

MAGAZÍN PRO POHYB

VENKU

2024

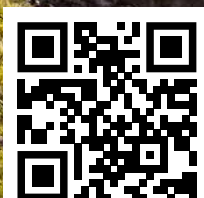
Z Evropy přes Japonsko
až na Filipíny na skládačce

Bombaj, nebo Kyrgyzstán?
A není to jedno?

S kolem
v rytmu reggae

Jak si vybrat nákladní kolo

OROX: Revoluce
v dobrodružství na kole



www.VENKU.online

INSPIRACE OD ZNAČEK

tern

ORTLIEB WATERPROOF

BROOKS
18 ENGLAND 66

Burley

tubus

racktime

SON
NABENDYNAMO

MINOURN

BIOLOGIC

silicon

BUĎME ZODPOVĚDNÍ



Milý čtenáři,

vítám tě v novém vydání magazínu VENKU, ve kterém se společně ponoříme do světa cykloturistiky, bikepackingu, outdooru, či dokonce dojíždění do práce na kole. Nebudeme zdaleka jen sledovat kilometrové značky na silnicích a stezkách, ale zamyslíme se také nad tím, jak naše aktivity ovlivňují jednak nás a pak také naši planetu.

Pro mě je cyklistika nejen sport, ale skutečný způsob života. V dnešní době, kdy konzumní přístup proniká do každé sféry bytí, mi na mysli vyvstávají otázky: Jak trávíme svůj volný čas? Je to dlouhodobě udržitelné? Jakým způsobem si vybíráme své vybavení? Neublížujeme tím životnímu prostředí, a v důsledku toho i našim dětem?

Při pořizování výbavy se proto zaměřuji na kvalitu, životnost a opravitelnost spíše než na pomíjivou radost z „výhodných“ nákupů a levných produktů. Rád recykluji, opravuji... a věci vyhazuji, až když není zbylí. Naše koníčky by měly být spojeny s odpovědností. Každý metr na kole by měl být nejen dobrodružstvím, ale i projevem ohleduplnosti k přírodě. Máme příležitost zpomalit, vydat se po cestách méně frekventovaných a přemýšlet nad tím, jak můžeme svým způsobem života přispět k udržitelnějšímu světu. V magazínu najdete článek o tom, jak se k této problematice postavili v Ortliebu.

Nahlédneme do kouzla venkovních aktivit, ale připomínejme si také, že každé sešlápnutí pedálu je krokem ke zdravějšímu a odpovědnějšímu způsobu života. Buďme inspirací pro další generace cyklistů, kteří budou s láskou a ohleduplností prozkoumávat krásy naší planety na dvou kolech.

Šlápněme do pedálů s radostí a respektem k přírodě!

Alda Linhart
#vymenautozakolo



Foto: Linda Devišch

MAGAZÍN

- 4 | Mozaika zajímavostí
- 10 | Z evropy přes japonsko až na filipíny na skládačce
- 16 | Bombaj, nebo Kyrgyzstán? a není to jedno?
- 20 | Pravdivý příběh udržitelnosti jménem Ortlieb
- 24 | Ultrabiker na hřebenech Černé hory
- 29 | Pohár Ultrabikers
- 30 | S kolem vrytmu reggae
- 34 | Orox - Revoluce v dobrodružství na kole
- 38 | Indodiesel na cestě
- 42 | Jak si vybrat nákladní kolo
- 46 | Bikepackingová výzva od Krimmelských vodopádů do Brna
- 50 | Test: vodotěsné batohy Ortlieb Atrack
- 54 | Dvě skládací kola uvnitř vestavby
- 56 | Životní dobrodružství v podobě 2000 mil
- 60 | Více na kole a méně autem
- 64 | Muškařská cesta ke světovému stříbru

KATALOG

- 70 | Tern
- 76 | Ortlieb
- 88 | Brooks
- 93 | Tubus
- 94 | Racktime
- 96 | Burley
- 98 | Minoura
- 98 | Son

MOZAIKA ZAJÍMAVOSTÍ

Nový světák: 1 256 km za 24 hodin!



Foto: Jörg Basler / Droplimits.de

Dokážete si představit, že byste za pouhopouhých 24 hodin ujeli na svém kole 1 256 km, tedy že byste v průměru jeli rychlostí 52,3 km/h, a to po celý den? Na konci června 2023 se to podařilo mladému německému cyklistovi Rubenovi Schützemu, který však neseděl na klasickém silničním kole, ale v přís-ně aerodynamickém velomobilu.

Na testovací dráze ATC v Aldenhovenu na západě Německa se setkala 9 jezdců, kteří se chtěli pokusit překonat 4 světové rekordy. Jednalo se o 6h, 12h a 24h rekordy v kategorii velomobi-lů a 6h rekord v kategorii ležatých kol bez kapotáže. Jména lidí, kteří se této akce účastnili, sice fanouškům běžné cyklistiky mnoho neřeknou, ale v leho-kolové komunitě jsou známá, a tak slibovala, že se dočkáme zajímavých výsledků.

Hlavním organizátorem celé akce

byl Holger Seidel, který si na letošek stanovil ambiciózní cíl: překonat 14 let starý 24h rekord Christiana Ascheberga, který činil 1 219 km. A to na uzavřeném okruhu a špičkovém asfaltu. A protože zajistit podobný okruh a vše zorganizovat je finančně a časově dosti náročné, pozval k účasti i další jezdce, kteří by mohli využít připravených podmínek. Po dlouhých 24 hodinách bylo jasné, že čtyři svě-tové rekordy padly. Postarali se o ně Matthias König se svým velomobilem Snoek, který stanovil nový 6h světový rekord s délkou 388,2 km a průměrnou rychlostí 64,7 km/h. Melchior Poppe zvládl zlomit 12h rekord pro lehokolo bez kapotáže, přičemž ujel 463 km. Po cestě také překonal 6hodinový světový rekord a posunul jej na hodnotu 255,6 km. Jeho strojem bylo nizozemské lehokolo M5 CarbonHighRacer.

Rubenovi se nakonec podařilo překonat 14 let starý světový rekord o 30 km a za 24 hodin ujel neuvěřitelných 1 256 km s průměrem 52,3 km/h. Holger sice světový rekord také pře-konal, ale na Rubena nestačil, a tudíž v tabulkách zapsán nebude.

I přesto, že celá akce byla pozna-menána velmi škaredým počasím a mnohdy i silným deštěm, třem jez-dcům se nakonec podařilo překonat čtyři ultra maratónské rekordy dle pravidel WUCA (World Ultracycling Association). Další podobnou akci plánují zorganizovat v roce 2025.



