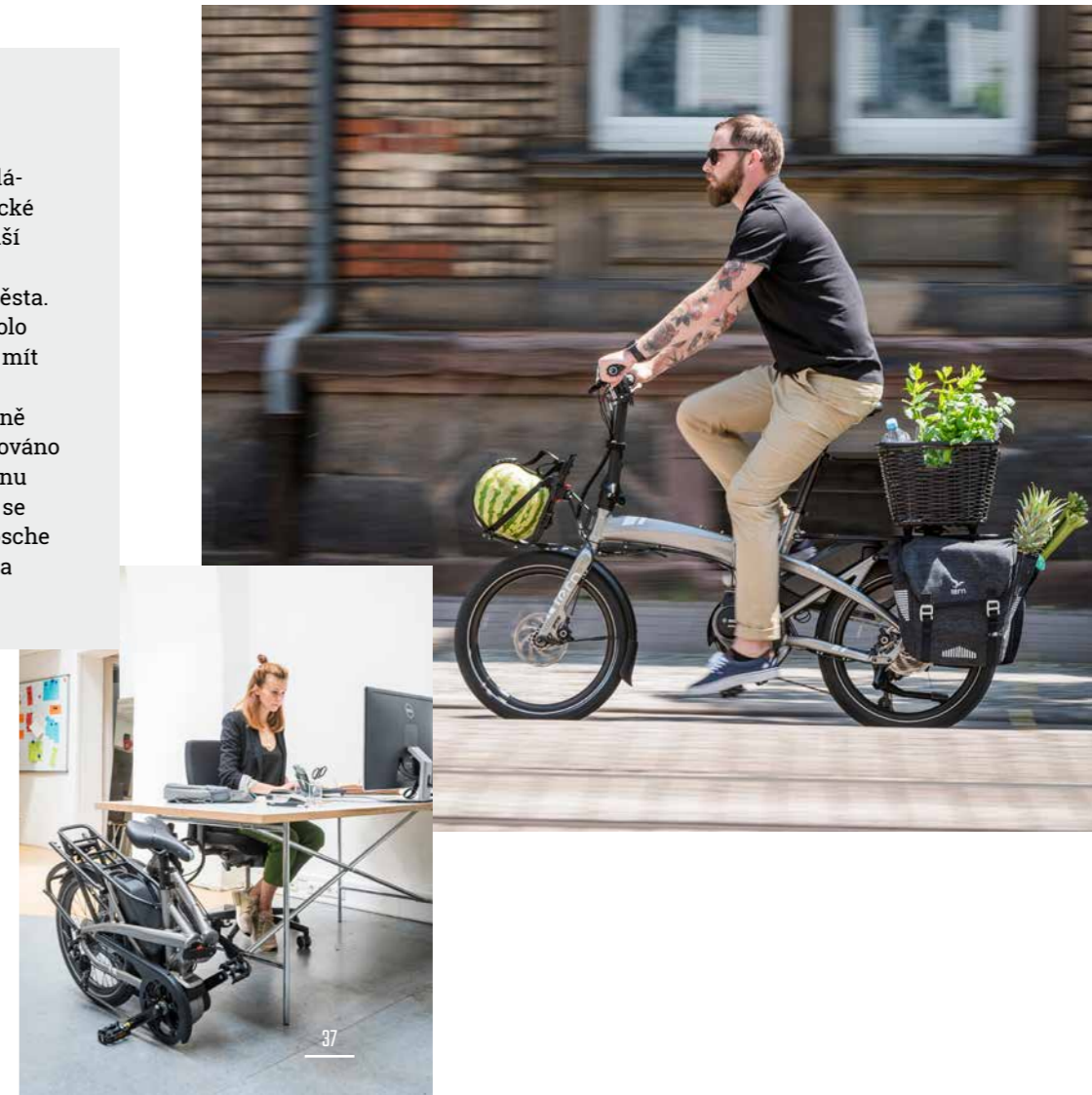
Stejně tak víkendové vyjížďky nebo dovolenkové výpravy nemusejí nutně znamenat jízdu v terénu, která by vyžadovala velký průměr kol, mohutné odpružení a horské pláště. Po českých silničkách či rakouských cyklostezkách se přeci může jezdit i na něčem civilnějším, co bude lépe odpovídat

vaším potřebám. Elektrokolo, na kterém nebude košík či říditková brašna vypadat nepatříčně. Kolo, na které se bude snadno nastupovat a které bez problému odveze i vašeho psiho miláčka.

A proto není divu, že jedním z trendů, které se v e-cyklistice objevily, jsou vedle nákladních kol také kompaktní elektrokola. Jak už jejich označení napovídá, jsou to kola, jejichž rozměry nejsou nikterak velké. Vyznačují se menšími 20" koly a jejich předností je nižší hmotnost, lepší ovladatelnost a často také možnost je částečně složit, což usnadňuje jejich převoz třeba autem. Komfort jízdy jim zajišťují balónové pneumatiky, případně přední odpružená vidlice či odpružená sedlovka. Díky menším kolům zbývá dostatek místa pro zavazadla či pejska. Z pohledu jejich elektropohonu jde o plnohodnotné stroje. Některá kola sice mají nejrůznější nábojové elektromotory, které se hodí spíše do rovinnějších terénů, ovšem kvalitní stroje jsou dnes vybaveny těmi nejlepšími středovými motory Bosch. Pojďme se tedy spolu podívat na některé zástupce této rozvíjející se kategorie elektrokol.

Vektron

Tern Vektron je plnohodnotná skládačka, která je díky své teleskopické sedlovce po složení dokonce menší než její nemotorový sourozenec. Výborně se hodí kupříkladu do města. Zvláště v případě, že řešíte, kde kolo budete parkovat, a potřebujete jej mít co nejmenší. Vektron je skvělý i na dovolenou, která není primárně cyklistická. Kolo je diskretně schováno v kufru auta nebo v garáži karavanu a vy jej vytáhnete jen tehdy, když se vám zachce. Díky motorům od Bosche snadno zdoláte i velké kopce třeba na chorvatském pobřeží.



NBD

Značka Tern se specializuje na kola určená především k praktickému využití a hncím motorem celého „terního“ týmu je touha dostat co nejvíce lidí na kolo. Model Tern NBD jakožto letošní absolutní novinka je dalším krokem na jejich dlouhé cestě. Zkratka NBD totiž znamená No Big Deal anebo New Bike Day. Tedy česky „Žádný problém“ anebo „Den nového kola“. Jinými slovy, je to kolo určené zejména pro snadnou a pohodlnou jízdu, pro lidi, kteří na kole delší dobu nejezdili a nyní s cyklistikou znovu začínají. Pro lidi, kteří mají problémy s ohýbáním kolen či kyčlí a nízký nástupní rám je pro ně u kola zásadní. NBD má totiž nejnižší rám ze všech kol s motorem Bosch, které jsou na trhu dostupné. Stejně tak je to díky své obratnosti výborné městské kolo. Samozřejmostí je osvětlení, blatníky, nosič, na který je možné umístit i dětskou sedačku Thule Yepp Maxi anebo velkou škálu nejrůznějších košíků či brašen, ať už přímo od Ternu, nebo od jiných značek.



nbd



Quick Haul

Tern Quick Haul je mladším bráčkou modelu HSD, který je lépe vybavený a hlavně je možné jej částečně složit. HSD se tak výborně hodí i na výletování, protože je snazší jej převézt v autě nebo třeba vlakem. Quick Haul je spíše městským dřičem. Obratné kolo, které má již ve standardu zadní nosič schopný odvézt až 50 kg a které můžete doplnit o velký přední nosič. Vzadu proto s klidem odvezete odrostlejší dítě, nebo většího psa ve speciální boudečce Tern Doghouse Mini, a k tomu ještě objemný rodinný nákup. Osvětlení, blatníky a nízký nástupní rám jsou samozřejmostí stejně jako středový motor Bosch.

quickhaul



GSD

Tern GSD je malý svými rozměry, ale neuvěřitelně velký svými schopnostmi. Při délce, která je srovnatelná s běžným městským kolem, dokáže odvézt nejen cyklistu samotného, ale i dvě děti nebo jednoho dalšího dospělého. Anebo jej můžete přeměnit v malý cykloákladák a převézt na jeho zadním či předním nosiči ohromné množství věcí. S oběma úkoly, tedy s převozem jak pasažérů, tak i nákladu, vám pomůže spousta doplňků, které Tern vyrábí. Od pohodlných sedátek nebo bezpečnostní ohrádky pro děti, přes opravdový domeček pro vaše caparty, který je ochrání i před deštěm a chumelením, až po nosiče, brašny, či dokonce tažné zařízení pro druhé kolo Bike Tow Kit. A jak už je u Ternů zvykem, GSD má nejen motor Bosch, ale navíc i možnost paralelního použití dvou baterií, které zásadně prodlouží dojezd a sníží potřebu častého nabíjení. Ano, většinu těchto věcí mají i jiná nákladní kola, ale považte, jste schopni je parkovat nastojato tak, aby zabrala co nejméně místa? Jste schopni si je odvézt výtahem do bytu nebo kanceláře? A co převoz autem? Jak už bylo zmíněno: GSD je opravdu malé svou velikostí, ale až neskutečně velké svými schopnostmi.



GSD

Ti-FLY X

Na začátku tohoto článku jsme zmiňovali moderní trendy v elektromotorové cyklistice. Jeden ze směrů, který byl i na Eurobiku mnohem více vidět, jsou i ležatá kola a tříkolky, které mají také své elektrické verze. Pokud vám jde o pohodlí na cestách, elektropohon vám zajistí komfort svalový, balónové pláště a odpružení vám pak částečně zařídí pohodlnou jízdu, ale ten pravý požitek zažijete až ve chvíli, kdy usednete do ergonomické polstrované sedačky lehokola. Na ní pak už nebolí za krkem kvůli neustále zakloněné hlavě, ani zápěstí, o která jste pořád opření. Lehokola nabízí totální pohodlí. Jak svalové, tak i jízdní. I když je můžete vybavit spoustou různých nosičů, blatníků i světel, nejsou určena do města. Perfektně se však hodí na kratší, nebo i hodně dlouhé výlety. Model, který je na obrázku, je top modelem uherskobrodské firmy AZUB, která ležatá kola staví už přes 20 let a vyvází je do celého světa. Jde o poměrně velké kolo v terénní úpravě, ovšem díky stabilitě tří kol není zase až tak obtížné jej ovládat. Ve většině případů je vybaveno elektropohonem Shimano Steps, díky kterému si s tříkolkou jezdec užije ohromné množství zábavy.

Ti-FLY X



VIA FRANCIGENA ANEB S DĚTMI NA POUŤ DO ITÁLIE

Aleš, Hanka, Jakub, Šimon a Jáchym Zemánkovi

Ahojte, vyrazili jsme na pouť. Máme v plánu absolvovat část nejstarší evropské poutní stezky Via Francigena. Začínáme v San Miniatu, kousek od Florencie, a dá-li Pán Bůh, rádi bychom doputovali až ke hrobu sv. Petra ve Vatikánu. Samozřejmě, putování se třemi dětmi s sebou přináší tušené i netušené nástrahy. Přepínáme tedy do režimu pokory a necháme se unášet tajemstvím putování.

Den první – pondělí

Dnes ráno kluci poprvé losovali lísteček se jménem spolužáka, a my velcí jsme losovali jednoho rodinného příslušníka, za které dnes jdeme. Před poledním horkem jsme dali první úsek cesty. V poledne pak pauzu ve stínu, kluci se poctivě učili. Později odpoledne jsme pokračovali druhou částí dnešní trasy. Tak to přibližně plánujeme i další dny. Celkem jsme ušli cca 12 km ze San Miniata k románskému zarostlému kostelíku, jež měl ve svém itineráři biskup Sigerico už v 10. století. Tady dnes spíme.

Den druhý – úterý

Část naší pouti vede po dně pravěkého moře. Plán dalšího dne tak narušil neočekávaný geologický průzkum, do kterého jsme se pustili opravdu s vervou. Shodou okolností zrovna v čase, kdy měl Kuba ve škole hodinu přírodopisu. A jelikož náš JAK už dávno psal „škola hrou“, pojali jsme to právě tak. Později, už s menším nadšením, došlo na ČJ a matematiku, nyní už klasickým způsobem výuky.

Právě kvůli geologickému průzkumu se nám část cesty posunula do poledního vedra. Nicméně, kolem šesté jsme dorazili do starobylého poutního domu u kostela Pieve of Saint Maria v městečku Gembassi Terme. Náš předchůdce, biskup Sigerico, nocoval v 10. století na stejném místě :-)

Den třetí – středa

Dnešní den byl nejvíce rozkouskovaný. Od rána nás vyčerpávalo vedro, častěji jsme tedy zastavovali a kilometry ubíhaly pomalu. Odpoledne se ale zatáhlo, a dokonce spadlo pár kapek. Dnešek byl výjimečný dvojitým pozváním na zahradu. Nejprve nám dal starší pán s uměleckým zaměřením přednášku o Dekameronu a udělal nám prohlídku nádherné zahrady. A večer jsme dlouho hledali vhodné místo pro stany, až nám

sympatický americko-skotský pár nabídl plácek u jejich úžasné toskánské vily.

Den čtvrtý – čtvrtek

Usnuli jsme spokojeně ve stanech, uprostřed nádherné zahrady, očekávající klidnou noc. Přesně ve tři ráno ale bylo všechno jinak. Mezi vnitřním a vnějším stanem, kde spal Aleš a Šimon, vylezla ze země zavlažovací tryska. Vypukla spoušť, ze stanu se stal bazén. Nastal úprk mezi dalšími útočnými tryskami. Na záchranu bylo však pozdě. Během pár vteřin jsme byli dokonale mokří, včetně spacáků. Naštěstí náhradní oblečení a další věci zůstaly netknuté v Ortlieb batohu. Že jejich vodotěsnost vyzkoušíme zrovna v takové situaci, to nás opravdu nenapadlo :-)

Zbytek noci jsme strávili se Šimonem ve vile. Jako „odškodné“ pro nás naši hostitelé připravili výbornou snídani. Zážitky nemusí být vždy pozitivní, stačí když jsou intenzivní.

Zastavili jsme se v nádherném klášteře z 10. století Monastero di Bose, pomodlili se za všechny ty, za které jsme šli čtvrté etapu, a děkovali za dosavadní průběh pouti.

Následoval přesun do starobylého San Gimignano. Po pár hodinách školních a pracovních povinností v místním parku a povinné zmrzlině „Gelato World Champion“ (naše Adria je fakt lepší) jsme putovali kolem kostela Monte Oliveto a hledali místo na spaní. Nakonec jsme zůstali v krásném lesním údolí. Noční křik divočáků už byl „jen“ završením již beztak intenzivního dne.

Den pátý – pátek

Dnešní putování opět přineslo několik krásných setkání, ale také poznávání

úžasného Božeho díla – přírody, jak o ní píše Orko. Na rozdíl od předchozích dnů jsme dnes procházeli divokou přírodou, několikrát jsme brodili potoky, několikrát jsme z posledních sil společně tlačili vozík na vrchol, abychom zase během pár set metrů ztratili těžce nabyté výškové metry. Došlo i na koupání v příšerně studené laguně.

V poledne jsme se zastavili na kávu u občerstvovny pro poutníky, kterou provozuje Salvatore, původem ze Sicílie. Občas otevře svou kuchyni a poutníkům prodává kávu, víno a drobné občerstvení. Využili jsme příjemného prostředí na školní povinnosti a zůstali tady asi 3 hodiny. Nakonec nás Salvatore pozval na oběd a udělal ty nejlepší spaghetti bolognese, jaké jsme kdy jedli. K tomu výtečné červené Chianti, a nakonec likér z pomerančů. Vše zdarma. Posledních dnešních 6 km bylo tedy veselých :-)

Den šestý – sobota

Ráno jsme vycházeli z free kempu, který provozuje Monica. Poutníkům dělá nezištné servis. Sice tam nebyla voda, sprcha ani záchod, ale jak slíbila, přivezla ráno kávu, koláč a jako bonus klukům velkou Nutellu. Cestou jsme procházeli kolem několika malých kostelíků a kapliček. Krajina byla podobná té naší. V poledne jsme dorazili k vodopádům a nádherným tůňkám, kde jsme zůstali až do pozdního odpoledne.

V sobotu jsme s velkým úsilím „dali“ 10 km. Poslední úsek jsme už docházeli odevzdání, dokonce jsme si zakázali povídat... V podstatě jsme čekali jen na vhodné místo pro stany. Nakonec jsme u vstupu do osady Scarna objevili krásný plácek, zazvonili jsme u přílehlého domu a majitel nás tady nechal.





Přinesl vodu, nabídl víno.

V neděli bychom rádi dorazili do Monteriggioni a odtud se posunuli autobusem o Sienu, abychom se vyhnuli frekventované cestě.

Den sedmý – neděle

Ráno jsme si dali sprint. Potřebovali jsme stihnout autobus z Monteriggioni do Sieny, takže na cca 8 km jsme měli asi 2 hodiny, což při našem běžném tempu 2,5 km/h byla skutečná výzva. Ale po týdnu jsou kluci už opravdu hezky rozchození a tuto výzvu zvládli na jedničku, dokonce i se zastávkou na zmrzlinu a kávu. To, že při zastávce na kávu kluci dostali sladkosti, džus, žvýkačky apod. jako pozornost podniku, se tu stává vcelku běžně.

Po krátkém přejezdu do Sieny jsme vystoupili přímo před nádhernou dominikánskou bazilikou, což je pro nás propojení na Uherský Brod. Ale ta největší krása nás teprve čekala. Katedrála Santa Maria Assunta (Nanebevzetí Panny Marie) je další spojnicí s naším městem.

Večerní mše svatá byla neobyčejná. Sloužil ji biskup a kardinál sienský, mí svatou doprovázela banda mladých lidí se širokou škálou hudebních nástrojů. Tak radostnou mši svatou, v kombinaci s úchvatným prostorem, jsme ještě nezažili.

V pondělí máme odpočinkový den v Sieně, potřebujeme vyprat, trochu dohnat školu a práci a naplánovat druhou polovinu pouti, i vzhledem k předpovědi počasí.

Dobrá zpráva (Hanka)

Během chvíle mám v tomhle vedru košili propocenou skrz naskrz a jako bonus všude jemný prach z místního jilu, který se nám víří pod nohama. Pokud nás v takovém terénu předjíždí auto, jsme na několik neskutečně dlouhých sekund ponoření do prašného mraku úplně. Po třech dnech dochází zásoba s čistým oblečením do horkého dne a zůstává použitelné jen teplé oblečení na chladné noci. Tohle totálně propocené a zaprášené oblečení oblékáme znovu další den a pak ještě další a další.

Hledám ve špinavém prádle špinavé ponožky pro kluky, které by byly aspoň trochu lepší než ty, co měli včera a předevčirem. Kombinace prachu a potu se ukazuje jako dobré tužidlo na vlasy, hezky drží tvar, na rozcesávání vlasů už rezignuji. Ráno rychle balíme naše tábořiště, abychom vyšli dříve, než začne slunce pálit. Ale ani tak se nedaří vycházet dřív než kolem půl desáté. Kluci chodí spát hodně pozdě, takže je necháváme dospát. Ve stanu je brzy světlo a nejspíše o půl osmé jsou stejně vzhůru. Dlouho zabere sušení

stanů a následně balení všeho. K tomu chystání snídaně, pokus o minimální hygienu a důkladné mazání faktorem 50. Průběžné praní prádla, které bylo kdysi v plánu, časově nezvládneme.

Jít chvíli ve stínu je tady opravdu vzácnost, ale jinak jsme neustále odměňováni nádhernou přírodou, kouzelnými starými usedlostmi i místními lidmi. Pokud je terén složitý a kopcovitý, musí nejmladší Jáchymek šlapat, vozík je i bez něj dost těžký, a to pak občas začne kňourat, že chce domů. Jinak je ale statečný a většinu cesty zvládá v pohodě. Jenže s Jáchymkem jdeme výrazně pomaleji, takže když to jde, raději ho vezeme.

Trasa chvílemi vede i po frekventovaných silnicích, a to s dětmi nedáváme. Rozhodli jsme se tyto etapy v příštích dnech raději přejet vlakem nebo autobusem, zdají se nám nebezpečné a vyčerpávající.

V Sieně jsme si odpočinuli, vyprali oblečení, a hlavně se umyli. Teď už zase pokračujeme dál, v horku a prachu, krásnou krajinou sienského venkova. Zdá se, že putování je návykové a po dvou dnech pohody v Sieně nám už chybělo.

Je krásné mít tolik důvodů se pořád na něco těšit. Tahle pouť nám ukazuje obyčejné věci jako neobyčejné a tohle za to prostě stojí!

Den desátý – středa

Po ranním office ve stanu, balení a snídani s výhledem na nádhernou toskánskou krajinu nás čekala už tradiční prašná a poměrně frekventovaná silnice. Po každém průjezdu auta jsme byli bělejší a bělejší :-)

Ale další krásná místa byla před námi. Nejprve „mikrovesnička“ Vignoni Alto s několika domy a krásným kostelem a pak sešup do údolí do přírodních lázní Bagno Vignoni. Věděli jsme, že nás čeká termální voda, ale místní prostředí předčilo naše představy. Zregenerovali jsme tak po 100 km v našich nohách a připravili se na dalších cca 75 km. Navečer přesun autobusem do městečka Acquapendente.

A co dál? Jednotlivé etapy poutě jsme dopředu moc neplánovali, netušili jsme, jak budeme schopni na pouti fungovat, kolik km dokážeme opakovně ujít, jaké bude počasí atd. Nyní jsme se rozhodli přesunout autobusem cca 75 km před Řím. Čeká nás tedy týden chůze v kraji Lazio, s cílem v bazilice sv. Petra a Pavla ve Vatikánu. Tam bychom měli dorazit ve středu 1. června.

Den jedenáctý – čtvrtek

Posunuli jsme se více na jih, do kraje Lazio. Je to jiná Itálie. Města jsou surovější, krajina není tak uhlazená a pizza je levnější. Cena kávy se vrátila na 1 EUR, kdežto v Toskánsku jsme platili závratných 1,1 až 1,5 EUR :-). Nikdo tu

nemluví anglicky. Přes krásně ošuntělé město Acquapendente, nezasazené turistickým ruchem, plné normálně žijících lidí, jsme přijeli až pod město Viterbo, kde začíná naše poslední etapa.

Ale to, co nás potkalo mezi městy Capranica a Sutri, to nám zůstane v paměti dlouho. Via Francigena tady vede hlubokým údolím, skoro propastí, mezi vysokými skalami, dole s divokým potokem. Zvláštní mikroklima, dusno a vlhko. Neuvěřitelně bujná vegetace, prales. Úzká pěšinka občas znemožňovala průjezd vozíku, takže došlo i na přenašení. Etapa končila v krásném a historicky významném městečku Sutri.

Den dvanáctý – pátek

Noc jsme strávili v chatce, poblíž starobylého amfiteátru u městečka Sutri. Dopoledne jsme prozkoumali okolí a v úmorném dusnu nás naše poutní trasa vedla do vesnice Monterosi. Zdejší oblast je výjimečná nekonečnými sady lískových ořechů. V podstatě většina z pátečních 10 km vedla prašnou cestou, z pravé strany lískáče, z levé strany lískáče. Dobrá, objevili jsme i dva stromy právě dozrávajících třešní :-). Naštěstí nám Jáchymek pomohl s tlačním vozíku, takže jsme cestu zvládli dříve, než začala dlouho očekávaná bouřka. Spadlo 23 kapek na m² a pak se vrátilo opět nesnesitelné dusno. V sobotu máme v plánu cca 16 km, uvidíme, co nám počasí dovolí...

Den třináctý – sobota

V sobotu jsme měli v plánu ujít 16 km z vesnice Monterosi do města Campagnano di Roma. Teplota kolem 35 °C, cesta prašná, ale naštěstí částečně ve stínu. Odpoledne jsme došli k vytouženému místu u řeky, kde jsme se osvěžili. Když jsme chtěli pokračovat, začalo pršet. Do cíle jsme měli ještě daleko a večer se blížil, tak jsme vyrazili i v dešti a v nezvyklém chladu. Cestou jsme vyhlíželi místo pro stany, ale krajina byla neobvykle pustá a ve večerním dešti působila až ponuře. Podél rozbité cesty byly často ostnaté dráty kolem sadů nebo bylo vše zarostlé nepřístupnými pichlavými nálety křovin.

Občas oplocené stavení a kolem spousta polodivokých koček a štěkot psů. Zazvonit tady a poprosit o vodu, která nám už docházela, bylo nemožné. Blížili jsme se k příkrému kopci, na němž byl náš cíl, město Campagnano. Kluci byli hodně unavení, místo pro stany žádné a ubytování ve městě se nám také nepodařilo najít. Po mnoha telefonátech, kdy odpověď zněla vždy „non occupato“, jsme se rozhodli vrátit pár set metrů za město a pokusit se i v dešti najít jakékoliv místo pro stany. Ale v tom za námi přišli tři mladí lidé, mluvící anglicky, přivedli místního kněze a ten nás ubytoval ve farním centru. Kolem desáté jsme byli v teple a v suchu :-)

Poučení zní: „Človče, přičiň se, a Pán Bůh Ti pomůže!“ Aleluuuuja.





Den čtrnáctý – neděle

Neděle pro nás začala mší svatou ve městě Campagnano di Roma. Zároveň to byl den, který jsme věnovali naší uherskobrodské farnosti.

Na hlavní ulici se konal trh, kde se dalo koupit opravdu všelicos. I Pokémoni. Kluci dlouho vybírali ty nejvíce cool kartičky a Hanka usmlouvala super cenu 5 kartiček za 2 eura. Kluci zbytek dne o ničem jiném nemluvili. Tedy kromě hovniválů bojujících proti gravitaci. Viděli jsme opět zeleného hada, kterého Hanka zahlédla u studánky. Vůbec, počet zvířat, které jsme za celou pouť potkali, nás překvapil. Stovky, možná tisíce ještěrek, gekoni, hadi (včetně jedovaté zmije), některé zvuky pak v noci nasvědčovaly blízkosti divokých prasat, jelenů, dikobrazů a zřejmě i jiných divokých zvířat.

Cesta pokračovala hodně kopcovitým terénem do města Formello. Tam jsme se odměnili výbornou pizzou v bistru podporujícím poutníky. No a pak jsme za městem našli krásné místo na stany. Divoká prasata v noci zkoumala terén v blízkosti stanů. Prý jsou přemnožená a bohužel už nejsou tak plachá, což by mohlo být nebezpečné. Příští noc se pokusíme strávit raději někde pod střechou.

Den patnáctý – pondělí

Ráno jsme si užívali poslední snídani v přírodě. Divoká prasata se našťásti nepřidala. Putování nám v jednu chvíli zpestřil traktor volně stojící uprostřed stezky. Kluci by na něm rádi pokračovali až do Říma. Další úsek byl ve znamení nedostatku vody. Oproti oblasti Toskánska je značení a dostupnost vody výrazně horší. Na 10 km nebyla ani jednou možnost nabrat vodu. Zazvonili jsme tedy u domu a milá paní nám s radostí

doplnila zásoby.

I poutníků je v této oblasti řádově méně než v Toskánsku. Jestliže nás kolem Sieny denně předešlo cca 50 poutníků, tady to jsou jednotky. Velmi příjemné však bylo setkání s nizozemským manželským párem, který je na cestě už od dubna a putuje z Aosty v Alpách. Mají tak za sebou téměř 1 000 km a navazují na loňský úsek z Francie přes Švýcarsko právě do Aosty. Inspirativní setkání.

Druhá polovina etapy vedla krásnou přírodou kolem posečených luk. Opět jsme viděli mnoho ještěrek a několik hadů. Cílem byl polský poutní dům Jana Pavla II. na předměstí Říma. Zítra nás čeká poslední etapa našeho putování, posledních cca 14 km, s cílem v poutním domě Velehrad. Ve středu ráno se chceme zúčastnit audience s papežem Františkem na svatopetrském náměstí.

Den šestnáctý – příchod do Říma

Večer jsme se shodli, že tento den byl nejtěžší. I když jsme se pomocí autobusů vyhnuli některým frekventovaným úsekům, měli jsme v nohách 10 km náročným terénem. Podle mapy velká část trasy vedla přírodou, nebo dokonce parky, realita byla ale úplně jiná než naše očekávání. Těšili jsme se na víceméně upravené městské parky, kde je možné si příležitostně dát kávu, zmrzlinu nebo aspoň sehnat vodu. Místo toho nás čekaly velmi zanedbané pěšinky s minimem značení, a navíc téměř bez vody. Kopcovitý terén místy velmi špatně průchozí i bez vozíku. Všude upozornění na divoká prasata a zákaz pikniku v přírodě. Prý se běžně potulují po okrajích Říma i přes den. Naštěstí jsme žádné nepotkali.

Kolem půl osmé jsme dorazili

do českého poutního domu Velehrad, kde nás čekalo milé přijetí. Jelikož všechno oblečení jsme měli propocené a špinavé, přemohli jsme se ještě „hodit“ jednu pračku. Před půlnocí bylo prádlo pověšené, konečně jdeme spát. Vstup do Říma jsme si moc neužili, o to více se těšíme na zítřka!

Den sedmnáctý – audience a moře

Myšlenka zúčastnit se audience s papežem Františkem vznikla až v posledních dnech poutě. Neupínali jsme se k nutnosti dojet až do Říma a už vůbec jsme nevěděli, jestli tam budeme právě ve středu ráno, kdy probíhají audience.

Ráno, po sedmé hodině, jsme vyrazili na Svatopetrské náměstí. Po nezbytné bezpečnostní kontrole jsme si našli místo poměrně blízko podia a zároveň koridoru, kudy František projížděl. Audience začala představením zájezdů poutníků z jednotlivých zemí, následovala Františkova promluva a končila osobními setkáními s několika účastníky audience. Poté byla otevřena bazilika, měli jsme tak docela štěstí a mohli si v klidu chrám prohlédnout bez návalu turistů. V sakristii jsme dostali poslední razítko do našich poutnických pasů a k našemu velkému překvapení i autorizované certifikáty v latině. Odpoledne jsme měli pro kluky připravené překvapení – výlet k moři!



Závěrem... (Hanka)

Jsme šťastní, že jsme to zvládli až do Říma, i když cílem byla samotná cesta! Sami jsme na začátku nevěděli, co nás čeká, jestli budeme schopni opakovaně dávat nějakou porci kilometrů atd. Nakonec to fyzicky nebylo až tak náročné, jak jsme si mysleli. Daleko těžší byla každodenní organizace a plánování:

jakou trasou jít nebo nejít, kde to bude hodně kopcovité, kde je šance na stín, kde jsou frekventované silnice, kde bude možnost vody, jídla, přespání, hledání možnosti přejezdu autobusem, vlakem a taky najít nějaký prostor pro školní povinnosti dětí. Nejúžasnější chvíle byly ty, kdy jsme opravdu putovali odevzdaně, nechali se vést

značenou cestou a vychutnávali si prostou přítomnost, nic v tu chvíli neřešili. Takže díky Bohu za to, že se můžeme v naší životní pouti spolehnout na vedení Duchem Svatým, je to fakt úleva.

Zdravíme z nočního vlaku z Říma do Vídně :-)



Vodotěsná cestovní taška
ORTLIEB Duffle (85 litrů)
4 490 Kč / 180 EUR



Set pro běh, brusle či turistiku
BURLEY Jogging set
1 790 Kč / 149 EUR



Vodotěsný outdoorový batoh
navržený pro ženy
ORTLIEB Atrack ST (34 litrů)
5 250 Kč / 210 EUR



MEZNÍKY HISTORICKÉ HRANICE ČECH A MORAVY

Jan Hocek

Poté, co jsem v roce 2020 obkroužil Česko při mapování stezek Via Czechia, hledal jsem podnět na další zajímavou trasu. Nápad přišel – jako už to tak bývá – nečekaně. Na zimním výletě v Orlických horách jsem málem zakopal o historický mezník s nápisem Čechy a Morava. A o dalším programu na léto bylo rozhodnuto!