Podrobný článek a fotogalerii z akce najdete na www.VENKU.online

Na SPEZI se fantazii meze nekladou

Už více než čtvrtstoletí se na konci dub-na sjiždí nadšenci netradičních forem cyklistiky do Německa, aby navštívili veletrh Spezialradmesse. Nemusíte si však pamatovat toto krkolomné jméno a stačí si do hlavy uložit všeobecně používané krátké označení SPEZI. Vý-stava se koná na jihu země ve vesnici Lauchringen a vloni na ní vystavovalo 80 vystavovatelů, což přilákalo přes 6000 návštěvníků. A rozhodně se měli na co dívat. V bývalé textilní továrně se to jen hemžilo nejrůznějšími ležatými koly, tříkolkami, velomobily, sklá-dacími koly i obrovským množstvím cargo biků. Jen těžko byste na veletrhu hledali klasický bicykl, a i mezi těmi méně obvyklými typy se objevovaly jak konstrukce běžné, tak designy



inovativní, až po bláznivé kreace cyklistických vizionářů. Kromě zkoumání a obdivování však bylo možné většinu kol také otestovat. Nejjednodušší to bylo na 700 metrů dlouhém okruhu, který se kroutil jak mezi bývalými výrobními halami, tak i výstavní halou samotnou. Druhou možností bylo úplně opustit areál textilky a vyrazit na jeden a půl kilometru dlouhý testovací „okruh“, který zahrnoval prudké stoupání na blízký kopec a následně se cyklisté vraceli po stejné cestě vysokými rychlostmi zpět. K tomu všemu si přidejte krásné okolí, výborné počasí, nespočet stánků

s občerstvením a sobotní párty s živou hudbou, a máte před sebou akci, která je nabitá zážitky a na kterou se vyplatí vyrazit, i když je to třeba 1000 kilometrů daleko. V roce 2024 se navíc očekává výrazně větší množství vystavovatelů i kol na testování, takže bude opět o zábavu postaráno.



Video z akce najdete na www.youtube.com/@recumbentnews





Celé putování
2023 najdete
ve fotografiích na
www.VENKU.online
/francigena-2023



Via Francigena je nejstarší poutní cestou Evropy. Začíná v anglickém Canterbury a přes Francii a Švýcarsko vede do Říma. Tato trasa má zhruba 1700 km a důkladně ji popsal kolem roku 990 arcibiskup Sigeric právě z Canterbury.



Před lety jsme tuto poutní stezku objevili v podstatě náhodou. Je ve stínu známějších stezek, především té do Santiaga. Na rozdíl od „Camina“ je však nesrovnatelně méně frekventovaná a snad kromě části vedoucí přes Toskánsko také téměř bez jakékoliv infrastruktury. A to se nám líbilo.

Proto jsme v květnu roku 2022 minimalisticky sbalili to nejnútnejší, přihodili k tomu tři naše děti ve věku 4, 7 a 10 let a vyrazili na vlak do Florencie. O tomto putování jste se mohli dočíst v magazínu VENKU 2023.

A jelikož se nám tento způsob společného cestování zalíbil, rozhodli jsme

se pro naprosto stejný scénář, až na to, že naši pouť zahájíme v anglickém Canterbury a cíl si zvolíme až v průběhu cesty. Nechtěli jsme však slevit z našich zásad, a to, že vycházíme z našeho domu pěšky na vlakové nádraží a na místo začátku putování míříme vlakem. Což není úplně jednoduchá logistická úloha. Uherský Brod, Břeclav, Vídeň, Paříž, Londýn, Canterbury. A jelikož jsme vyrazili 1. července, první den turistické top sezóny, ne vždy na sebe vlaky ideálně navazovaly, takže na startu naší pouti v Canterbury jsme stáli až pátý den po zamčení našich domovních dveří.

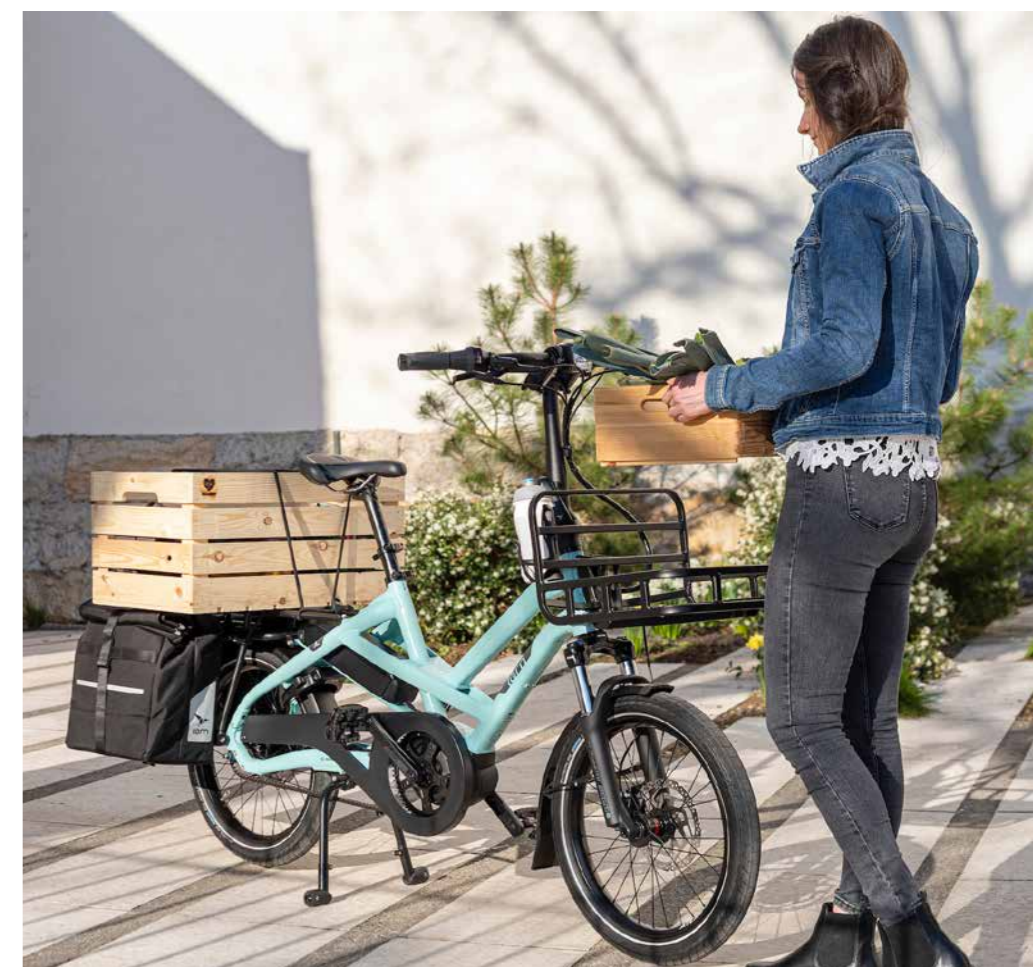
Tern na podzim představil **novou generaci** svého kompaktního elektrokola HSD. Nový model zachovává kompaktní rozměry a praktické vlastnosti svých předchůdců, ale přináší i další vylepšení, včetně silnějšího rámu, výkonnějšího motoru **Bosch Performance** a inovativního **Bosch Smart System** pro propojení s chytrým telefonem jezdce.