Nápad projít a na kole projet historickou hranici Čech a Moravy se ukázal jako inspirující. Na jaře jsem se zanořil do literatury, abych nastudoval historické souvislosti a zjistil, kudy že vlastně hranice mezi Čechami a Moravou vede. To podstatné jsem ale potřeboval načerpat v terénu. Nakonec jsem byl rád, že myšlenka zaujala i mou ženu Zuzku, a rozhodli jsme se těch přibližně 350 kilometrů projet společně na kole.

Zuzka neměla s bikepackingem žádné zkušenosti a z naloženého kola měla respekt. Nakonec se nám ale podařilo poskládat z vodotěsných brašen Ortlieb lehkou sadu pro letní období a po pár dnech zkoušení jsme vše zabalili a vyrazili na nádraží.

Historická hranice mezi Čechami a Moravou se táhne od trojmezí Čechy-Morava-Polsko, ležícího pod vrcholem Králického Sněžníku, až k trojmezí Čechy-Morava-Rakousko nedaleko Slavonic. Trasu od severu k jihu jsme plánovali projet za sedm dní, abychom měli pohodu a stihli cestou fotit a hledat historické mezníky, kterých jsem na mapách objevil několik desítek.

Předpověď počasí slibovala horký srpnový týden - i proto jsme to riskli a do brašen naložili jen to nejnútnejší. Ostatně, noclehy plánujeme v penzionech, takže se nemusíme tahat ani se stanem a spacáky. Nejedeme tedy úplně „nadsrno“, ale alespoň na vlastní pohon, tedy na klasických horských kolech.

Od turistického Václaváku do Lurdské zahrady

V neděli brzy ráno panuje v Dolní Moravě relativní klid. Turisté se ještě neprobrali a obří parkoviště doposud zejí prázdnotou. Zdaleka viditelná nová visutá lávka bude dnes mít jistě hodně klientů. Nás ale povrchní turistické atrakce nezajímají a stoupáme proti proudu Moravy k úpatí Králického Sněžníku, abychom se dostali co nejlíže historickému trojmezí. Největší moravská řeka tu ještě vypadá jako potok, který spěchá od pramene na svazích

Králičáku kamsi k Hané. Zastavujeme v místě, kde se stezka strmě naklání a dál se na kole jet nedá. Fotíme se u řeky, otáčíme a konečně vyrazíme tím správným směrem.

Když po tři čtvrtě hodině opět projíždíme Dolní Moravou, parkoviště jsou téměř plná. Vypadá to, že půlka Česka se dnes rozhodla projít se stezkou v oblacích a přejít po visutém mostě, který vede nikam. My svůj cíl máme, je týden vzdálený a těšíme se, co nás cestou k němu potká.

První den je nakonec co do stoupání jeden z nejtěžších – přejedeme tisícovku Jeřáb (nejvyšší bod celého putování), osvěžíme se u pramene Tiché Orlice, odpoledne projedeme kolem vojenské tvrze Bouda, abychom večer zaparkovali u Kramářovy chaty na Suchém vrchu. Ta rozhodně není boudou, nýbrž paradním horským hotelem, stojícím v nejvyšším bodě Bukovohorské hornatiny.

Výše nad mořem už spát nebudeme, nicméně do nížiny se také nedostaneme. Celá trasa po historické hranici totiž vede víceméně po hlavním evropském rozvodí mezi Labem a Dunajem.

Objevovat nepoznaná místa domoviny

Následující den zužitkováváme nastoupanou výšku a přes Bukovou horu a rozhlednu Lázek postupně klesáme do Lanškrouna. Nikdy jsme v tomhle malebném městečku nebyli a o to více se radujeme z takových drobných objevů, jako je zdejší malebné náměstí. Nejenom naší cestou, ale i smyslem stezek Via Czechia je objevovat nepoznaná místa domoviny a poznat souvisle

co nejlépe českou krajinu, přírodu a koneckonců i historii.

Před námi nyní leží lesnatý Hřebočůvský hřbet, jenž se jako obrovská zkamenělá vlna vypíná mezi Českou a Moravskou Třebovou. Nakonec se nám podaří se na něj vydrápat a paradními lesy pokračujeme ke Koclířovu. Spaní máme domluvené ve zdejších poutním domě, které je součástí Fatim� Koclířov, jednoho z nejmladších mariánských poutních míst u nás. Včerejší luxus měníme za skromný pokoj v budově kláštera, obklopeného Lurdským parkem.

Na střeše Česka

Hranice mezi Čechami a Moravou se začíná kroutit jako had a vykusuje velký oblouk kolem Svitav. Občas máme dilema, jak přesně se hranice držet, a do jaké míry dát přednost pěkným cestám nebo zajímavé přírodě. Nakonec svitavské historické mezníky oželíme a směřujeme dál po Hřebečském hřbetu k Březové nad Svitavou.

Starobylý hrad Svojanov postavil Přemysl Otakar II. na obchodní stezce mezi Brnem a Litomyšlí. Náš směr tuto historickou trasu kříží, a přestože máme ještě dlouhou cestu před sebou, čas na prohlídku hradu si najdeme.

Pozdě odpoledne funíme do kopců Sulkovecké vrchoviny, které se zvedají nad údolím Svratky. Všimáme si, že lesy tu začínají řídnout, a nad Dalečínem vjedeme do oblasti, kde je kůrovec sežral úplně. Cesta se v čerstvých hološcích úplně ztrácí a hledat turistickou značku postrádá smysl. Kličky mezi větvemi a uvědomuji si, že na naše putování napříč zemí lze nahlížet i okem

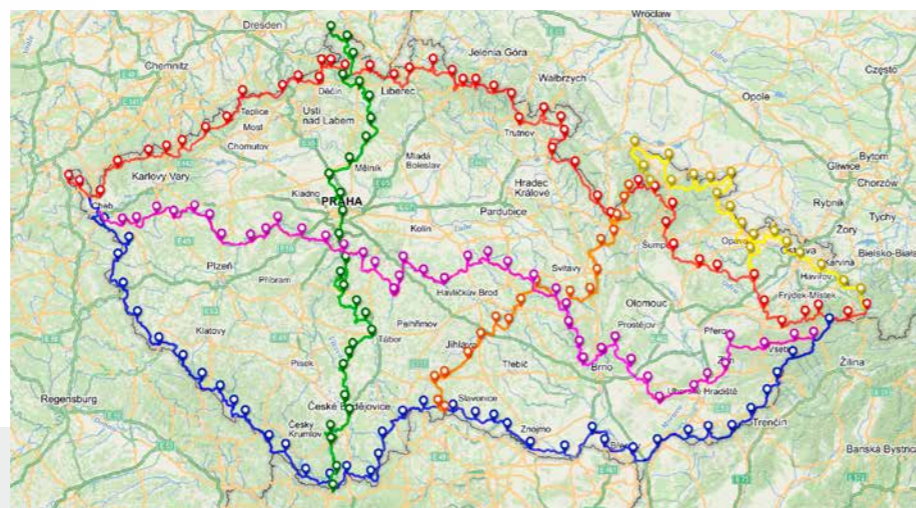




Via Czechia

Turistické a poutní stezky Via Czechia představují ucelený, důkladně zmapovaný a podrobně popsán systém nejdelších turistických a poutních dálkových tras v České republice.

Trasy jsou navrženy samostatně pro pěší putování, cykloturistiku, přejezdy na lyžích a vodácké splouvání. Síť Via Czechia čítá dohromady přes 10 000 kilometrů tras – což představuje téměř nekonečné možnosti poznávat



celoročně a různými způsoby českou krajinu, přírodu a památky.

Pro cyklistickou variantu putování je ideální horské nebo trekové kolo. Trasy jsou vhodné pro bikepackingové putování, jsou vedené převážně po značených cyklotrasách nebo širokých lesních a polních cestách, pokud možno mimo asfaltové komunikace.

Ke stezkám vycházejí knižní publikace s podrobným popisem, profesionálními fotografiemi, mapami a výško-

vými profily. Tyto knihy lze zakoupit v každém knihkupectví a ve většině e-shopů.

Veškeré informace, online mapy, GPX soubory, tipy na cestu, doporučená ubytování, seznam přátelských míst atd. najdete na www.viaczechia.cz



inspektora životního prostředí. Zatím to není špatné, ale mohlo by to být lepší.

Devět skal je nejvyšším bodem Žďárských vrchů. Přejíždíme jej čtvrtý den, a křížíme tak zároveň Centrální stezku Via Czechia. Poprvé od Dolní Moravy potkáváme na zdejší skalní vyhlídce více turistů, jinak jsme doposud putovali víceméně po prázdných cestách.

O kus dál prozkoumáváme pramen Svratky, a dokonce se nám daří najít i pramen Sázavy. Jsme doslova na střechě Česka – kromě dvou uvedených řek pramení v okolí ještě Doubrava, Oslava a Chrudimka. Večer se jdeme smociť do Velkého Dářka. Najdeme si nádhernou písčitou pláž, kde jsme sami, a pozorujeme západ slunce.



Hranice na konci světa a rozpůlená města

Následující ráno si nejprve odškrtneme historický mezník u Žďáru nad Sázavou a pak vystoupáme k proslulému poutnímu místu Zelená hora. Poutní místa jsou důležitým prvkem na stezkách Via Czechia, jejich trasy procházejí nejenom kolem proslulých chrámů, jako je tento, ale míří i ke skromnějším zázračným pramenům nebo poutním kaplím.

Na okraji osady Šlakhmry zastavujeme u budky s figurinou celníka, která spolu s erby země upozorňuje na historickou česko-moravskou hranici. Druhé takové místo nacházíme o kus dále mezi obcemi Sirákov a Újezd. Dávnou hranici tu lidé stále vnímají – našťastí nikoliv řevnivě, ale spíše jako historickou připomínku nebo podnět k podobným vtipným instalacím.

Z hranice uhýbáme na krátkou zajižďku do Polné. Lesy jsou tu vyrubané a já tuším zradu. Instinkt mě nezklamal, cesta se úplně ztrácí v marastu větví a stromů. Nakonec z toho nějak vyklíčujeme, ale stojí nás to dost sil.

Nejhezčí mezníky na celé hranici nacházíme večer u Jihlavy. Jsou to čtyři pětmetrové kamenné pylony z doby Marie Terezie. Jihlava kdysi ležela

na Moravě, ale jak město postupně rostlo, dostala se část i na českou stranu. Podobně rozděluje česko-moravská hranice i Březovou nad Svitavou, Jimřem a Svratku.

Prdel v Kanadě

Konec cesty se pomalu blíží. Za Jihlavou nás čeká poslední dlouhé stoupání na Javořici, nejvyšší horu Českomoravské vrchoviny. Výjezd na její vrchol v odpoledním žáru rozdělujeme koupací zastávkou u Velkého pařezitého rybníka. Po nádherných cestách sjíždíme od Studánky páně do Studené, našeho předposledního nocoviště.

Následující ráno vyrazíme do zaka-boněné oblohy. Zatímco u Domašína hledám hraniční mezník, začíná drobně pršet. Konečně příležitost vyzkoušet vodotěsnost našich brašen! Déšť ale nemá dlouhého trvání a ve výsledku nám jen omyje brašny od prachu.

Někde jsem se dočetl, že ve Strmilově mají podzemí, které lze navštívit. Na náměstí ve stánku se zmrzlinou se tedy nesměle dotazuji a k mému překvapení mi slečna s úsměvem podává klíče a přeje pěkný zážitek. Vida, jak vše funguje!

Vjíždíme do České Kanady, kterou takto před sto lety pojmenoval jindřichohradecký novinář Jaroslav Arnošt Trpák. Vítá nás krajina kopců, hustých lesů a mnoha rybníků. Projíždíme kolem Ďablový prdele, typického



instagramového místa, kde se na fotku čeká fronta. Prostor plný vyskajících dětí rychle opouštíme a pokračujeme dál na jih.

Na lesnatém vrchu se tyčí jedna z největších turistických zajímavostí České Kanady, hrad Landštejn. Mohutný hrad byl od nepaměti pomezí česko-rakouské hranice a dnes představuje jednu z nezachovalejších ukázek středověkého pevnostního systému.

Z hradní věže již vidíme vrch Čihadlo, na jehož úbočí leží historické trojmezí Čech, Moravy a Rakouska.

Trojhranný hraniční kámen nacházíme v lese, hned vedle rozcestníku a turistického přístřešku. Pořizujeme cílovou fotografii a vyrážíme do blízkých Slavonic na vlak.

Malebné Slavonice jsou nejzápadnějším městem historické Moravy, katastrálně však leží v Jihočeském kraji. I tato drobná geografická nesrovnalost nám potvrzuje, co jsme za týden na cestě pochopili: že hranice Čech a Moravy sice patří minulosti, projet se po ní je ale v mnohém inspirující.

Vodotěsná bikepackingová brašna pod sedlo ORTLIEB Seat-Pack (11 nebo 16,5 litru)
od 3 690 Kč / 145 EUR



Rychloupínací brašna na řídítka ORTLIEB Handlebar-Pack QR
3 690 Kč / 145 EUR



Vodotěsná brašna k připevnění nejen na vidlici ORTLIEB Fork-Pack (4,1 nebo 5,8 litru)
od 1 440 Kč / 55 EUR



Vodotěsná celorámová brašna ORTLIEB Frame-Pack (4 nebo 6 litrů)
od 3090 Kč / 120 EUR



ELEKTRICKÝ SHORT HAUL

Připravil: Honza Galla

Foto: Zdeněk Dokoupil

Malé nákladní kolo TERN Short Haul je novinkou letošního roku a ve svém základním provedení se jedná o akustické, tedy neelektrické kolo. Jde o výborný city bike do rovinných měst, kde k převozu větších rodinných nákupů nebo jednoho dítěte nebudete potřebovat pomoc elektromotoru, a přitom se nezpotíte ani nesesedíte. Nadpis je proto vlastně oxymóronem, tedy spojením dvou slov navzájem se vylučujících.

Jenže Short Haul je mladším bráčkou elektrického modelu Tern Quick Haul, a jeho rám je proto konstruovaný pro použití s elektrophonem a výborně se hodí k elektrickým přestavbám. Pokud si jej necháte přestavět na e-bike, nezískáte sice plně vybavené kolo s kvalitním německým motorem Bosch a kompletním osvětlením, zato můžete snížit výslednou cenu malého kompaktního nákladního elektrokola a případně získat vlastnosti, které motory Bosch nenabízejí.

Při použití zadního nábojového motoru může jít třeba o tichý chod a delší životnost komponentů. Kolo, které je zde zobrazené, prošlo elektrifikací středovým motorem Bafang BBS-01, který má výkon 250 W, poskytuje až 80 Nm výkonu a včetně klik a převodníku váží 4,7 kg. V tomto případě byl motor doplněn o barevný LCD displej s uhlopříčkou 2,2" a baterii RB Battery

Bottle, která je umístěna v košíku na láhev před zadním kolem, tedy na stejném místě, jako ji má Quick Haul. Na první pohled se může zdát nevýhodou její malá kapacita, která činí 360 Wh, ale díky ní je hmotnost kola nižší a při běžném městském využití, kdy každý den najezdí třeba jen 10 km, bez problému vydrží bez nabíjení i několik dní.

Při podobných přestavbách je však možné zvolit také jiný typ motoru, stejně jako větší baterii, či dokonce displej. Kolo si tedy můžete upravit přesně podle svých potřeb, a získat tak jedno z nejlevnějších nákladních elektrokol na českém trhu. Stále však doporučujeme provést přestavbu v některém z odborných obchodů, které vám budou následně držet záruku jak na motor, tak i na kolo samotné a jeho funkci jako celku.





TÁTA A MÁMA TŘÍ DĚTÍ S NÁKLADNÍM E-BIKEM TERN GSD

Vít Mach

DV Holandsku prý mají odlišná slova pro „jízdu na kole“ a „cyklistiku jako sport“. Patřím k těm, kteří jezdí na kole po městě. Na elektrokládače mám najeto 1 300 kilometrů, ale nejdál jsem přitom byl v sousedním městě a kilometry se nadržely. Jenže na tři děti už je mi skládačka malá, tak jsem se rozhodl vyzkoušet rodinné cargo od značky Tern.

Jak hodnotím prvních asi 350 kilometrů? Je to náhrada auta? Dá se s tím ve Zlíně, tedy ve městě bez navazující cyklistické infrastruktury, plnohodnotně jezdit? Občas kolem sebe slyším povzdechy: „Já bych jezdil na kole, ale po silnici nechci jet.“ Anebo si dosaďte: je tam kopec, neuvezu děti, přijedu do práce zpocený.

Všechno jsou to relevantní důvody. Jenže dá se s tím něco dělat? Většinou lidem doporučuji, aby si našli a třeba o víkendů vyzkoušeli klidnější a možná

i delší trasu do místa, kam chtějí běžně dojíždět. Jenže co když je taková trasa i náročnější svým profilem? I to je řešitelné – kupte si elektrokolo! Tento pohon nám už mnoho let umožňuje jezdit delší, kopcovitější a především bezpečnější trasy za přibližně stejnou dobu, jako nám trvá doprava přímou cestou, sice třeba bez kopce, ale mezi auty.

Jak nám Tern GSD pomohl

Cestou do školky bohužel musíme jet pár stovek metrů po silnici, která je sice

ve městě s omezením na 50 km/h, ale vypadá spíše jako nějaká radiála za městem. A taky tam tak řidiči jezdí. Z tohoto úseku fotku nemám, protože se z něj vždy snažím dostat co nejrychleji pryč, a logicky proto nezastavuji ani nefotím.

Zajímavé srovnání přineslo testování na covid v mateřské škole. Pokud jsme jeli autem, syn nebyl zcela probuzený a výtěr z nosu nesnášel dobře. Ale když jsme jeli na kole, byl už ve své kůži a snášel ho daleko lépe!

Půjčil jsem si kolo, a jezdila na něm manželka

Abyste to pochopili, moje žena není žádný cyklošelma. Ani zapálená cyklistka. Jen prostě vždy volí nejrychlejší a nejvhodnější variantu dopravy. Nejčastěji je to auto nebo MHD. Přece jen se třemi dětmi, kroužky a veškerou logistikou s tím spojenou potřebujete být efektivní. Navíc má cyklistiku trochu znechucenou z dětství, kdy znala jen tu sportovní jízdu na kole. Výkony, kilometry, dojet tam a zase zpátky! Chápu.

Jenže když jsem přivezl domů Tern GSD, něco se změnilo. Místy jsem měl dojem, že jsem přivezl kolo manželce. Ovládalo se jednoduše, lehce, nízký nástup umožňoval pohodlné nasednutí. I přes vyšší hmotnost elektrokola a „závaží“ v podobě dvou dětí má rozjezd díky elektromotoru solidní odpich.

Žena je z tohoto kola nadšená. Hoodně! A to měla zpočátku z celé soupravy značné obavy. Nicméně promyšlená ergonomie Ternu GSD, snadné ovládání a geniální geometrie pro bezpečnou jízdu dokážou překonat strach

a udělat jízdu opravdu přívětivou.

Ranní shon do školek a škol!

Znáte to: probudit domácnost, umýt, vyčistit zuby, obléknout, něco sníst a vyrazit ven. Pěšky, na kole, autem, vlakem, autobusem nebo trolejbusem. Každý to prožil anebo prožívá.

Za velkou výhodou jízdy na kole při tomto ranním shonu a vypravování dětí do školky považuji možnost volnějšího časového plánu a rezervu pro mírné zdržení. Prostě nemusíme utíkat na vlak nebo trolejbus na konkrétní čas. V autě zase neztrácíme minuty v kolonách nebo při hledání místa pro zaparkování u školky, kde bývá plno. Hledání místa zdržuje. Podobně parkování zdržuje i následně u práce, protože já pak musím až do centra města.

Díky elektrokolu máme najednou „časové okno“ několika minut navíc, během kterých dříve nebo později skutečně vyrazíme. Jedeme svižně a konstantní rychlostí a nakonec ještě další minuty navíc naskočí, protože nehledáme místo na parkování a kolo zamkneme hned u vchodu do školky.

Kandidát na ideální kolo do města?

Projet centrem s tímto e-bikem je pohoda. Děti nadšené, užívají si jízdu, zdraví všechny okolo a spousta lidí s úsměvem odpovídá. Lidé se za námi někdy otáčejí a volají: „Jééé, podívej, veze dvě děti!“ A podobně. Někdy mám za říditky takový pocit, že šíříme radost...

A co když měřím 190 centimetrů?

I když měříte bezmála dva metry, není

to sebemenší problém. Jen si nastavíte sedátko výš a úplně jednoduše vyrazíte.

Ale vždyť vozím notebook!

Na běžném kole jsem si oblíbil sedačku pro děti, protože do ní můžu bezpečně umístit i batoh s notebookem. Přesto tento zavazadlový prostor není moc velký a má své limity. Tern GSD jsem znal z reklamy na YouTube, kde v postranní brašně vozili kytaru. To vypadalo fajnově!

Sám jsem párkrát vyzkoušel tyto úložné kapacity. Například jsem vedle syna vezl i velkou krabici na poštu, v jedné brašně batoh s notebookem a ve druhé zase náhradní, naleštěné boty do kanceláře.

V chladných dnech jsem převážel dvě děti na sedátko, nákup z drogerie v jedné brašně a ve druhé krabičky s obědem. Včetně dezertu. Dovězli jsme všechno, navíc v perfektním stavu!

Největší nákladní kombo?

Maximální kapacitu v našem případě znamenalo naložení dvou dětí, odrážedla a 16" kola. Gumicuky zásadně rozšířily transportní možnosti celé soupravy, aniž by se řidič musel zapotit.

Máte dvě a více dětí?

Řeknu to takhle: Máte jedno dítě? Se standardním kolem není problém. Vezmete kolo, sedačku, dítě a jedete. Máte dvě děti? Tři děti? To už nastává komplikace a pro mě donedávna i zásadní omezení při vedení dětí do školky na kole.

Pokud jsem dříve na běžném kole vezl například jen mladší dceru, starší syn chtěl jet také. „Proč bych měl jet



Nákladní kolo Tern GSD 1. generace



na odraždě, když ona se veze?" A měl pravdu. Cargo bike pro dvě děti tuhle ranní starost a dohady o místo k sezení šmahem vyřeší. A že se na GSD vejdou i tři děti, to jsme si ověřili taky. Dokonce i s odražděm!

To nezvládnou uřídít!

To kolo má velké možnosti! Zároveň není velké, není totiž větší než standardní kolo. My jsme si doma oblíbili vzpřímený posed. Díky této změně geometrie a menším kolům sedíte více vpředu a při stejné délce kola se prodloužil zadní rám. Na následující fotce je srovnání se skládačkou. Nedáme dopustit také na zpětné zrcátko, které nám při přesezení na jiné kolo docela schází.

Zároveň je kolo skvěle ovladatelné. Je překvapivě mrštné! Díky středovému pohonu je optimálně rozložená váha. Moje starší elektroskládačka se někdy při rozjezdu do kopce zvedala na zadní, ale Tern GSD je stabilní.

A kolo je díky nízkému těžišti (a také své hmotnosti 35 kg) dobře vyvážené. Ani naklání dětí do stran jezdce nijak zvlášť nerozhodí. Více než dvě starší děti na nákladním kole mě rozhodí nejmladší (a nejlehčí) dcera na normálním kole v sedačce, která je umístěna vysoko nad 27" kolem. Je to jednoduché – kde pojedete s běžným kolem, tam pojedete i s GSD.

Rozdíl oproti jinému kolu?

Kdo někdy jel na skládačce, rozdíl skoro nepozná. Vzpřímený posed, skvělý

rozhled a díky středové trubce, která je nízko, velice jednoduché nasedání a sesedání. Samotný nákladní prostor vzadu se na jízdních vlastnostech nijak neprojevuje.

Oproti velkému kolu tak není rozdíl v možnosti vozit náklad vzadu, ale v samotném usazení jezdce a v geniálním, nízko položeném těžišti. Kolo se ovládá lehce, nemusíte se nic učit a ničeho se obávat. Jednoduše naložíte všechno, co potřebujete, nasednete a jedete.

Vejdete se všude a odvezete všechno

Ač se jedná o nákladní kolo, šířka je standardní. Vejdete se všude tam, kde projede i klasické kolo, tedy pokud vzadu nemáte almaru nebo pověšené plastové boxy. Třeba i do vaší oblíbené myší díry, zkratky či průjezdu. Tento konkrétní úsek je na alternativní cestě do školky ve Zlíně-Štípě. Ano, je to o něco delší a pomalejší cesta než po hlavní silnici. Trasa je ale mnohem bezpečnější a během jízdy si můžeme s dětmi povídat.

Drobné postřehy pro každý den

Na kole mám aktuálně najeto přes 350 kilometrů. Všechno jsou to běžné pojížděky po městě: do školky, do práce, na nákupy anebo různá vyřizování. Přitom jsem si všiml několika skvělých detailů:

- Zásadní vynikající věcí je ten bytelný stojánek. Na rovné ploše zaparkujete kolo a sundáte jedno dítě po druhém. Kdo zná sundávání dítěte z běžné sedačky, ví, že je v tom potřeba trocha

praxe a dobrá stabilizace kola. Tady je to mnohem jednodušší.

- Kdykoli, když jdete od kola pryč, použijte bytelný zámek. Tohle kolo stojí jako ojeté auto. Na lankový zámek zapomeňte. Kupte něco pořádného. A radši delšího, pokud by nebyly dobré stojany poblíž. U naší školky třeba stojany nejsou, a tak zamýkám kolo k plotu.
 - Řešíte, kam se dvěma školními batohy? Není problém, dáte je do postranních brašen.
 - Do práce dojedete v klidu. Tohle kolo není trhač rychlostních rekordů. Je to vytrvalý pracant. Do zaměstnání dorazíte v pohodě, bez potu ze stíhací jízdy.
 - Parkování v práci je zásadní věc. U nás máme kryté a bezpečné parkoviště. Mít kolo celý den na ulici zamknuté k lampě asi není to pravé ořechové. Tento e-bike můžete vzít i na výšku do výtahu a potom ho skládat ve svislé poloze někde na patře v bezpečném zákoutí. Jen se rozlučte s milými úsměvy vaší firemní uklízečky.
 - Pro své potřeby bych si koupil ještě přední nosič s bednou a nějakým krytem proti dešti. Tam by měl své místo batoh s notebookem. Navíc má integrovaný držák na láhev to-go, tak si můžete cestou dát i čaj nebo kafe. Držák na sušenky k ranní kávě už si musíte vymyslet sami.
- Sečteno a podtrženo je Tern GSD ultimátní věc, která z dopravy po městě udělá radost!

Kdy si takové kolo pořídit?

Pokud jezdíte do práce, vozíte častěji náklad či máte dvě děti, dává to smysl. Podmínkou samozřejmě je, že vy sami chcete jezdit na kole a být na čerstvém vzduchu. Nebo už se vám nechce pořád se přesunovat autem, hledat volné místo či platit parkování. Je to racionální volba jednotlivce anebo rodiče, který chce jezdit s dětmi do školky a školy. Vše je založeno na pohodlí, rychlosti a flexibilitě.

Proč na tom nejezdí každý?

Jeden pán, který se na tohle kolo zálibně díval, mi říkal: „Krásné kolo, takové bych potřeboval... To muselo stát aspoň 30 tisíc!“ Právě cena je pro někoho možná tou zásadní překážkou. Modely GSD od světového výrobce Tern začínají

na 139 990 Kč, a to bez dalšího užitečného vybavení. Jenže! Tohle kolo dokáže solidně nahradit druhé auto do rodiny. Má nosnost až 200 kg. Má precizní konstrukci a perfektní geometrii přesně pro ty účely, na jaké je používáno, je také vybaveno kvalitními komponenty. Navíc oproti autu ušetříte za provoz, parkování a případně i stavbu přístřešku či garáže anebo koupí parkovacího místa. A hlavně: jste aktivní, máte pohyb a okysličujete si mozek.

Ve výsledku záleží zejména na tom, kolik cest do škol, do práce nebo na nákupy chcete absolvovat na kole. Čím jich bude víc, tím větší to dává smysl. Takhle nad tím přemýšlíme u nás doma. Druhé auto kupovat rozhodně nechceme.

O autorovi

Vít Mach sám sebe považuje více za člověka na kole než za cyklistu. Na stránce Cyclists of Zlín píše a fotí o běžném ježdění na kole ve městě. Kolo jako sportovní nástroj téměř nepoužívá, protože je to pro něho dopravní prostředek. Ročně ujede zhruba půl tisíce kilometrů a se třemi dětmi to považuje za úspěch, protože – alespoň tak tomu bylo dosud – na běžné kolo mohl umístit jen jednu sedačku a u toho řešit běžnou denní logistiku tří dětí do školky a kroužků a také cesty do práce a z práce. Změna životního stylu nejspíš přijde s novým pomocníkem v podobě elektrokola Tern GSD.



Nákladní semi-skládací elektrokolo TERN GSD
139 990 Kč / 5 599 EUR

Velké brašny na kolo GSD TERN Cargo Hold™ 52 Panniers
6 690 Kč / 265 EUR

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



DO PORTUGALSKA, NA KONEC SVĚTA

Michael Pokorný



Pomalou vyslovte O C E Á N. Cítíte tu vůni dále? Ano, to je to pravé slovo, které dodává velké prázdninové cestě ten správný rozměr. Tři týdny vyhrazené na letní cykloputák jsme proto tentokrát věnovali severnímu Portugalsku.

Mysleli jsme to dobře, ale dopadlo to jako vždycky. Jiný rok bychom možná opakovaně mokli, ale v roce 2022 se letní vlna veder šířila z Pyrenejského poloostrova do celé Evropy, takže jsme měli opět tu čest odolávat teplotám často nad 40 °C ve stínu, putovat od řeky k řece a důsledně dodržovat odpolední siestu a pitný režim.

Plán

Do sedel jsme se vyhoupli v západní části španělské provincie Castilia-León nedaleko města Valladolid. Auto jsme zanechali ve stínu eukalyptů v náhodně vybraném kempu, kde jsme strávili první noc po 36hodinové cestě z ČR. Dále na západ nás odtud vedla řeka Douro, podél níž jsme plánovali dojet do Porta, stočit se na sever ke španělským hranicím, podél řeky Minho proniknout k úpatí hor národního parku Peneda-Gerês a nějak se dostat zpět do výchozího bodu. Tak jsem vizi prezentoval rodinnému expedičnímu týmu a doufal, že nebudou padat rýpavé otázky, co znamená to „nějak“.

Řeka Douro, Španělsko

Než Douro doputuje k portugalským hranicím, protéká otevřenou zemědělskou krajinou jako relativně mělká řeka, podél níž jsme postupně projeli nádherná města Valladolid, Tordesillas, Toro a Zamora. Příjemným zjištěním bylo, že podél řeky je dokonce vyznačena etapová cyklotrasa Senda del Duero Trail (součást Eurovelo 1). V žádném případě ale nečekejte asfaltovanou cyklostezku vedoucí po břehu řeky jako někde v Alpách. Tato trasa využívá nejen venkovské silnice, ale velmi často i prašné, ba někdy dokonce zálužné písčité makadamové spojnice mezi městečky a vesnicemi. Občas se stane, že v některých úsecích se vhodná cesta kolem řeky nenachází vůbec a cyklotrasa šplhá z údolní nivy mezi vinice, obilné lány anebo řídké lesíky. Vinice v ploché krajině nejsou sice nijak fotogenické, ale vyplatí se sledovat šípky a reklamní tabulky upozorňující na nějaké vinařství v blízkosti. Zdejší vína jsou totiž fantastická!

Přírodní park Douro Internacional

Protože naším prvořadým zájmem jsou přírodně cenná území, byli jsme mimořádně zvědaví na přírodní park Douro Internacional, jenž lemuje jeden z nejkrásnějších evropských kaňonů z obou stran portugalsko-španělské hranice. Už jako předehra nás zaujaly exotické kastilské lesy tvořené mohutnými borovicemi anebo roztroušenými duby a jalovci.

To pravé přichází ve chvíli, kdy se Douro zařizne do krajiny jako nůž do másla a na pár kilometrech tok klesá o několik set výškových metrů. Tady se scenerie dramaticky změní. Stěny skalnatých útesů strmě spadají dolů k vodě, horní hrana kaňonu je ideálním a v Evropě nejvýznamnějším hnízdištěm supů mrchožravých a bělohlavých. Na španělské straně vede cyklotrasa povětšinou po nepevných cestách anebo úzkých silničkách spojujících odlehle vesnice často na úplném konci světa. Je to ráj cykloturistiky, v němž je auto vzácný úkaz.