HSD
nové generace



HSD se nyní pyšní **celkovou maximální hmotností 180 kg** a uveze jezdce až do **120 kg**. Modely HSD jsou navrženy s ohledem na bezpečnost, procházejí pečlivým testováním a splňují německé normy pro nákladní kola. Vyšší model HSD S00 s **řemenovým pohonem a nábojovou převodovkou Enviolo** je již dostupný v České republice.



Bikepacking v nové barvě špinavého písku

Ortlieb přichází na trh s novou barevnou variantou téměř celé své kolekce bikepackingových brašen. Nové brašny německé značky v zemité barvě **Dark Sand** jsou vyrobeny ze stejného voděodolného nylonového materiálu, který se osvědčil jako odolná a praktická volba,

ať už vás cesta zavede kamkoli.

Dark Sand je výrazem respektu k přírodě a dokonalým společníkem pro každého cyklistu, který touží po harmonii mezi dobrodružstvím a krásou přírodního prostředí. Nová barva je trvalou nabídkou pro téměř celý

sortiment v bikepackingu a připojuje se ke klasické černé a limitované edici hořčicové barvy. V akci jsme nové brašny mohli spatřit v ostrém testu **Jonase Deichmanna na Trans America Twice**.



Video
Trans America Twice

Multifunkční vodotěsná cestovní taška a batoh 2v1



Ať už se jedná o víkendový výlet, krátké dobrodružství, nebo větší cestu, brašna **ORTLIEB Duffle RC** je navržena tak, aby zvládla všechny výzvy. Tato praktická cestovní taška je vyrobená z tkaniny extrémně odolné proti oděru a roztržení, takže je vhodným společníkem i v těch nejnáročnějších podmínkách.

Polstrované ramenní popruhy jsou nejen vysoce praktické, ale také odnímatelné. Brašnu přes rameno můžete díky nim **snadno přeměnit na batoh**, když potřebujete překonat delší vzdálenosti. Případně můžete brašnu pohodlně nosit v ruce, pokud spěcháte. Multifunkční úchyty „**Daisy Chains**“ na horní a spodní straně brašny umožňují bezpečné upevnění dalšího vybavení, takže si s sebou můžete vzít vše, co potřebujete.

Outdoorová taška **ORTLIEB Duffle RC** je díky své vodotěsnosti ideální na trekking, cestování, expedice, a dokonce i na výlety lodí. Rolovací uzávěr eliminuje potřebu zipu, udržuje vaše vybavení v bezpečí a suchu a zároveň poskytuje rychlý přístup do vnitřku brašny.

Ať už ji budete nosit v ruce, nebo na zádech, tahle všestranná sportovní

a cestovní taška uspokojí vaše potřeby v každé situaci. Vyrábí se udržitelným způsobem v Německu a je připravena na každé dobrodružství – na tuto tašku se totiž můžete vždy spolehnout! K dispozici je ve **dvou velikostech** (49 a 89 litrů) a **třech barvách**: černá, olivová a korálová.



Klasika s novým designem: BROOKS C17 Carved

Dlouhodobě nejoblíbenější sedlo **BROOKS řady Cambium C17 Carved** dostalo do roku 2024 nové barvičky: **orange, octane, mud green a brown**.

Toto sedlo „s dírou“ (carved) je navrženo pro odlehčení tlaku v sedacích partiích. V této vyřezávané verzi je velmi vhodné pro jezdce, kteří se snaží snížit tlak na perineum nebo si přejí pružnější sedlo. Ideální je pro bikepacking, dojíždění do práce, gravel, cykloturistiku i ultravytrvalostní cyklistické akce.

Sedla BROOKS Cambium jsou vyrobena z vulkanizovaného přírodního kaučuku, který je při jízdě **pružný, snižuje otřesy a vibrace** a nabízí jezdci lepší pocit z jízdy než tradiční pěnová nebo gelová sedla. Tato konstrukce sedla Cambium napodobuje konstrukci koženého sedla, a proto nabízí podobné „**houpací**“ pohodlí. Sedlo Cambium je také bezúdržbové, což znamená, že nemusíte upravovat napnutí sedla. Stejně tak použitý materiál neovlivní žádný déšť.



Vše bezpečně na očích



Německá značka **RACKTIME**, která patří do jedné party s legendárním výrobcem nezničitelných **nosičů TUBUS**, přichází s inovativním bikepackingovým nosičem. Netradiční umístění na hlavové trubce dává možnost umístit náklad na řídítka bez obav, že se utrhne nebo klesne až na přední kolo.

Snadná montáž a **nízká hmotnost** (185 g) umožňuje navýšit kapacitu vaší bagáže, aniž byste výrazně zvyšovali hmotnost kola. Nosič **RACKTIME ViewIT** se snadno připevňuje na trubku řídítek a během okamžiku je připraven k použití. I když se jeho velikost zdá být nenápadná, tento nosič **unes až 5 kg** – ideální pro přepravu spacáku, příkrývek nebo jiných zavazadel, která chcete mít během cesty pod dohledem.





Z EVROPY PŘES JAPONSKO AŽ NA FILIPÍNY NA SKLÁDAČCE

Marek Balicki

7 pracovních úvazků najednou v záchranářském odvětví, a přitom velký sen o poznání světa. A tak se stalo nevyhnutelné. Padly výpovědi, následoval prodej majetku a investice do cestovatelského vybavení. No jo, ale jak to cestování pojmout? Pěšky je to moc pomalé, stopem závislé na druhých, něčím, co má motor, zase drahé, hlavně při přepravě mezi kontinenty. A s kolem přece jen tak nemůžu v případě potřeby stopovat nebo jezdit vlakem. Až mi kamarádka řekla o projektu Skládačkový extrém v podání Míry Šléglá.

Ze začátku jsem byl trochu na rozpácích – vyrazit do světa na skládacím kole... Jenže pak mi pánové z Azubu vysvětlili, že jejich Tern Eclipse tour není jen tak nějaká skládačka z dob minulých. 24palcová kola, 18 rychlostí, rychle nastavitelný představec, skvělé kožené sedlo Brooks, které se hezky vytvaruje a pak dokonale sedí. Výkonné světlo nabíjené dynamem z předního kola pomáhalo v době, kdy jsem nestihl dojet za denního světla, více než dobře. Pneu osvědčené Schwalbe Big Ben. A pumpička na kolo chytře zakomponovaná do sedlovky je vchytanou třešničkou na pomyslném dortu. K tomu všemu tým z Azub bike osázel kolo brašnami Ortlieb. Od té doby na tuto značku nedám dopustit!