Bez ohledu na to, o jak zapadlou vesnici se jedná, prakticky vždy je na návsi bar. A takový bar, to je středobod zdejšího vesmíru. Má neopakovatelnou atmosféru zejména večer, kdy slunce zapadá v červenci až skoro v jedenáct a krajina do začínající noci sálá teplem nashromážděným během horkého dne. Otevírací doba těchto podniků proto sympaticky kopíruje rytmus letních dnů a oficiálně se často zavírá i ve tři ráno. Nikdy nesmí chybět kvalitní kávo-var, obvykle jsou k dispozici tapas nebo sendviče. Rychle jsme si vypěstovali návyk v těchto oázách strávit krátký coffee-break po ranní části etapy. Ale žádné velké zdržování!

Voda

Ve stínu u vody jsme museli být s ohledem na nesnesitelné vedro nejspíše kolem půl druhé odpoledne. V tuto dobu se obecně život zastaví, lidé úplně zmizí, vše se až do večera zavírá. Proto je taky nutné zavčas doplnit zásoby jídla a pití v brašnách. Krajina na území parku není žádná rovinka. Několikrát jsme byli nuceni sjet až na úroveň Dou-
ra, abychom překonali některý z jeho přítoků. A právě ty jsou ve zdejší poměrně suché krajině vítaným zdrojem osvěžení. Někde už zbyly jen velké tůně s mizivým přítokem, ale na koupání bohatě stačily. Také bez napajedel, v nichž se dá alespoň vymáchat tričko a která se naštěstí nacházejí v každé vesnici



anebo nahodile v pastvinách, by byla jízda obtížná. Pouze o pitnou vodu je potřeba požádat domorodce anebo vyprosít v barech.

Řeka Douro, Portugalsko

Jako do rozpálené pece jsme sjeli k říčnímu přístavu Barca d'Alva, který je konečnou pro luxusní výletní lodě jezdící sem od ústí řeky v Portu. Červánky se již zrcadlily v plynoucí vodě, teploměr však ne a ne spadnout pod 38 °C. Cestující z parníků již zalezli do svých klimatizovaných kajut, my s obtížemi hledali rovný plácek na čtyři karimatky. Douro soutokem s Aguedou zmohtnělo, líný proud nabral sílu. Po koupeli za soumraku jsme byli jako znovuzrození.

Vyhlídková železnice

Pokud jsme až sem jeli více než týden po zodpovědné značené cyklotrase, tak za hraničním mostem jako když utne. Mapy.cz sice slibovaly pokračování i dál na portugalském území, ale nepoužívaná železniční trať, po níž měla trasa papírově pokračovat, překvapivě mizela v neprostupných houštinách ostružin. Důsledkem byla drsná 50kilometrová objížďka se slušnou porcí výškových metrů. Podruhé jsme zkusili štěstí na nádraží v Pocinho. Odtud nejenže vlaky již jezdí, ale berou i kola!

Velkolepé scenerie vinařské oblasti Alto Douro jsme si tak pohodlně vychutnali ujíždějíc na západ k oceánu. Na kole bychom se trmáceli několik dnů přes ukrutné kopce, protože ani zde přímo údolím žádná silnice nevede. Vždy je to něco za něco. Buď asphalt, anebo krajina na Seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. Obdivovali jsme stylové budovy vinařství světoznámých značek obklopené vinicemi a na jazyku se sbíhaly chutě na portské.



Portské

Nepovažuji se za úplného kulturního barbara, ale ani proslulé modro-bílé kachličky azulejos, ani hudební styl fado mně z Portugalska neevokuje dovolenkový relax tak, jako tohle fortifikované víno, jehož temně rudá barva a těžká plná chuť umí zpříjemnit nejen večer. V portugalských supermarketech najdete portského celé regály. Pochopitelně nejlepší je vychutnat si autentickou atmosféru desítek vinařství

soustředěných v Portu. Budete-li však pátrat, kde je portské opravdu doma, zaměřte se právě na výše zmíněnou oblast Alto Douro nacházející se asi 100 km od ústí. Tady se pěstuje vinná réva a zpracovávají hrozny.

Podél oceánu

V Póvoa de Varzim jsme najeli na luxusní cyklostezku důsledně vedoucí mimo silnice, zato co nejbližší oceánu. Část pobřeží je chráněna jako mořská rezervace, takže je to příjemná jízda v přírodě a kilometry jen letí. Oblast mezi ústím řeky Douro a hranicemi se Španělskem se nazývá Costa Verde – Zelené pobřeží. Jméno nevzniklo náhodou, neboť krajina je skutečně svěží v důsledku častých dešťů a mlh. Písečné pláže zejí prázdnou a vysloveně lákají ke koupání, pokud tedy nemáte štěstí na olbřímí vlny, které naopak skvěle vyhovují surfařům. Nejspíš vás zaskočí, že je tady příšerně ledová voda, což je však za horkých letních dnů spíše bonus.

Minho

Spodní tok této pohraniční řeky vzdouvá příliv, břehy porostlé bujnou zelení

evokují Amazonii. Komfortní cyklostezka je aktuálně postavena až za monumentální pevnost Valença. Výše proti proudu řeku obklopují sady, políčka a vinice vyhlášené oblasti Monção e Melgaço. Ty si prosím запиšte do svého vinného listku.

Národní park Peneda-Gerês

Jediný národní park Portugalska jsme za žádnou cenu nemohli minout. Výškový profil jakékoliv varianty trasy byl ovšem impozantní. Uzounké silničky šněrovaly desítkami serpentín do vysoko položených sedel. Řídit tady obytník by chtělo mít nervy ze železa, jízda na kole vyžaduje ocelové svaly. Sklon většiny stoupání byl nemilosrdný. Syrová krása odlehlých míst za to ale stála. Žula, kam se podíváš. Ohromil nás klášter Peneda ukrytý vysoko v kopcích, kam je to i autem proklátě daleko. Poutníky čeká na závěr ještě 300 schodů lemovaných 20 kaplemi. My jsme naštěstí přijeli shora.

Trás-os-Montes

Portugalsky to sice znamená „za horami“, ale krajina je samý kopec.

Na úbočí hor se v nižších polohách zelenají háje kaštanovníků, přes 1 000 m vysoké pohraniční hřebeny nabízejí nekonečné výhledy přes kvetoucí vřesoviště. Knižní průvodce takové oblasti nazývá odlehlým venkovem a my věděli, že právě tady jen stačí vynechat hlavní silnice, abychom se ocitli v místech, kde se zastavil čas, a není to tak dávno, co se zde ještě oralo s párem volů.

Oheň

Jen za první červencový týden vypuklo v Portugalsku 92 lesních požárů. Na pokyn policie jsme dokonce měnili trasu anebo oklikou jeli dobrovolně. Spacáky některá rána pokrýval popel a rudé slunce uprostřed dne bylo varovným mementem, že svět, jaký jsme znali doposud, není samozřejmost. Tato poznání jsou největší přidanou hodnotou každé, byť jen krátké cesty. A jaký je plán na příště? Snad nás Podkarpatská Rus zase pustí...

Vodotěsné turistické brašny na zadní nosič ORTLIEB Back-Roller Classic (2x 20 litrů)

od 3 690 Kč / 145 EUR



Voděodolná řídková brašna ORTLIEB Ultimate Six (5 – 6,5 litru)

od 1 690 Kč / 65 EUR



Vodotěsná horní taška na nosič ORTLIEB Rack-Pack (24 – 49 litrů)

od 1 990 / 80 EUR



Velkoobjemové vodotěsné zadní brašny ORTLIEB Back-Roller PRO Classic (2x 35 litrů)

5 290 Kč / 210 EUR



SKLÁDAČKY NA HANDY CYKLO MARATONU

Připravil: Alda Linhart
Foto: Martin Herget

Handy Cyklo Maratonu (HCM) se každoročně účastní několik týmů. Jeden z nich, tým SKLÁDAČKY, je něčím jedinečný. Čím? To už nám v rozhovoru prozradí motor tohoto týmu, Filip Štupl, kterého jsem se rozhodl vyzpovídat po jejich účasti na 10. ročníku HCM v létě 2022.

Filipe, proč „skládačky“?

První ročníky HCM jsme absolvovali na normálních silničních kolech. Závod se pak začal více profesionalizovat a stával se komerčnějším. To nekorespondovalo s naším postojem a myšlenkou, proč jsme do tohoto projektu šli. Nechtěli jsme si věci usnadňovat, ale právě naopak. Na silničkách nebo časovkářských speciálech to umí ujet každý. Proto jsme se rozhodli to jet na skládacích kolech. Těžší kolo, méně převodů atd. Tím jsme chtěli vyjádřit určitou sounáležitost. Naší myšlenkou v rámci maratonu bylo jít blíže k handicapovaným. Chtěli jsme si závod ztížit, ne zjednodušovat.

Původní myšlenka byla jet na těch původních (myšleno skládací kola Eska), ale to by bylo už zabíjäcký. Asi bychom ani nestihli limit. Takže jsme hledali nějakou jinou variantu skládaček. No, a světe div se, byl tu Tern :-)

Kolikrát jste absolvovali Handy Cyklo Maraton (HCM)?

8x

Jak vypadá organizace vaší účasti na HCM? Co chystáte před závodem a co musíte zvládat během závodu?

Dnes už to jede jako po másle. Za těch

8 ročníků každý ví, co má dělat. Primárně sháníme auta, která se pak polepí partnery a info o našem patronovi. Servisuje kola, aby byly připraveny na závod. Poslední 3 ročníky už odpadlo i plánování trasy. Do té doby si každý plánoval trasu do průjezdních bodů sám. Teď je to jiné. Vše je nahrané a ty jedeš podle předem určené trasy, kterou máš v navigaci. Trochu to ztrácí ten adrenalin, ale chápu, že z hlediska logistiky pro pořadatele je to lepší. Nám už se takhle podoba právě nelíbí. Zabališ si pár věcí, jídlo a jede se. Vše se pak řeší za pochodu. Spíš v autě nebo venku ve spacáku. Moc toho za ten maraton nenaspiš. Záleží na tom, jak se domluvíte na předávkách. Já spím tak cca 8 h za ty 3,5 dne.

Kolik lidí se podílí na účasti?

8 závodníků a teď jsme měli pro každé auto i řidiče. Letos jsme jeli dokonce jen v 7.

Měli jste na všech ročnících HCM ustálený team, nebo se to mění?

Od 1. ročníku jsme změnili handicapovaného. Dříve jsme měli vozičkáře a poslední 4 ročníky máme amputáře. Ubyl nám jeden závodník, takže jezdíme v 7. Dalšího jsme už nehledali.

Tým SKLÁDAČKY

Jsme parta bývalých vrcholových, ale i nadšených amatérských sportovců. Dohromady nás spojil projekt největšího evropského cyklo-maratonu „Handy Cyklo Maraton“ pořádaného v Česku. Jedná se o projekt organizace Cesta za snem (www.cestazasnem.cz), jehož cílem je integrace handicapovaných a nehandicapovaných sportovců v jeden fungující tým. Získal si nás natolik, že jsme se rozhodli oslovit několik partnerů a s jejich pomocí vytvořit jedinečné sportovní akce, v rámci kterých šíříme myšlenku pomoci dál mezi širokou sportující veřejností. Díky vybraným prostředkům pak našim patronům pomáháme zlepšit jejich životní úroveň, nebo se jim snažíme ukázat, že ani handicap není překážkou plnohodnotného života.



Skládáte často během závodu nebo někdy jindy kola do auta? Jakou s tím máte zkušenost?

Kola skládáme. Letos mělo jednu auto nosič vzadu, takže tam jsme je neskládali. Oproti silničkám nám to šetří prostor.

Můžeš porovnat jízdu na skládačce s jízdu na klasickém kole, případně skládačku Tern proti nějaké jiné?

Jezdili jsme jen na Ternech, takže s jinou skládačkou to bohužel porovnat nemohu. Skládačka je skladnější, ale těžší oproti normálnímu kolu. Byli jsme schopni i navzdory parametrům v pohodě konkurovat silničním kolům. A to mě vzhledem k váze, parametrům a šíři pláště docela překvapilo.

Jezdíte mimo HCM i na klasických ne-skládacích kolech? V čem vidíš hlavní rozdíl?

Jezdíme na bikách i silničkách. Rozdíl je určitě ve váze kol a komfortu jízdy.

Kdo byl letos vaším patronem na HCM a co jste pro něj udělali?

Letošním patronem byl Jirka Rief. Veškerý výtěžek v celkové výši 50 tis. mu byl věnován na pobyt ve speciálních rehabilitačních zařízeních.

Kam se za 10 ročníků posunul HCM?

Obrovsky se posunul. Dnes už je to projekt obrovských rozměrů z hlediska

organizace, logistiky, PR, podpory krajů a velkých partnerů.

Jak tyto změny vnímáš?

Pro mě je to spíš na škodu než do plusu. Ta původní myšlenka šla trochu do pozadí. Sice je zde stále snaha o propojení handicapovaných a nehandicapovaných, ale ne už tak, jako to bylo dřív. Je to hodně o vlastním nastavení toho týmu, jak celý závod uchopí.

Jaké další aktivity kromě HCM děláte?

Děláme svoje vlastní projekty. Volejbal sitting cup a Up Hill Run a další drobné akce. Vše najdeš na našem webu www.skladacky2015.cz

Plánujete účast na HCM 2023?

V současné době ne. Celý koncept se změnil a nám se už v této formě nelíbí tak jako dřív.

Jak vidíš budoucnost týmu Skládačky?

Držíme si naše 2 hlavní projekty, které budeme dělat i do budoucna. Mimo to podporujeme další lidi, kteří se ocitli v nějakých nepředvídatelných situacích a trvale jim to změnilo život. Snažíme se shánět peníze, abychom jim mohli pomoci, ať už po stránce finanční, nebo zážitkové.

Filipe, děkuji za rozhovor a přeji vašemu týmu hodně elánu do dalších let. Ať se vám daří ve všem, co děláte!



Filip Štupl

narozen 17. 1. 1976, od malička sportuje, 8 let závodně plaval, hrál hokej, fotbal, 10 let házel oštěpem, nyní jezdí na kole, na běžkách, běhá, hraje tenis, volejbal...

Ve svém volném čase se věnuje rodině, jezdí na výlety, sportuje, rád čte. Vystudoval VZŠ, obor fyzioterapie. Od roku 2019 má svoji soukromou praxi pod názvem Therapy4You. Věnuje se nejen běžné klientele, ale zároveň i vrcholovým sportovcům (atleti, biatlonisti, fotbalisti...).