První zkušební jízda byla lehce vratká, protože posez je oproti klasickým bicyklům více vzpřímený, což se časem ukázalo jako neskutečná výhoda, protože ani po dlouhých jízdách mě nebolela páteř, a to už se na cestě kolem světa počítá!

Vybavení na pár let a do všech ročních období zabralo dost místa a celkově lze hovořit o jízdě velmi na těžko. 36 kg bagáže už je opravdu dost, a není divu, že po cestě jsem pár věcí vyložil. Samotné skládací kolo i s držáky na brašny vážilo 18 kg. Moje váha těla se ze 72 kg upravila po pár týdnech na 60 kg. Světe div se, ale Tern si s touto váhou poradil bez problémů včetně sjezdu a nebezpečných terénů.

A jak svou cestu pojmenovat? Záchranářství mne provází od kroužku první pomoci na základní škole. Jde spíše o životní styl než o profesi. A tak vznikl nápad, navštívit své kolegy záchranáře a hasiče po celém světě, zkoumat, jaká mají vozidla, vybavení, vzdělávací systém a podobně. Při tom všem s nimi vyměňuji záchranářské

nášivky, které pak shromažďuji na tričku. A tak vznikl projekt Záchranář na cestách.

Start z Evropy

Byl konec května, odjezd jsem posunul z důvodů úmrtí oblíbené prababičky, která se rozhodla dávat na mě pozor pěkně svrchu. A že se mnou měla dost práce! Nicméně bylo potřeba šlápnout rychle do pedálů, protože největším nepřitelem byl čas. Víza do Íránu a Turkmenistánu byla totiž pevně stanovena na datum. Tureckem jsem projížděl během června a teploty byly tak extrémně vysoké, že ani opalovací krém neměl šanci vsáknout se do kůže.

Gruzie a Arménie

Při cestě Gruzii jsem za městem Batumi k mému překvapení vyfasoval policejní eskortu. Vozidlo s majáky mě pronásledovalo rychlostí 20 km/h dlouhé hodiny. Hlídky si mě předávaly na hranicích měst jako štafetu. A důvod? Údajně pro mou bezpečnost, ale na další dny jim už jejich péče nevydržela.

Po návštěvě překrásně zelených hor a vesničky Ušguli, jež je pro svou krásu zapsána v Seznamu UNESCO, mířím do Arménie mrknout se na klášter Tatev nebo skalní městečko poblíž Náhorního Karabachu.

Írán

Vysoké teploty, politický režim vůči západu nevlídný, kultura a náboženství zakazující, abych měl na sobě jen cyklistické kraťasy. Na druhou stranu neskutečně milí lidé, ochotní Vám pomoci, nabídnout horký čaj nebo přespání. Žádosti o společné foto na ulici jsou zcela běžná věc. Když u někoho přijmu pozvání na přespání, následuje předání kontaktu na další rodinné příslušníky po cestě a být v Íránu sám, to je vlastně docela obtížné. Přál jsem si zdolat i nejvyšší horu Íránu – Damávand (5610 m). Když se na úpatí hory ptám, jak se na vrchol dostat, mám neskutečné štěstí. Za hodinu odchází mezinárodní výprava horolezců a pár osob nedorazilo, a tak je mi nabídnuta účast – navíc zcela zdarma, pokud mám potřebné vybavení. A přesně proto s sebou tahám tolik věcí, vytahuji kožené boty, nejteplejší oblečení, na tenké rukavice nasazuji hrubé pletené ponožky a následující dny společně opravdu zdoláme vrchol! Tohle bylo jak z pohádky.

Turkmenistán

Tajuplná a kontroverzní země pod nadvládou jediného člověka. Vizum



Marek Balicki alias Záchranář na cestách

Od května 2017, kdy se svým kolem vyrazil z naší krásné české země, navštívil celou řadu záchranářských a hasičských stanic, ze kterých má nespočet poznatků i fotek, které se snaží dále šířit mezi ostatní (nejen) záchranáře. Filipíny mají přes 7 100 ostrovů, a tak začal přemýšlet, jak se mezi ostrovy přepravovat. Od kayaku přes různá podobná plavidla došel k nápadu pořídit si loď. Při shánění lodi mu nabídli, jestli si pomoci místního truhláře nechce radši postavit loď svoji, a tak se také stalo, a to i přes mnoho následných komplikací. Za 4 měsíce loď dokončili a Marek začal sbírat zkušenosti na moři v okolí ostrova Cebu, kde toho času pracoval jako instruktor freedivingu. Pomyslnou tečkou za pobytem v této zemi byla několikatýdenní plavba s lodí přes Filipíny. Následovalo 15 měsíců života v dodávce na Novém Zélandu. Poté se přesunul do Austrálie, kde dobrovolničil po ničivých požárech. Skládací kolo vyměnil za městský skútr, na kterém projel Austrálii, dokud jej nezastavila opatření proti pandemii. Po návratu do ČR si postavil obytnou dodávku, ve které trvale žije, tedy s několikaměsíční epizodou, kdy pobýval ve Švédsku a vysázel zde téměř 90 000 stromů. V prosinci 2022 odletěl do Kolumbie, pořídil si motorku a projel na ní 22 000 km Jižní Amerikou.



Kompletní vybavení na cestu, kromě oranžovo-černého batohu, ve kterém jsou pomůcky na freediving na Filipíny

mám pouze tranzitní do Kazachstánu a na 5 dnů!!! Tohle bez pomoci nepůjde. Navíc přes tuto zemi jedu z jasného důvodu. Navštívit tzv. Bránu do pekel u místa zvaného Darvaza. Toto místo leží uprostřed Turkmenistánu v poušti. Abych vše stihl, přiblížím se nočním vlakem, který mě ve tmě vysadí mezi dunami. Zde nastává problém. Velmi těžká skládačka se v sypkém písku nedá ani tlačit, k cíli je to asi 3 km. Kolo tedy zakopávám v dunách, беру pouze batoh s nejcennějším vybavením a za svitu čelovky kráčím mezi škorpony vstříc rudé záři za dunami. Ohnivá díra, šlehající plameny do tmy, horký

vzduch... Neskutečný zážitek!