**26" skládací kolo
TERN Eclipse D16
Shimano Sora 2x8, 14,8 kg
31 990 Kč / 846 EUR**



**26" skládací kolo
TERN Eclipse P20
Shimano Tiagra 2x10, 12,2 kg
44 990 Kč / 1 189 EUR**



**26" skládací kolo
TERN Eclipse X22
Shimano Ultegra 2x11, 11,3 kg
74 990 Kč / 1 983 EUR**





KATALOG

SKLÁDACÍ KOLA 20"

TERN Link B7
15 990 Kč / 639 EUR



červená



modrá



tmavě modrá

TERN Link B8
18 990 Kč / 759 EUR



modrá



černá



reflexní žlutá

TERN Link D7i
31 990 Kč / 1 279 EUR



šedá

TERN Link C8
22 990 Kč / 919 EUR



modrá



reflexní žlutá

TERN Link D8
25 990 Kč / 1 039 EUR



černá



reflexní žlutá

ULTRA-KOMPAKTNÍ SKLÁDACÍ KOLA 20"

TERN BYB P8
34 990 Kč / 1 399 EUR



stříbrná

TERN BYB P10
39 990 Kč / 1 599 EUR



modrá

TERN VERGE D9
30 990 Kč / 1 239 EUR



černá

TERN VERGE P10
41 990 Kč / 1 679 EUR



modrá

SKLÁDACÍ KOLA 24"

TERN Node D8
26 990 Kč / 1 079 EUR



tmavě modrá

TERN Node D7i
33 990 Kč / 1 359 EUR



černá



šedá

SKLÁDACÍ KOLA 26"

TERN Eclipse D16
31 990 Kč / 1 279 EUR



černá



šedá

TERN Eclipse P20
44 990 Kč / 1 799 EUR



černá

TERN Eclipse X22
74 990 Kč / 2 999 EUR



černá

SKLÁDACÍ ELEKTROKOLA 20"

TERN Vektron Q9
89 990 Kč / 3 599 EUR



modrá
motor: Bosch® Active Plus

TERN Vektron S10
104 990 Kč / 4 199 EUR



černá
motor: Bosch® Performance

TERN Short Haul D8
29 990 Kč / 1 199 EUR



černá



oranžová

MALÁ NÁKLADNÍ KOLA 20"

MĚSTSKÁ ELEKTROKOLA 20"

TERN NBD-P8i
99 990 Kč / 3 999 EUR



modrá
motor: Bosch® Active Plus

TERN NBD-S5i
119 990 Kč / 4 799 EUR



červená
motor: Bosch® Performance

TERN NBD-S5i
119 990 Kč / 4 799 EUR



modrá
motor: Bosch® Performance

MALÁ NÁKLADNÍ ELEKTROKOLA 20"

TERN Quick Haul D8
77 777 Kč / 3 111 EUR



šedá
motor: Bosch® Active Plus

TERN Quick Haul P9
84 990 Kč / 3 399 EUR



řialová
motor: Bosch® Performance



oranžová
motor: Bosch® Performance

TERN HSD P9
94 990 Kč / 3 799 EUR



modrá/šedá
motor: Bosch® Active Plus

TERN HSD S8i
109 990 Kč / 4 399 EUR



světle modrá
motor: Bosch® Active Plus

NÁKLADNÍ ELEKTROKOLA 20"

TERN GSD S10
139 990 Kč / 5 999 EUR



modrá/šedá
motor: Bosch® Cargo



oranžová
motor: Bosch® Cargo

TERN GSD R14
239 990 Kč / 9 599 EUR



světle šedá
motor: Bosch® Cargo

TERN GSD S00
159 990 Kč / 6 390 EUR



černá
motor: Bosch® Cargo



tmavě šedá
motor: Bosch® Cargo



oranžová
motor: Bosch® Cargo

NOSIČE

Loader™ Rack 2.0 pro 20"
1 390 Kč / 55 EUR



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



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



Cargo Rack™ 20 - 26"
1 890 Kč / 75 EUR



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



Luggage Truss™ G2
1 490 Kč / 60 EUR



Luggage Truss™ CMT
1 650 Kč / 65 EUR



Kanga™ Rack
2 190 Kč / 85 EUR



Cargo™ Tray
2 190 Kč / 85 EUR



Pack Rack™
1 790 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 Straps
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
999 Kč / 40 EUR



SKS 24" blatníky 53 mm
1 090 Kč / 45 EUR



SKS 24" blatníky 45 mm
1 090 Kč / 45 EUR



SKS 24" blatníky 45 mm - bílé
1 090 Kč / 45 EUR



SKS 26" blatníky
1 290 Kč / 50 EUR



BRAŠNY A KOŠÍKY

RidePocket™
890 Kč / 35 EUR



RidePouch
790 Kč / 30 EUR



Go-To™ Bag
3 990 Kč / 160 EUR



HQ™ Bag
3 290 Kč / 132 EUR



Hold'Em™ Basket
1 390 Kč / 55 EUR



Luggage Truss™ G2
1 490 Kč / 60 EUR



Luggage Truss™ CMT
1 650 Kč / 65 EUR



Kanga™ Rack
2 190 Kč / 85 EUR



Cargo™ Tray
2 190 Kč / 85 EUR



Pack Rack™
1 790 Kč / 70 EUR



Cargo Hold 28 Pannier
2 190 Kč / 85 EUR



Bucketload™ Pannier
2 190 Kč / 85 EUR



Dry Goods™ Bag
3 790 Kč / 150 EUR



Cargo Hold™ 52
6 690 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



Kontti Basket
1 390 Kč / 55 EUR



WeatherTop Bag
3 490 Kč / 140 EUR



Bossless™ Bottle Cage
690 Kč / 29 EUR



Soft Crate Mini
2 390 Kč / 95 EUR



Dog Roof Mini
2 390 Kč / 95 EUR



Pannier Adapter
490 Kč / 20 EUR



Pannier Strap Extension
290 Kč / 12 EUR



PŘEPRAVA PASAŽÉRŮ

Sidekick™ Seatpad

1 390 Kč / 55 EUR



Sidekick™ Wide Decks

3 390 Kč / 135 EUR



Sidekick™ Bars

1 890 Kč / 75 EUR



Captain's Chair

5 290 Kč / 210 EUR



Clubhouse+™

6 290 Kč / 250 EUR



Sidekick™ Joyride Bars G2

1 690 Kč / 65 EUR



Sidekick™ Wheel Guard

790 Kč / 30 EUR



Sidekick™ Footrests

990 Kč / 40 EUR



Sidekick™ Stirrups

1 490 Kč / 60 EUR



Clubhouse™ Mini

4 190 Kč / 165 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



PŘEPRAVA A ÚSCHOVA

CarryOn Cover 2

1 390 Kč / 55 EUR



PopCover™

1 390 Kč / 55 EUR



FlatFold™ Bag, S

5 790 Kč / 230 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

Tern 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



DuoStand S

2 490 Kč / 100 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® UB-LITE

2 190 Kč / 85 EUR



barva: černá

Lockstand QuadStruts

4 490 Kč / 180 EUR



Tail Hitch L

2 290 Kč / 90 EUR



Branding Board Set

509 Kč / 20 EUR



Bike Tow Kit

2 790 Kč / 110 EUR



BIOLOGIC™

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

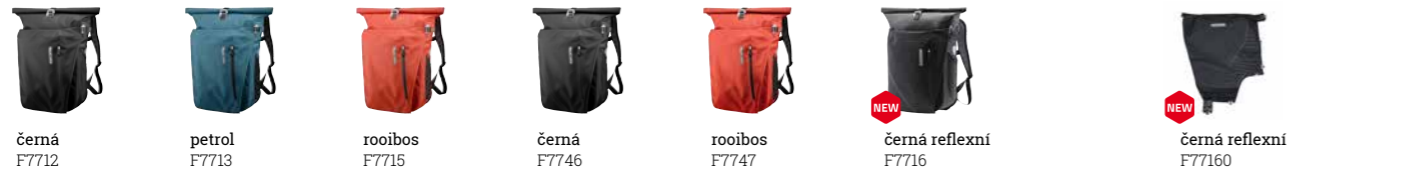
ARX - gripy s nářadím

490 Kč / 19 EUR



TURISTICKÉ CYKLO BRAŠNY

Vario PS 26L 4 690 Kč / 185 EUR **QL2.1 system**
Vario PS 26L 4 990 Kč / 200 EUR **QL3.1 system**
Vario PS High Visibility 5 890 Kč / 235 EUR **26L QL2.1 system**
Flap High Visibility 2 290 Kč / 90 EUR



Back-Roller Classic 40L 3 690 Kč / 145 EUR (pár) **PAIR QL2.1 system**



Back-Roller City 40L 2 590 Kč / 100 EUR (pár) **PAIR QL1 system**

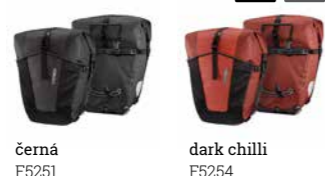


Back-Roller Plus 40L 3 990 Kč / 160 EUR (pár) **PAIR QL2.1 system**

Back-Roller Free 40L 3 790 Kč / 150 EUR (pár) **PAIR QL2.1 system**



Back-Roller Pro Plus 70L 5 790 Kč / 230 EUR (pár) **PAIR QL2.1 system**



Back-Roller Pro Classic 70L 5 290 Kč / 210 EUR (pár) **PAIR QL2.1 system**



E-Mate 16L 3 390 Kč / 135 EUR **QL2.1 system**



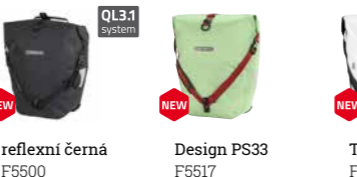
Back Roller Free Single 20L 2 490 Kč / 100 EUR **QL3.1 system**



Back-Roller High Visibility 20L 1 990 Kč / 80 EUR **QL2.1 system**



Back Roller Design 20L 3 790 Kč / 150 EUR **QL2.1 system**



Bike-Packer Classic 40L 3 990 Kč / 160 EUR (pár) **PAIR QL2.1 system**



Bike-Packer Plus 42L 4 990 Kč / 200 EUR (pár) **PAIR QL2.1 system**



Sport-Roller Classic 25L 3 190 Kč / 125 EUR (pár) **PAIR QL2.1 system**



Sport-Roller Free 25L 3 290 Kč / 130 EUR (pár) **PAIR QL2.1 system**



Sport-Roller City 25L 2 290 Kč / 90 EUR (pár) **PAIR QL1 system**



Sport-Roller Plus 25L 3 490 Kč / 140 EUR (pár) **PAIR QL2.1 system**



Sport-Packer Plus 30L 4 190 Kč / 165 EUR (pár) **PAIR QL2.1 system**



Sport-Packer Classic 30L 3 490 Kč / 140 EUR (pár) **PAIR QL2.1 system**



Bike-Packer Original 20L 2 290 Kč / 89,99 EUR **QL2.1 system**



Fork-Pack Plus - 5,8L 1 540 Kč / 60 EUR **QLS system**



Sport-Roller High Visibility 25L 4 890 Kč / 195 EUR (pár) **PAIR QL2.1 system**



Outer-Pocket 840 Kč / 33 EUR **690 Kč / 28 EUR**



Trunk Bag RC 12L 2 790 Kč / 110 EUR **TOP LOCK**



Trunk Bag RC Urban 12L 3 090 Kč / 120 EUR **TOP LOCK**



E-Trunk - 10L 3 590 Kč / 140 EUR **TOP LOCK**



Mesh Pocket 590 Kč / 23 EUR



Packing cubes 1 090 Kč / 43 EUR



Commuter Insert 1 090 Kč / 43 EUR



Packing Cube S 620 Kč / 28 EUR



Popruh 50cm x 20mm

190 Kč / 7 EUR



50cm x 20mm
S01M

210 Kč / 8 EUR



100cm x 20 mm
S03M

240 Kč / 9 EUR



200cm x 20mm
S05M

Anti-theft device

340 Kč / 13 EUR



krátký
E124



dlouhý
E125

Carrying System Bike Pannier

1 290 Kč / 50 EUR



F35

Fork-Pack Adapter 45° to 30°

140 Kč / 5 EUR



E240

Strap attachment for Saddle-Bag

190 Kč / 7 EUR



F96E

Mounting Set QL3.1 system

540 Kč / 20 EUR



E201

ŘÍDÍTKOVKY

Ultimate Six Classic 5L

1 690 Kč / 65 EUR



černá
F3611



červená
F3612



petrol
F3613



sunny
F3615



bilá
F3616

Ultimate Six Plus 5L

1 890 Kč / 75 EUR



tmavě šedá
F3634



salsa - dark chili
F3635



dusk blue - denim
F3636



kiwi - moss green
F3637

Ultimate Six Urban 5L

2 090 Kč / 80 EUR



pepřová
F3701



modrá
F3702



ash rose
F3704

Ultimate Six Classic 6,5L

1 890 Kč / 75 EUR



černá
F3128



červená
F3129



petrol
F3130



tmavě šedá
F3131



oranžová
F3139

Ultimate Six Free 5L

1 790 Kč / 70 EUR



černá
F3681



lagoon
F3682

Ultimate Six Free 6,5L

2 190 Kč / 85 EUR



černá
F3413



lagoon
F3414

Ultimate Six Plus 6,5L

2 290 Kč / 90 EUR



granite - black
F3176



kiwi - moss green
F3177



salsa - dark chili
F3178



dusk blue - denim
F3179

Ultimate Six HighVisibility 6,5L

2 890 Kč / 115 EUR



reflexní žlutá
F3462



reflexní černá
F3463

E-Glow 7L

2 790 Kč / 110 EUR



černá
F8230



petrol
F8231

Ultimate Original 7L

2 290 Kč / 89,99 EUR



šedá
F3126



červená
F3127

Handlebar-Pack Plus 11L

2 990 Kč / 120 EUR



černá
F3253



červená
F3254

Extension Adapter pro Mounting Set E185

300 Kč / 12 EUR



E165

Držák světla/computeru k Ultimate Six

490 Kč / 18 EUR



F1451

Camera kit. foto vložka do Ultimate

690 Kč / 26 EUR



F94

Mounting-Set QR

890 Kč / 35 EUR



E241

Mounting Set bez zámku

450 Kč / 18 EUR



E225

Mounting Set se zámekem

575 Kč / 23 EUR



E185

Mounting Set E-Bike bez zámku

625 Kč / 25 EUR



E226

Mounting Set E-Bike se zámekem

750 Kč / 30 EUR



E207

Map case for Ultimate

750 Kč / 30 EUR



F1402

Safe-it M

790 Kč / 30 EUR



16x9 cm
D2111

840 Kč / 32 EUR



18x10 cm
D2121

Clip fix sada pro upevnění Safe-It na Ultimate

240 Kč / 6 EUR



F1420

Rozdělovník pro Ultimate

250 Kč / 10 EUR



F3903

Držák na košík pro Ultimate

250 Kč / 10 EUR



F3180

PODSEDLOVKY

Micro Two 0,5L

790 Kč / 30 EUR



F9664

Micro Two 0,8L

890 Kč / 34 EUR



F9674

Saddle-Bag Two 1,6L

1 190 Kč / 45 EUR



F9414

Saddle-Bag Two 4,1L

1 290 Kč / 50 EUR



F9424
















Saddle-Bag Two High Visibility 4,1L

1 990 Kč / 78 EUR





































F9485

BIKEPACKING

<p>Seat-Pack 16.5L 3 890 Kč / 155 EUR</p>  <p>F9902</p>	<p>Seat-Pack 11L 3 690 Kč / 145 EUR</p>  <p>F9912</p>	<p>Seat-Pack QR 4 190 Kč / 165 EUR</p>  <p>F9903</p>	<p>Support Strap 240 Kč / 9 EUR</p>  <p>E216</p>	<p>Handlebar-Pack 15L 3 390 Kč / 135 EUR</p>  <p>F9922</p>			
<p>Handlebar-Pack 9L 2 890 Kč / 115 EUR</p>  <p>F9932</p>	<p>Handlebar-Pack QR 3 690 Kč / 145 EUR</p>  <p>F9923</p>	<p>Accessory-Pack 3,5L 1 590 Kč / 60 EUR</p>  <p>F9952</p>	<p>Fork-Pack 4,1L/5,8L 1 440 Kč / 55 EUR</p>  <p>F9991</p>	<p>Fork-Pack 1 540 Kč / 60 EUR 1 540 Kč / 60 EUR</p>  <p>F9992</p>			
<p>Frame-Pack 4L/6L 3 090 Kč / 120 EUR</p>  <p>F9973</p>	<p>Frame-Pack 3 590 Kč / 140 EUR 3 590 Kč / 140 EUR</p>  <p>F9974</p>	<p>Frame-Pack 2 790 Kč / 110 EUR 2 790 Kč / 110 EUR</p>  <p>F9944</p>	<p>Frame-Pack 3 090 Kč / 120 EUR 3 090 Kč / 120 EUR</p>  <p>F9942</p>	<p>Frame-Pack 2 790 Kč / 110 EUR 2 790 Kč / 110 EUR</p>  <p>F9975</p>	<p>Frame-Pack 3 290 Kč / 130 EUR 3 290 Kč / 130 EUR</p>  <p>F9976</p>	<p>Frame-Pack 2 490 Kč / 100 EUR 2 490 Kč / 100 EUR</p>  <p>F9945</p>	<p>Frame-Pack 2 790 Kč / 110 EUR 2 790 Kč / 110 EUR</p>  <p>F9943</p>
<p>Cockpit-Pack 0,8L 1 440 Kč / 54,99 EUR</p>  <p>F9962</p>	<p>Fuel-Pack 1L 1 490 Kč / 60 EUR</p>  <p>F9963</p>	<p>Gravel Pack 25L 3 390 Kč / 135 EUR (pár)</p>  <p>F9982</p>	<p>Atrac BP 25L 4 990 Kč / 200 EUR</p>  <p>R7100</p>	<p>Handlebar-Pack QR Inner Pocket 290 Kč / 10 EUR</p>  <p>F9924</p>			
<p>Offset-Plate 64mm 199 Kč / 8 EUR</p>  <p>F9964</p>	<p>O-Strap 14,5/190mm 129 Kč / 5 EUR</p>  <p>F9965</p>	<p>O-Strap Bottle Cage Mount 390 Kč / 15 EUR</p>  <p>F9966</p>					