Kyrgyzstán a Kazachstán

Kyrgyzstán pro mě byl příjemným překvapením. Minimální provoz, krásná příroda mezi kopci, milí lidé a kolem spousta koní. Jezero Issyk-kul se mnohokrát proměnilo v mou osobní koupelnu, na pláži jsem si postavil stan, rozdělal oheň a pozoroval hvězdy. A když mě v horách na cestě do nejvyššího sedla mé cesty zastihla bouře, mohl jsem přespat u místní rodiny společně v jurtě. Úplně jiná mentalita lidí, kteří ač nemajetní, jsou ochotni pomoci a podělit se o to málo, co mají,

Vesnice Ushguli v horách Gruzie je zapsána na Seznamu UNESCO



hlavního města na světě, teploměr ukazoval -9 °C. Byl čas se přesunout do Vladivostoku a dál do Jižní Koreje. Při této příležitosti jsem využil i legendární vlak Transsibiřské magistrály. Pravda, někteří cestující byli lehce nervózní ze složeného kola nad jejich hlavami, ale vše nakonec dobře dopadlo.

Jižní Korea

Cyklostezkový ráj! Celá země je protkána hustou sítí cest pro cyklisty, čisté toalety a nerušená jízda dává možnost dosyta si vychutnat tuto zemi. Objednávání jídla byla sice ruská ruleta, ale naštěstí veškeré pokrmy podávané v mnoha mističkách a talířích jsem vždy s chutí spořádal. A také jsem se v této zemi naučil mít rád ostré jídlo.

Japonsko

Hned po přeletu na malý ostrov, kde je jen letiště, jsem zjistil, že jsem v pasti. Z letiště vedl most, ale se zákazem pro pěší a cyklisty. A na přepravu jsem potřeboval speciální obal, který jsem však samozřejmě neměl, tudíž mě odmítli vzít do autobusu, vlaku, lodi i taxi. Po několika hodinách řešení tohoto problému padla tma, a já se zoufale



Kyrgyzstán je překrásná země, ve které jsem si cyklistiku na skládačce užil nejvíce

odhodlal 3 km dlouhý most projet. Bohužel, během dne už o mně všichni věděli, a tak jsem narazil na letištní ochranu, která mě měla doprovodit do hotelu na letišti.

Jelikož jsem nechtěl platit drahý

hotel a ochranka byla neoblomná, začal jsem jim ujíždět. To nečekali. Rozeběhli se za mnou, ale pak si vzpomněli, že mají auto. Po vzoru z videoher mého mládí jsem následně začal kličkovat v protisměru mezi auty a ochrance jsem

Ikonická hora Fuji, Japonsko



ujel a schoval se do křoví. Následně jsem už jen pozoroval kroužící policejní vozy. Do rána jsem zůstal v křoví, ráno dojel na vlak, kolo zabalil do plachty pro stan, prohlásil to za speciální obal na bicykl a opustil ostrov. Japonsko je specifická země se spoustou pravidel, ale také zde žijí srdeční lidé, jak jsem se později přesvědčil

Filipíny

Putování jsem na dobu jednoho roku omezil na Filipíny, kde jsem skládací kolo používal každý den, a během stavby mé tradiční filipínské lodi na něm navoził většinu materiálu.

Tern Eclipse je neskutečný držák, skvělé kolo z pořádných materiálů a výborného zpracování. Dostal jsem od něj vše, co jsem potřeboval – flexibilitu, skladnost, pohodlí i komfort. Průměrný denní nájezd byl asi 70 km, maximální kolem 120 km během jednoho dne.

Není skládačka jako skládačka, ale co Vám budu povídat, přesvědčte se nejlépe sami, věřím, že nebude zklamáni – stejně jako já.



Návštěva jednoho z mnoha chrámů v Japonsku

Dočasná cílová destinace na Filipínách, kde skládačka byla nedílnou součástí mého každodenního života a podílela se na stavbě mé lodi transportem materiálu



Mapa cesty z Evropy až na Nový Zéland, vše s kolem Tern

Skládací 26" kolo TERN Eclipse
od 31 990 Kč / 1 299 EUR



Kožené sedlo BROOKS B17
3 790 Kč / 150 EUR



Řídková reflexní brašna
ORTLIEB Ultimate High-Vis (6,5 litru)
3 090 Kč / 125 EUR



BOMBAJ, NEBO KYRGYZSTÁN? A NENÍ TO JEDNO?



Připravil: Honza Galla
foto: Nils Laengner

Allan Shaw o sobě tvrdí, že je drsňák, resp. „badass“ na volné noze. Jako cyklokurýr už pracoval v deseti městech po celém světě a na svém cargo biku si stříhl 1 880 km dlouhý extrémní Silk Road Mountain Race v Kyrgyzstánu. Zkušenosti má na rozdávání a povídat může jak o nákladních kolech, tak o bikepackingu, městské cyklistice či sedlech BROOKS.

Když ti řeknu dvě slova „nákladní kolo“, co pro tebe znamenají?
Užitečnost a zábava.

Kdy jsi začal pracovat jako kurýr na kole a proč tě taková práce baví?
Bylo to v roce 2012 v kanadském Vancouveru. Když mi bylo dvacet a víc, byl

to můj způsob, jak cestovat po světě, vydělávat si peníze na kole a detailně prozkoumávat různá města. Vnímám rytmus jejich každodenního života a mít svobodu volby vlastního směru a pohybu v nich. Často to popisují, jako když si zlatý retrívr hraje na aport.

Znamená to, že jsi byl cyklokurýrem v různých městech a zemích?
Pracoval jsem alespoň jeden den jako kurýr v deseti různých městech po celém světě. Ve Vancouveru, Torontu, Montrealu, Bostonu, New Yorku, San Franciscu, Mexico City, Sydney, Miláně, Kodani.

Bylo snadné získat tu práci?
Dost záleží na okolnostech. Na začátku jsem musel předstírat hodně místních znalostí a zkušeností, protože jsem byl na daném místě povětšinou úplně nový.

Ale s mnohaletými zkušenostmi a dobrými známými je to dnes jednodušší.

Co zajímavého jsi už doručoval?
Všechno od opičí krve a lvích bobků až po repliky vikingských štítů, panenky barbie a milionové šeky. Některé zásilky jsem dopravil mezi patry jedné budovy, ale některé jsem vezl přes hranice dvou zemí. Nikdy to není nuda a člověk musí být připraven na všechno.

Proč používáš tak specifické kolo namísto daleko běžnějších long johnů nebo long tailů?

Omnium cargo je podle mého názoru jedno z nejhbitějších, nejuniverzálnějších a také cenově nejdostupnějších kvalitních nákladních kol na trhu. Funguje jako každodenní kolo, víkendový adventure bajk, ale i jako těžký,



Malý životopis

Jméno: Allan Shaw
Rok narození: 1989
Bydliště: Kodaň
Vzdělání: Fotografie
Profese: Drsňák na volné noze
Koníčky: Umění, fotografování, jídlo



Přemýšlel jsi někdy o elektropohonu? Nikdy jsem motor nepoužíval a pro na-prostou většinu práce, kterou dělám, to není nutné. Kodaň je rovinatá, a v kopcovatých městech teď nepračuji, takže si mohu dovolit toho vézt méně, což ve výsledku znamená, že je to všechno zvládnutelné i bez motoru. Navíc stoupání jsou výzvou a často i cílem cesty.

Na svém kole máš sedlo BROOKS Cambium. Proč mu dáváš přednost před koženým sedlem? Při závodech používám Cambium. Při běžném každodenním ježdění pak kožené sedlo od Brooksu. Pro výkony a extra dlouhé dny v sedle je model C17 s výřezem vynikající. Odlehčí tlaku a pomůže výkonu. Pro každodenní ježdění je kůže extra pohodlná.

Jak je podle tebe hlavní výhoda sedla BROOKS oproti některým běžnějším sedlům? Sedla Brooks jsou konstruována již desítky let a mají vyřešený každý jednotlivý detail a styl. Je to ikonická značka, zejména v cyklistickém městě, jako je Kodaň.

Tvým prvním bikepackingovým závodem byl v roce 2021 závod Silk Road

v Kyrgyzstánu. Proč zrovna Kyrgyzstán? Čím více cestuji po světě na kole, tím více mě lákají méně známá a odlehlá místa. Kyrgyzstán a celá tato část střední Asie je jako střecha světa. Jsou tam závratné nadmořské výšky, ohromná průměrná výška a velmi řídké osídlení. Krajina je drsná, rozlehlá a zásahy člověka minimální. Příroda je tak naprosto nedotčená na hodně dlouhých úsecích cesty. Někdy si člověk říká: „Ty jo, tohle je štěrková horská krajina, ze které se tvoří sny snad každého majitele gravel biku.“

To, že tvé věci nejsou dokonalé, neznamená, že nemohou fungovat.

O dva roky později ses na stejný závod vydal se svým cargo bikem. Proboha, proč? Hlavně proto, že jsem věděl, že je to možné. Rád jezdím na svém nákladním kole každý den a věděl jsem, že jet na něm do této části světa bude stejně epické a nezapomenutelné.

Našel jsi pro takový závod alespoň jednu jedinou výhodu cargo kola oproti běžnému gravelu? Myslím, že KAPACITA je jasná. Neměl jsem nejmenší starosti s přemýšlením o tom, jak co naložit, a to i přesto, že jsem jel s co nejmenším nákladem.

Jaký byl rozdíl v čase? Bylo to kvůli kolu nebo nějakým jiným okolnostem?



Závod byl tentokrát o něco delší, trasa jiná a okolnosti velmi odlišné. Měl jsem za cíl pokusit se o podobný čas jako při první jízdě, ale cestou jsem čelil velmi odlišným komplikacím. Nakonec jsem na svém nákladním kole dojel o zhruba 40 hodin později.

Měl bys nějaké připomínky k 20" kolum? Zdá se, že se lidé obecně bojí je používat, ale v mnoha případech mají smysl.

Jednou z velkých výhod 20" předního kola bylo dynamo v něm umístěné. Protože má kolo menší průměr, točí se rychleji a generuje více energie pro světla nebo baterie. Dříve mě to vlastně ani nenapadlo, ale ukázalo se, že je to docela užitečná výhoda při nočním pomalém stoupání do horských průsmyků.

Jak ses dostal k jízdě v Bombaji?

To je úplně jiný příběh. Jedna produkční společnost oslovila kamaráda Austina Horse, který hledal cyklistické messengery z různých zemí, aby v krátké době odletěli do Indie a natočili video, jak se prohánějí ulicemi Bombaje. Myslíte, že věděl o někom, kdo by chtěl téměř okamžitě všeho nechat a odletět přes půl světa, aby zažil naprosto bláznivou jízdu v obrovském mumraji indického města? Ukázalo se, že ano!

Jaké máš plány do budoucna?

Letos budu brázdit nové traily, objevovat nepoznané země a pokračovat v překonávání limitů svých i svých kol. Během roku budu mít spoustu vedlejších



projektů, ale mými hlavními závody budou šotolinový GranGuanche napříč Kanárskými ostrovy o Velikonocích, Via Race napříč jižní Evropou v červenci a Japan Odyssey v říjnu.

Ve svém životopise zmiňuješ v kolonce zaměstnání „drsnák na volné noze“. Co si pod tím máme přesně představit? Jízda na nákladním kole je vždycky zábava! V současné době se částečně živím prací kurýra, částečně jako ambasador několika značek a taky píšu a fotím. Tu a tam si přiberu ještě nějakou další práci bokem. Mám raději eklektickou rovnováhu činností než dělat jednu věc.

Mimochodem, jsi Dán, Kanadčan, nebo co vlastně?

Ani jedno. Pocházím ze Skotska. Před 12 lety jsem ve 22 letech vyletěl z hnízda a už se nikdy nevrátil.



Video z Bombaje najdete v článku na webu VENKU.Online, kde na vás čeká i delší povídání a také video o Allanově cargo bikové účasti na Silk Road Mountain Race v roce 2023.



Sedlo BROOKS Cambium C17 Carved do každého počasí
3 290 Kč / 130 EUR



Kožené sedlo s výřezem BROOKS B17 Carved
3 790 Kč / 150 EUR

Řídková brašna BROOKS Scape Handlebar Pouch (3 litry)
1 790 Kč / 70 EUR



Řídková brašna na drobnosti BROOKS Scape Feed Pouch (1,2 litru)
1 290 Kč / 50 EUR





PRAVDIVÝ PŘÍBĚH UDRŽITELNOSTI JMÉNEM ORTLIEB



Připravil:
Alda Linhart

Stále slyšíte hesla o udržitelnosti a nevíte, co si pod tím představít? Možná vám pomůže náš příběh. Je totiž reálný. Zrodil se z přání vyvíjet trvanlivé, „nezničitelné“ výrobky a od roku 1982 je naším hlavním principem a posláním dosahovat co nejlepších výsledků nejen pro lidi, ale také pro životní prostředí.

Koncept „udržitelnosti“, který se poprvé objevil v 90. letech 20. století, ale do módy se skutečně dostal až v posledních letech, je součástí naší DNA. Neskáče na špek jen proto, že je to tzv. cool. Stručně řečeno: **společnost ORTLIEB byla vždy pravdivě udržitelná.**

Opravdu? Jasně!

Skutečná udržitelnost je charakteristickým rysem každého našeho výrobku již od roku 1982.