MĚSTSKÉ BRAŠNY A KOŠÍKY

<p>Barista Urban 6L 3 890 Kč / 150 EUR</p>  <p>pepřová F3360</p>  <p>ash rose F3362</p>	<p>Up-Town City 17.5L 1 990 Kč / 80 EUR</p>  <p>černá F79701</p>  <p>petrol F79702</p>  <p>pistáciová F79704</p>  <p>lemon sorbet F79705</p>	<p>Up-Town Urban 17.5L 2 290 Kč / 90 EUR</p>  <p>pepřová F79901</p>  <p>modrá F79902</p>  <p>ash rose F79904</p>
---	---	--

<p>Up-Town Rack City 17.5L 2 490 Kč / 100 EUR</p>  <p>černá F79600</p>  <p>petrol F79601</p>  <p>pistáciová F79603</p>  <p>lemon sorbet F79604</p>	<p>Up-Town Rack Urban 17.5L 2 890 Kč / 115 EUR</p>  <p>pepřová F79400</p>  <p>modrá F79401</p>  <p>ash rose F79403</p>		
<p>Bike-Shopper 20L 2 190 Kč / 84,99 EUR</p>  <p>černá F7421</p>  <p>petrol F7422</p>  <p>pistáciová F7423</p>	<p>Velo-Shopper 18L 2 990 Kč / 120 EUR</p>  <p>ebony F7527</p>  <p>cement F7528</p>  <p>cascade F7529</p>		
<p>Back-Roller Urban Line 20L 2 290 Kč / 90 EUR</p>  <p>pepřová F5502</p>  <p>modrá F5506</p>  <p>ash rose F5508</p>	<p>Back-Roller Urban Line 20L 2 890 Kč / 115 EUR</p>  <p>pepřová F5510</p>  <p>modrá F5512</p>  <p>ash rose F5514</p>		
<p>Twin-City Urban 9L 3 590 Kč / 140 EUR</p>  <p>pepřová F8101</p>  <p>modrá F8102</p>  <p>ash rose F8104</p>	<p>Commuter-Bag Two Urban 20L 4 690 Kč / 185 EUR</p>  <p>pepřová F70664</p>  <p>modrá F70665</p>  <p>ash rose F70668</p>		
<p>Commuter-Bag Two Urban 20L 4 890 Kč / 195 EUR</p>  <p>pepřová F70661</p>  <p>modrá F70662</p>  <p>ash rose F70667</p>	<p>Single-Bag 12L 4 190 Kč / 165 EUR</p>  <p>matná černá F7822</p>	<p>Office-Bag 21L 3 690 Kč / 145 EUR</p>  <p>matná černá F70704</p>	
<p>Office-Bag 21L 4 190 Kč / 165 EUR</p>  <p>černá F70726</p>	<p>Office-Bag Urban 21L 3 990 Kč / 160 EUR</p>  <p>pepper F70713</p>	<p>Office-Bag High Visibility 21L 4 890 Kč / 195 EUR</p>  <p>reflexní černá F70952</p>	<p>Office-Bag High Visibility 21L 4 390 Kč / 175 EUR</p>  <p>reflexní černá F70971</p>

NOSIČE

Quick Rack

2 290 Kč / 90 EUR



F78104



Quick Rack Light

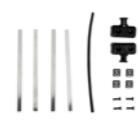
2 190 Kč / 85 EUR



F78105

Quick Rack Seat Stay Adapter

390 Kč / 15 EUR



F78106

Rack Three

2 190 Kč / 85 EUR



F78103



Quick Rack Mudguard 38mm

540 Kč / 20 EUR



F78107

Quick Rack Mudguard 50mm

540 Kč / 20 EUR



F78108

Quick Rack Mudguard 72mm

540 Kč / 20 EUR



F78109

BATOHY

Soulo 25L

4 490 Kč / 180 EUR



ebony
R4205



cascade
R4206



cement
R4207

Velocity 17L

2 490 Kč / 100 EUR



černá
R4300



petrol
R4302

Velocity 23L

2 790 Kč / 110 EUR



černá
R4020



petrol
R4022

Velocity PS 17L

2 790 Kč / 110 EUR



černá
R430001



rooibos
R430005



pistachio
R430006



lemon sorbet
R430007

Velocity 29L

3 290 Kč / 130 EUR



černá
R4350



petrol
R4351

Velocity PS 23L

3 090 Kč / 120 EUR



černá
R402001



rooibos
R402007



pistachio
R402008



lemon sorbet
R402009

Velocity High Visibility 23L

3 890 Kč / 150 EUR



reflexní žlutá
R4043



reflexní černá
R4044

Commuter Daypack City 21L

3 590 Kč / 140 EUR



černá
R4105



petrol
R4108



rooibos
R4109



lemon sorbet
R4110

Velocity Design 23L

3 190 Kč / 125 EUR



aqua
R4064



trees
R4066

Commuter Daypack Urban 21L

4 390 Kč / 170 EUR



pepřová
R4155



modrá
R4156



ash rose
R4158

Commuter Daypack Urban 27L

4 590 Kč / 180 EUR



pepřová
R4190



modrá
R4191

Commuter Daypack High Visibility 21L

5 390 Kč / 210 EUR



R4150

Commuter Daypack City 27L

3 890 Kč / 150 EUR



černá
R4175



rooibos
R4177

Commuter Daypack Metrosphere 21L

4 590 Kč / 180 EUR



R4140

Messenger bag 39L

3 090 Kč / 120 EUR



žlutá
R2210



červená
R2213



černá
R2214

Messenger Bag Pro 39L

3 890 Kč / 150 EUR



R2201

Waist Strap Pocket pro Messenger Bag

340 Kč / 13 EUR



F32G

Organizer pro Messenger Bag

490 Kč / 18 EUR



F32D

Obal na dokumenty A3 pro messenger bag

340 Kč / 13 EUR



F32C

Atrack 25L

4 990 Kč / 200 EUR



černá
R7004



rooibos
R7005



petrol
R7006

Atrack CR Urban 25L

5 490 Kč / 220 EUR



pepper
R7160

Atrack 35L

5 250 Kč / 210 EUR



černá
R7054



rooibos
R7055



petrol
R7056

Atrack ST 34L

5 250 Kč / 210 EUR



černá
R7081



pistáciová
R7084

Atrack Metrosphere 34L

5 590 Kč / 220 EUR



černá
R7200

Atrack 45L

5 490,00 Kč / 220 EUR



černá R7104 rooibos R7105 petrol R7106

Atrack CR 25L

4 990 Kč / 200 EUR



R7152

Closure-Extension

190 Kč / 6 EUR



E46

Duffle 85L

4 490 Kč / 180 EUR



černá K1401 sunny K1403 olivová K1405

Duffle 110L

4 790 Kč / 190 EUR



černá K1451 sunny K1453 olivová K1455

Atrack hydratační systém

1 090 Kč / 44 EUR



R10102

Atrack závěsný kit pro helmu

450 Kč / 18 EUR



R10103

Atrack závěsný kit pro vybavení

590 Kč / 22 EUR



R10104

Compression-Straps Backpack

340 Kč / 13 EUR



R10105

Duffle RS 85L

7 490 Kč / 300 EUR



černá K13001 sunny K13002

Duffle RS 110L

7 990 Kč / 320 EUR



černá K13101 sunny K13102

Duffle RS 140L

8 490 Kč / 340 EUR



černá K13201 sunny K13202

Packman Pro Two 25L

3 490 Kč / 140 EUR



černá R3206 Petrol R3212 rooibos R3214

Light-pack Two 25L

2 490 Kč / 100 EUR



černý R6031

Duffle RG 34L

7 490 Kč / 300 EUR



černá K12001

Duffle RG 60L

7 990 Kč / 320 EUR



černá K12101

Duffle RG 85L

8 490 Kč / 340 EUR



černá K12201

Big-Zip 140L

5 290 Kč / 210 EUR



černá K1305

CESTOVNÍ TAŠKY

Rack-Pack 24L

1 990 Kč / 80 EUR



červená K39 černá K61 olivová K61H6 sunny K61H7

Rack-Pack FREE 31L

2 390 Kč / 95 EUR



černá K6211

Rack-Pack 89L

2 390 Kč / 95 EUR



černá K64

Rack-Pack 31L

2 190 Kč / 85 EUR



červená K40 černá K62 olivová K62H6 sunny K62H7 **NEW** oranžová K62P8

Duffle 40L

3 990 Kč / 160 EUR



černá K1471 sunny K1473 olivová K1475

Rack-Pack 49L

2 290 Kč / 90 EUR



červená K41 černá K63 olivová K63H6 sunny K63H7

Duffle 60L

4 290 Kč / 170 EUR



černá K1431 sunny K1433 olivová K1435

Duffle Metrosphere 40L

4 590 Kč / 180 EUR



černá K1480

Duffle Metrosphere 60L

4 890 Kč / 190 EUR



černá K1440

LODNÍ VAKY

X-Plorer 35L

1 940 Kč / 75 EUR



R17204

X-Plorer 59L

2 090 Kč / 80 EUR



R17254

X-Tremer 113L

2 590 Kč / 100 EUR



R17302

X-Tremer 150L

2 990 Kč / 115 EUR



R17352

Ultra Lightweight Dry Bag PS10 1.5L

440 Kč / 17 EUR



oranžová K20101 světle zelená K20103 černá K20107

Ultra Lightweight Dry Bag PS10 3L

490 Kč / 19 EUR



oranžová K20201 světle zelená K20203 černá K20207

Ultra Lightweight Dry Bag PS10 7L
540 Kč / 22 EUR



oranžová K20401 světle zelená K20403 černá K20407

Ultra Lightweight Dry Bag PS10 12L
590 Kč / 23 EUR



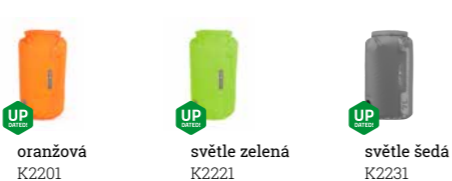
oranžová K20501 světle zelená K20503 černá K20507

Ultra Lightweight Dry Bag PS10 22L
640 Kč / 26 EUR



oranžová K20601 světle zelená K20603 černá K20607

Ultra Lightweight Dry Bag PS10 s ventilem 7L
640 Kč / 26 EUR



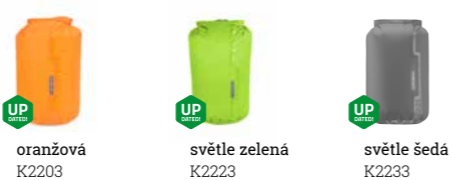
oranžová K2201 světle zelená K2221 světle šedá K2231

Ultra Lightweight Dry Bag PS10 s ventilem 12L
690 Kč / 27 EUR



oranžová K2202 světle zelená K2222 světle šedá K2232

Ultra Lightweight Dry Bag PS10 s ventilem 22L
740 Kč / 29 EUR



oranžová K2203 světle zelená K2223 světle šedá K2233

Dry Bag PD350 5L
490 Kč / 20 EUR



černá K4051 červená K4052

Dry Bag PD350 7L
490 Kč / 20 EUR



černá K4151 červená K4152

Dry Bag PD350 10L
540 Kč / 22 EUR



černá K4351 červená K4352

Dry Bag PD350 13L
540 Kč / 22 EUR



černá K4451 červená K4452

Dry Bag PD350 22L
590 Kč / 23 EUR



černá K4551 červená K4552

Dry Bag PD350 35L
640 Kč / 26 EUR



černá K4651 červená K4652

Dry Bag PD350 59L
740 Kč / 30 EUR



černá K4751 červená K4752

Dry Bag PD350 79L
840 Kč / 34 EUR



černá K4851 červená K4852

Dry Bag PD350 109 L
950 Kč / 38 EUR



černá K4951 červená K4952

Dry Bag PS490 13L
590 Kč / 23 EUR



černá K5351

Dry Bag PS490 22L
690 Kč / 27 EUR



černá K5451

Dry Bag PS490 35L
840 Kč / 34 EUR



černá K5551

Dry Bag PS490 59L
1 040 Kč / 42 EUR



černá / šedá K5651

Dry Bag PS490 79L
1 190,00 Kč / 47 EUR



černá / šedá K5751

Dry Bag PS490 109L
1 290,00 Kč / 52 EUR



černá / šedá K5851

VAKY NA VODU

Water Bag 2L
490 Kč / 19 EUR



černá N22 modrá N45

Water Bag 4L
590 Kč / 23 EUR



černá N24 modrá N46

Water Bag 10L
740 Kč / 30 EUR



černá N26 modrá N47

Water Sack 10L
740 Kč / 30 EUR



černá N27

Drinking Tube
490 Kč / 19 EUR



N4201

Shower Valve
140 Kč / 4 EUR



černá N30

Folding Bowl 5L
640 Kč / 26 EUR



N11A

Folding Bowl 10L
690 Kč / 28 EUR



N12A

Folding Bowl 20L
840 Kč / 34 EUR



N121

Foldable Car Boot Liner 50L
1 990 Kč / 80 EUR



N201

OSTATNÍ

Document bag transparent
340 Kč / 13 EUR



A6 D01

390 Kč / 15 EUR



A5 D02

399 Kč / 16 EUR



A4 D03

Map-case L
540 Kč / 21 EUR



L D13

Reflective Straps
250 Kč / 10 EUR



D63

Key Ring
150 Kč / 6 EUR



O103

T-Shirt 2022
590 Kč / 21,99 EUR



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

T-Shirt 2023
639 Kč / 25 EUR



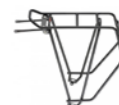
Size S 002S
Size M 002M
Size L 002L
Size XL 002XL
Size XXL 002XXL

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
9 990 Kč / 399,90 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

Tara - stainless
3 290 Kč / 129,90 EUR



26"/28"
210000-001



28"
230000-001

Grand Expedition Front
4 450 Kč / 174,90 EUR



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 21-22 mm
71614 71621
16 mm 24-25 mm
71616 71624
18-19 mm
71618

Set na montáž na vidlici bez horních matic
350 Kč / 13,90 EUR 410 Kč / 15,90 EUR



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

30 JAHRE GARANTIE
YEARS GUARANTEE
3 JAHRE MOBILGARANTIE
YEARS MOBILE GUARANTEE

BRAŠNY A KOŠÍKY

Talis
1 790 Kč / 69,95 EUR



černá
0100-001
0100-201



modrá
0100-002
0100-202



žlutá
0100-003
0100-203

Talis Plus
2 290 Kč / 89,95 EUR



černá
0900-001
0900-201



modrá
0900-002
0900-202



žlutá
0900-003
0900-203

Yves
2 090 Kč / 79,95 EUR



černá
0803-001
0803-201

Agnetha
1 790 Kč / 69,95 EUR



černá
0700-001



šedá
0700-004



sweet candy
0700-006



polka dots
0700-010



deep ocean
0700-014

Agnetha
1 790 Kč / 69,95 EUR



černá
0700-201



šedá
0700-204



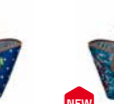
sweet candy
0700-206



nautical ropes
0700-209



polka dots
0700-210



midnight flowers
0700-212



deep ocean
0700-214



veggie
0700-216

Bask-It Edge
1 270 Kč / 49,95 EUR



1400-001
1400-201

Bask-It Trunk Small
1 590 Kč / 59,95 EUR



13012
23012

Bask-It Large
1 270 Kč / 49,95 EUR



13007
23007

Bask-It Small
1 270 Kč / 49,95 EUR



13008
23008

Yoshi
1 150 Kč / 44,95 EUR



1500-201

Baskit Willow
2 550 Kč / 99,95 EUR



23020

Woodpacker
2 090 Kč / 79,95 EUR



23024

Tour Box
1 790 Kč / 69,95 EUR



24800

Odin
2 150 Kč / 84,95 EUR



1100-001
1100-201

NOSIČE

FoldIt Adjustable

1 590 Kč / 59,95 EUR



24" - 29"
05310-001

Eco 1.0

1 150 Kč / 44,95 EUR



28"
020310-001

Eco 1.0 Tour 26" / 28"