- 1. Zachování výroby v Německu?** To je náš základní princip.
- 2. Trvanlivost?** Ta je přesně tím, co dělá naše tašky a batohy tak jedinečnými.
- 3. Oprava místo likvidace?** To děláme již více než 40 let. A s 18 000 opravami ročně jsme v této disciplíně opravovými mistry světa. Právě proto má opravitelnost každého jednotlivého výrobku nejvyšší prioritu v každém našem novém vývojovém projektu. Prodej nových výrobků je něco, co může dělat každý; opravitelnost – to je nadstavba.

My v ORTLIEBu chceme, aby se vaše brašny a batohy staly vašimi **skutečnými společníky na desítky let.**



Naše cíle

Tyto cíle sledujeme s ohledem na to, že to dává ekonomický smysl a je to doopravdy udržitelné, protože jediné tak lze dlouhodobě ovlivnit celou situaci. A konkrétně jsou to:

- Zvýšit **podíl energie z obnovitelných zdrojů**, kterou sami vyrábíme, z jedné třetiny – dnešní úrovně – na 100% bilanci do konce roku 2025.
- Nejpozději do konce roku 2030

se nejen stát energeticky opravdu nezávislymi, ale dokonce **vyrábět více energie, než sami spotřebujeme.**

- Od roku 2023 **transparentně informovat o emisní stopě CO₂e** (ekvivalentů), od roku 2025 podávat informace o emisní stopě analýzou životního cyklu všech výrobků a do konce roku 2030 pokud možno obě snížit na nulu.
- Používat pro naše výrobky **udržitelné materiály** a podporovat další rozšiřování principu životního cyklu v podobě **výrobků s dlouhou životností a opravitelných výrobků.**



Můžeme to ovlivnit

Nikdy nejsme spokojeni se současným stavem. Využívat kompenzační platby k očistění našeho svědomí? To není náš styl. Chceme být ještě lepší, dosáhnout více a reagovat udržitelněji. A **otevřeně a poctivě informovat** o tom, jak a co děláme pro dosažení cílů, které jsme si stanovili. Jedinou cestou, kterou volíme, je vyhýbání se emisím, nikoliv placení kompenzací. Jen tak se dají věci skutečně do pohybu.

Naše kroky se řídí cíli udržitelného rozvoje OSN. Zde se zaměřujeme na cíle „**cenově dostupná a čistá energie**“ a „**odpovědná výroba a spotřeba**“.



Made in Germany

Od roku 1982, kdy jsme byli založeni, znamená ORTLIEB stále **Made in Germany** (vyrobeno v Německu). Naše výroba v Heilsbronnu skutečně mění pravidla hry, pokud jde o **schopnost kontroly procesů a výroby**. Tímto způsobem můžeme optimalizovat, snižovat a rozhodujícím způsobem ovlivňovat naše emise. A tento příjemný pocit pak přenášet i na naše zákazníky.

Elektrína je pro nás nejdůležitějším zdrojem energie ve výrobě, ale zároveň je zodpovědná za velké množství emisí. Naše **vlastní fotovoltaická elektrárna** již dnes pokrývá třetinu naší spotřeby elektřiny. O informace ohledně emisí, které vznikají při výrobě brašny na kolo nebo batohu, se však chceme poctivě a transparentně podělit. V takzvané **uhlíkové stopě výrobku** sdělujeme všechny emise, které vznikají od získání surovin až po výrobu výrobků, a zveřejňujeme tak stopu CO₂e každého jednotlivého výrobku.

 CO₂e footprint:
14.96 kg

Leave your car at home and cycle 157.47 km to compensate for this product.

This calculation is based on the EU target of 95 g CO₂/km for all new vehicles as from 2020.

You can find out more about sustainability at [ORTLIEB here.](#)

Optimální využití materiálu s co nejmenším počtem odřezků a obzvláště malým množstvím odpadu je přirozenou a pevně stanovenou specifikací v našich pokynech pro návrh a vývoj.

Místní zdroje

Nejenže naše výroba probíhá výhradně v Německu, ale také **70 % materiálů**, které používáme, pochází přímo z Německa. Díky tomu zaručujeme **extrémně krátké dopravní trasy** a sledovatelný **dodavatelský řetězec** s vysokými sociálními a ekologickými standardy.

Volba **obalů a přepravy** má také dopad na životní prostředí. Někdy jde jen o maličkosti, které ale mají v konečném důsledku znatelný celkový dopad. Například od roku 2017 používáme pro naše obaly **papírovou lepicí pásku** – přepravní tašky jsou vyrobeny z papíru s certifikací FSC® a tisk prodejních obalů se v současné době mění z barevného na černobílý.

Přesto nemáme pod kontrolou vše, to se týká například otázky poskytovatelů přepravních služeb. Pokud je to však možné, odesíláme naše zboží CO2e neutrálním způsobem.



Životnost

Naši zákazníci očekávají, že výrobky ORTLIEB budou **odolné a opravitelné** pro případ, že by se něco pokazilo. Ostatně téma **opravitelnosti výrobků** bylo vždy součástí naší genetické výbavy. Ne nadarmo máme pro opravy a modernizace náš zákaznický servis. Věděli jste, že ročně provedeme **více než 18 000 oprav**?

I po letech intenzivního používání je náš tým většinou schopen zajistit, aby vaše brašny byly opět provozuschopné. A co víc, mnoho specializovaných prodejců i distribučních partnerů v různých zemích bylo vyškoleno k provádění oprav přímo v místě. To platí i pro distribuci v České a Slovenské republice.

Na rozšiřování této servisní sítě neustále pracujeme. Tímto způsobem zkracujeme našim zákazníkům dlouhé čekací doby a jsme schopni výrazně urychlit přepravní cesty. Naše brašny a batohy jsou navrženy tak, aby bylo možné **vyměnit co nejvíce jednotlivých dílů**. Tím aktivně přispíváme k tomu, aby se naše výrobky musely vyměňovat jen výjimečně, takže se vyrábí méně nového zboží.

Fakta, že na naše výrobky se vztahuje **5letá záruka** a že náhradní díly jsou k dispozici nejméně **deset let** po vyřazení zboží z prodeje, jsou jistě všeobecně známá!

Jsme ORTLIEB

Přestože již nyní dodržujeme vysoké sociální standardy, protože máme výrobní závod v Německu, existuje i zde prostor pro **zlepšení v oblasti lidských zdrojů**, což je pro nás důležitá oblast, na které intenzivně pracujeme. Nemluvíme o 30 dnech dovolené za rok, ročním podílu na zisku nebo kávě (fair trade) zdarma. Také tady totiž hrají roli emise a my jsme provedli analýzu, abychom přesně zjistili, jak na tom jsme. V roce 2023 jsme poprvé v historii zveřejnili naši **firemní uhlíkovou stopu**.