1 250 Kč / 47,95 EUR



NEW
020312-001
020313-001

Secure It Snap It

410 Kč / 14,95 EUR



17009

CLIPIT

1 690 Kč / 66,95 EUR



NEW
08010

CLIPIT side supports

540 Kč / 19,95 EUR



NEW
08019

BASIC 2.0 TOUR

1 150 Kč / 45,95 EUR



NEW
26" - 29"
090313-001
090312-001
090315-001

STANDIT 2.0

1 250 Kč / 47,95 EUR



NEW
29"
091225-001

STANDIT 2.0 TOUR

1 890 Kč / 74,95 EUR



NEW
28"
091215-001

TOPIT 2.0

1 990 Kč / 77,95 EUR



NEW
097210-001

CLIPIT 2.0

1 790 Kč / 69,95 EUR



NEW
098010-001

BROOKS
ENGLAND

KOŽENÁ SEDLA

10 LET záruka na kožená sedla

Swift

4 290 Kč / 170 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

3 790 Kč / 150 EUR



černá B211-A0-7202 medová B211-A0-7203 hnědá B211-A0-7205

B17 Short

3 790 Kč / 150 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

3 790 Kč / 150 EUR



černá B211-IL-A0-7202 medová B211-IL-A1-7203 hnědá B211-IL-A1-7205

B17 Carved Short

3 790 Kč / 150 EUR



Black B211-DIL-A0-7202 Honey B211-DIL-A1-7203 A. Brown B211-DIL-A1-7205

B17 Special

4 290 Kč / 170 EUR



černá B211-A1-7202 medová B211-A1-7203 hnědá B211-A1-7205

B17 Special Short

4 290 Kč / 170 EUR



černá B211-D-A1-7202 medová B211-D-A1-7203 hnědá B211-D-A1-7205

B17 Softened

3 790 Kč / 150 EUR



B211-PL-A0-7210

B17 Softened Short

3 790 Kč / 150 EUR



B211-DPL-A0-7210

B17 Special Titanium

6 290 Kč / 250 EUR



B211-A2-7202

Flyer

3 990 Kč / 160 EUR



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

Flyer Short

3 990 Kč / 160 EUR



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

Flyer Softened

3 990 Kč / 160 EUR



B396-HPL-A0-7210

Flyer Carved

3 990 Kč / 160 EUR



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

Flyer Special

4 490 Kč / 180 EUR



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

B67

3 990 Kč / 160 EUR



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

B67 Short

3 990 Kč / 160 EUR



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

B67 Softened

3 990 Kč / 160 EUR



B427-HPL-A0-7210

B67 Softened Short

3 990 Kč / 160 EUR



B427-DPL-A0-7210

B33

4 990 Kč / 200 EUR



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

B135

4 990 Kč / 200 EUR



černá B348-S-A0-7202

B66

3 990 Kč / 160 EUR



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

B66 Short

3 990 Kč / 160 EUR



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

CAMBIUM SEDLA

C13

4 990 Kč / 200 EUR



145 mm C203-M-A0-6300 158 mm C203-W-A0-6300

C13 Carved

4 990 Kč / 200 EUR



145 mm C203-MC-A0-6300 158 mm C203-WCA0-6300

C15

3 290 Kč / 130 EUR



C205-A0-6300

C15 Carved

3 290 Kč / 130 EUR



C205-C-A0-6300

C17

3 290 Kč / 130 EUR



C201-A0-6300 mud green C201-000-A0-0401 orange C201-A0-6317 octane C201-A0-6354 Arizona C17FUPNA26311 Devon C17FUPNA06310 Yorkshire C17FUPNA16307

C17 Carved

3 290 Kč / 130 EUR



C201-C-A0-6300

C17 Special Organic

3 790 Kč / 150 EUR



černá C211-A0-6001

C17 Special Recycled Nylon

3 790 Kč / 150 EUR



přírodní C211-A0-6015 černá/měď C211-A5-6000 černá C17FUARA06500 přírodní C17FUARA06501

C19

3 290 Kč / 130 EUR



C209-A0-6300

C19 Carved

3 290 Kč / 130 EUR



C209-C-A0-6300

C67

3 290 Kč / 130 EUR



SCM-67NY-A0-0000

GRIPY A OMOTÁVKY

Leather Bar Tape

1 750 Kč / 70 EUR



černá BT02000A17202 medová BT02000A17203 hnědá BT02000A17205

Microfibre Bar Tape

890 Kč / 35 EUR



černá BT03000A15202 medová BT03000A15203 hnědá BT03000A15205

Cambium Rubber Bar Tape

1 130 Kč / 45 EUR



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

Slender Leather Grips

2 130 Kč / 85 EUR



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

Plump Leather Grips

2 250 Kč / 90 EUR



černá BLG2LL0A07202 medová BLG2LL0A07203 hnědá BLG2LL0A07205

Ergonomic Leather Grips

2 130 Kč / 85 EUR



černá BLG7LL0A07202 medová BLG7LL0A07203 hnědá BLG7LL0A07205

Ergonomic Rubber Grips

1 490 Kč / 60 EUR



CSG6LL0A01000

Cambium Rubber Grips

1 150 Kč / 45 EUR



all black CSG5LL0A01000 natural CSG5LL0A16015 black/orange CSG5LL0A21000 black/octane CSG5LL0A31000 černá/copper CSG5LL0A41000

SCAPE SÉRIE - BRAŠNY PRO BIKEPACKING A CYKLOTURISTIKU

Scape Seat Bag

3 490 Kč / 140 EUR



Mud Green BSB03PLA00401 Black BSB03PLA00000

Scape Handlebar Roll

3 390 Kč / 135 EUR



Mud Green BHB03PLA00401 Black BHB03PLA00000

Scape Handlebar Compact Bag

2 990 Kč / 120 EUR



Mud Green BHB02PLA00401

Scape Feed Pouch

1 290 Kč / 50 EUR



Mud Green BHB04PLA00401 Black BHB04PLA00000

Scape Handlebar Pouch

1 790 Kč / 70 EUR



Mud Green BHB01PLA00401 Black BHB01PLA00000

Scape Frame Bag

2 390 Kč / 95 EUR



Mud Green BFB01PLA00401 Black BFB01PLA00000

Scape Frame Bag Large

2 490 Kč / 100 EUR



Mud Green BFB03PLA00401 Black BFB03PLA00000

Scape Full Frame bag

2 990 Kč / 120 EUR



Mud Green BFB02PLA00401
Black BFB02PLA00000

Scape Top Tube Bag

1 390 Kč / 55 EUR



Mud Green BTTO1PLA00401
Black BTTO1PLA00000

Scape Top Tube bag with bolts

1 690 Kč / 65 EUR



Mud Green BTTO3PLA00401
Black BTTO3PLA00000

Scape Long Top tube

1 690 Kč / 65 EUR



Mud Green BTTO2PLA00401
Black BTTO2PLA00000

Scape Saddle Pocket Bag

1 290 Kč / 50 EUR



Mud Green BSB01PLA00401
Black BSB01PLA00000

Scape Saddle Roll Bag

1 290 Kč / 50 EUR



Mud Green BSB02PLA00401
Black BSB02PLA00000

Scape Handlebar Case

3 490 Kč / 140 EUR



Mud Green BHB05PLA00401

Scape Large Pannier

2 990 Kč / 120 EUR



Mud Green BPA01PLA0L401
Black BPA01PLA0L000

Scape Small Pannier

2 890 Kč / 115 EUR



Mud Green BPA01PLA0S401
Black BPA01PLA0S000

BRAŠNY NA KOLO

Challenge 0,5L

2 790 Kč / 110 EUR



černá B743600A27202
medová B743600A27203
hnědá B743600A27205
aged B743600A27210

Hoxton

4 490 Kč / 180 EUR



stříbrná BB00300A10003
černá BB00300A20000

Challenge Large 1,5L

2 890 Kč / 115 EUR



černá B743700A17202
medová B743700A17203
hnědá B743700A17205
Aged B743700A17210
černá B276700A17202
medová B276700A17203
hnědá B276700A17205
Aged B276700A17210

D-Shaped 0,75L

3 490 Kč / 140 EUR



černá B276700A17202
medová B276700A17203
hnědá B276700A17205
Aged B276700A17210

BATOHY A BRAŠNY PŘES RAMENO

Pickwick Cotton Canvas 12L

5 490 Kč / 220 EUR



černá BB022-A0-7200
oranžová BB022-A0-7249
šedá BB022-A0-7266
tm. modrá BB022-A0-7267
zelená BB02200A07232
forest BB022-A0-7282

Pickwick Cotton Canvas 26L

6 290 Kč / 250 EUR



černá BB043-A0-7200
oranžová BB043-A0-7249
šedá BB043-A0-7266
tm. modrá BB043-A0-7267
zelená BB04300A07232
forest BB043-A0-7282

Barbican Cotton Canvas

7 490 Kč / 300 EUR



černá BB005-A0-7200
šedá/medová BB005-A0-7266

Barbican Leather

11 390 Kč / 420 EUR



černá BB015-A0-7202
hnědá BB015-A0-7205

DOPLŇKY

Trouser Strap

790 Kč / 30 EUR



černá BTR1000A17202
medová BTR1000A17203
hnědá BTR1000A17205

Mud Flap

790 Kč / 30 EUR



černá BMF1000A27202
medová BMF1000A27203
hnědá BMF1000A27205

MT21 Tool Kit

1 690 Kč / 68 EUR



BMT2100A17202

Single Rain Cover S/M/L

390 Kč / 15 EUR



BRCM000A18102

Single Rain Cover XL

390 Kč / 15 EUR



BRCL000A18102

FEMTO přední

629 Kč / 25 EUR



BLLF-A0-2001

FEMTO zadní

629 Kč / 25 EUR



BLLR-A0-2001

Proofide Saddle Wax

450 Kč / 18 EUR



50ml
AMA0400A0L

Saddle Care Kit

450 Kč / 18 EUR



AMA0100000

Saddle Care Kit Premium

1 290 Kč / 50 EUR



AMA0200A00

Bag Care Kit

990 Kč / 40 EUR



AMA0300A00

Bike Bag kit repair

1 290 Kč / 50 EUR



AMA0500A00

DĚTSKÉ VOZÍKY

D'Lite X Double D'Lite Single Encore X Honey Bee Honey Bee Single

24 990 Kč / 999 EUR 22 990 Kč / 919 EUR 19 990 Kč / 799 EUR 14 990 Kč / 599 EUR 11 990 Kč / 479 EUR



modrá 938101 modrá 938102 tyrkysová 937101 červená 949209 žlutá 946208

1-Wheel Stroller Kit 2-Wheel Stroller Kit Jogger Kit Ski Kit 16+ Wheel Kit

2 290 Kč / 89 EUR 2 490 Kč / 99 EUR 3 790 Kč / 149 EUR 7 490 Kč / 299 EUR 4 990 Kč / 199 EUR



960047 960140 single 960137 double 960138 960223 160082

Baby Snuggler Bunting Bag Handlebar Console Floor Mat

2 990 Kč / 119 EUR 2 490 Kč / 99 EUR 1 190 Kč / 47 EUR 1 190 Kč / 47 EUR



960158 960206 960133 single 960143 double 960141

Trailer Storage Bag Storage Cover náhradní upínací díl vlaječka na vozík

1 790 Kč / 69 EUR 1 990 Kč / 79 EUR 790 Kč / 29 EUR 760 Kč / 29 EUR



960200 4015410 960116 960009

NÁKLADNÍ VOZÍKY

Flatbed Nomad Travoy Coho XC Pannier Set

11 990 Kč / 479 EUR 13 990 Kč / 559 EUR 11 990 Kč / 479 EUR 15 990 Kč / 639 EUR 2 490 Kč / 99 EUR



941202 945203 951304 935102 960126

Dry Bag Nomad Cargo Rack Coho Pannier Rack Coho 16+ Wheel Kit Travoy Rain Cover

2 290 Kč / 89 EUR 2 690 Kč / 106 EUR 1 490 Kč / 59 EUR 2 490 Kč / 99 EUR 1 390 Kč / 55 EUR



960127 4329601 960128 960129 960235

náhradní upínací díl pro Travoy Transit Messenger Bag Transit Backpack Upper Market Bag Lower Market Bag

890 Kč / 35 EUR 3 290 Kč / 129 EUR 4 290 Kč / 169 EUR 2 790 Kč / 109 EUR 2 990 Kč / 119 EUR



960230 960231 960232 960233 960234

Universal Bag Clips

490 Kč / 19 EUR



960090

VOZÍKY PRO PSY

Tail Wagon Bark Ranger Bark Ranger XL Pet Bed Standard Pet Bed XL

15 990 Kč / 639 EUR 18 990 Kč / 759 EUR 20 990 Kč / 839 EUR 1 790 Kč / 69 EUR 2 290 Kč / 89 EUR



947105 947106 947107 960270 960271

Pet Trailer Pouch Bark Ranger Bag Bark Ranger Rain Cover, Standard Bark Ranger Rain Cover, XL Bark Ranger Kickstand

1 390 Kč / 55 EUR 1 790 Kč / 69 EUR 1 140 Kč / 45 EUR 1 390 Kč / 55 EUR 760 Kč / 29 EUR



960236 960237 960238 960239 Standard 960272 XL 960273

OSY

Thru Axle Coho Thru Axle Coho 5mm Skewer Coho Nuted Axle Adapter

1 490 Kč / 59 EUR 1 790 Kč / 69 EUR 1 490 Kč / 59 EUR 790 Kč / 30 EUR











960240 960250 960260 960217

MINOURN

LW 190 Kč / 7,50 EUR  22,2 / 25,4 / 28,6 mm 339-3060-01	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 339-3330-00 28-35 mm 339-3331-00
SGS-400 450 Kč / 18 EUR  22,2 / 25,4 / 28,6 mm 339-3240-01 27,2 / 31,8 / 35,0 mm 339-3241-01	SWG-400 500 Kč / 20 EUR  22-28 mm 339-1992-01 28-35 mm 339-1993-01		



DYNAMA V NÁBOJI

SON 28 V-brzdy 6 790 Kč / 269 EUR  různé barvy	SON 28 disc 7 290 Kč / 289 EUR  různé barvy	SON 28 12 mm 7 990 Kč / 319 EUR  různé barvy	SON 28 15 mm 8 490 Kč / 339 EUR  různé barvy
SONdelux V-brzdy 6 790 Kč / 269 EUR  různé barvy	SONdelux Center-Lock 7 290 Kč / 289 EUR  různé barvy	SONdelux 12 mm Center-Lock 7 990 Kč / 319 EUR  různé barvy	SON XS Classic 6 290 Kč / 249 EUR  různé barvy

PŘEDNÍ SVĚTLA

Edelux II 4 290 Kč / 169 EUR  různé barvy	Edelux II DC LED 6-75 V 4 490 Kč / 179 EUR  různé barvy	Edelux DC 170 LED 4 990 Kč / 199 EUR  různé barvy
---	--	--

ZADNÍ SVĚTLA

na nosič 1 690 Kč / 64 EUR  různé barvy	na sedlovku 1 990 Kč / 79 EUR  různé barvy	na blatník 2 290 Kč / 89 EUR  různé barvy
--	---	--

Dodáváme na objednávku

ORTLIEB WATERPROOF

BRAŠNY PRO BIKEPACKING A GRAVELPACKING

100% waterproof

Made in Germany

5 YEAR WARRANTY

KEEP DRY WHAT YOU LOVE.

BROOKS

18 ENGLAND 66

Kožená legenda z Anglie

Od roku 1866



Kožená sedla Brooks

Nadčasová a přirozeně pohodlná

10 let záruky

Ruční výroba