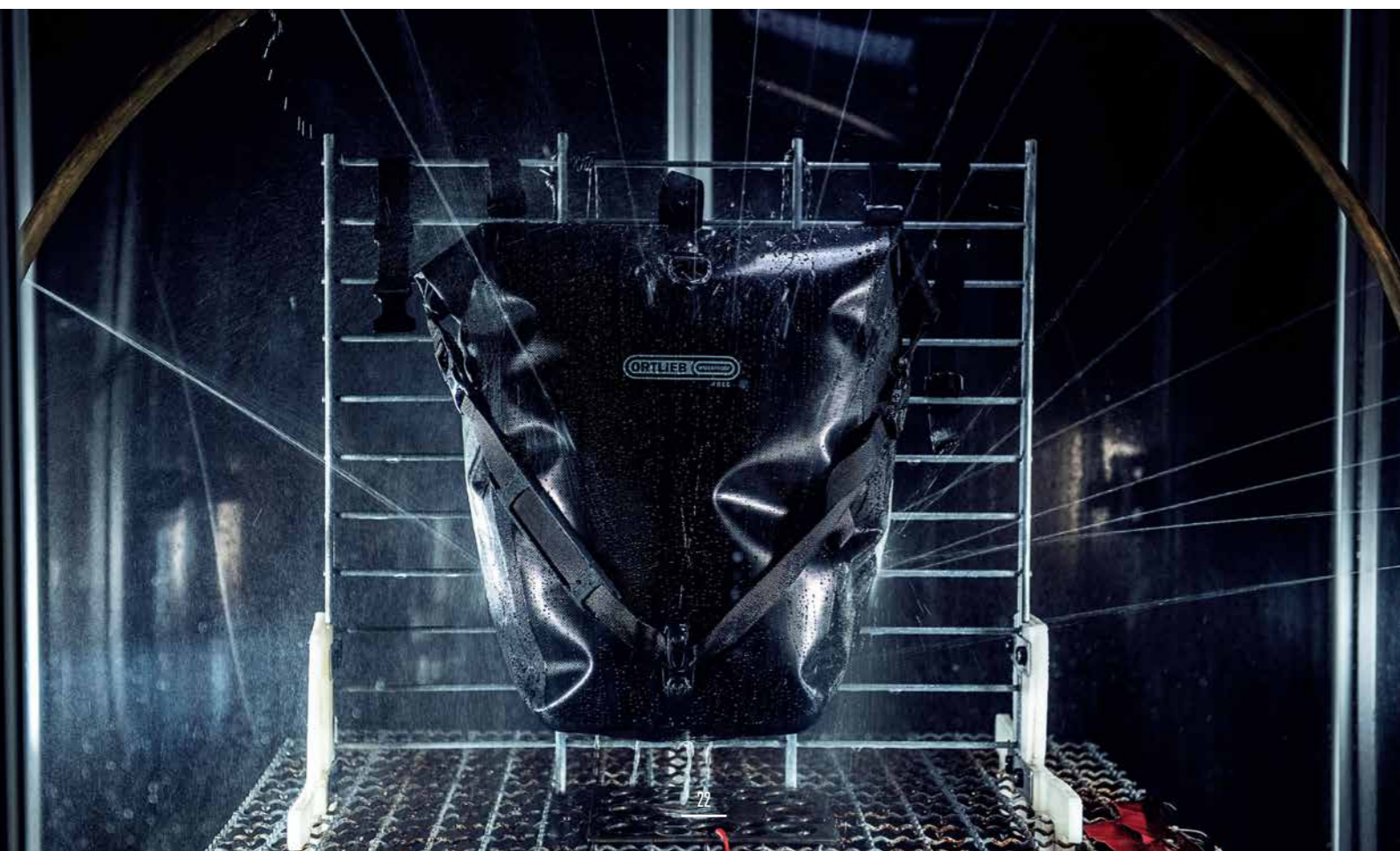
Aby bylo **dojždění na kole** do zaměstnání co nejatraktivnější, mají členové naší ORTLIEB family samozřejmě k dispozici sprchy, skříňky, sušáky na boty, úschovnu a opravnu kol. Ostatně již v roce 2015 vedla tato opatření k tomu, že jsme poprvé **získali certifikát zaměstnavatele přátelského k cyklistům**. Samozřejmostí jsou i další



možnosti, jako je využití leasingu kol a příspěvek na veřejnou dopravu. Cesty zaměstnanců do práce způsobují velké množství emisí CO2e a zde se chceme jednoznačně dále zlepšovat.

Autentický udržitelný rozvoj pro nás také znamená **otevřeně a upřímně čelit našim slabým stránkám** a umět o nich mluvit. Ať už se jedná o likvidaci PVC, nebo třeba o sporadické používání plastových obalů. To všechno jsou problémy, které můžeme a chceme řešit.

Některé věci se mohou zdát udržitelné pro naše životní prostředí jen na první pohled, jiné zatím nejsou technicky proveditelné. Každé konkrétní opatření musí navíc dávat smysl z ekonomického hlediska, tj. nesmí vést k ceně, která by pro naši cílovou skupinu byla neúměrně vysoká. Je toho ještě hodně, co je třeba vylepšit, uvést do pohybu a optimalizovat! Takže pokud máte nějaké dotazy nebo připomínky, obraťte se na nás!



PVC Free vodotěsné brašny na nosič ORTLIEB Back-Roller Free (2x 20 litrů)
3 990 Kč / 160 EUR



PVC Free řídková brašna ORTLIEB Ultimate Free (5 - 6,5 litru)
1 990 Kč / 80 EUR



PVC Free menší vodotěsné brašny na nosič ORTLIEB Sport-Roller Free (2x 14,5 litru)
3 490 Kč / 140 EUR



PVC Free horní vodotěsná brašna na nosič ORTLIEB Rack-Pack Free (31 litrů)
2 490 Kč / 100 EUR



ULTRABIKER NA HŘEBENECH ČERNÉ HORY

Radomír Čížek

Cyklocestování se stalo mou vášní v roce 2013. Nejvíc mě na něm baví toulání po vysokých horách, zdolávání průsmyků a pozorování života obyčejných lidí v nejzapadlejších koutech světa. Po Gruzii, Kyrgyzstánu nebo Ománu jsem pro loňský rok zvolil něco méně exotického. Krásku, která není daleko, je vesměs bezpečná a tak akorát velká, aby se dala procestovat za pár dní. Černá Hora!

Do „Montenegra“ jsem se vydal poslední červencový týden a zvolil spoj WizzAir z Katovic do Podgorici. Počítal jsem s vysokými teplotami, ale radši vedro a sucho než déšť a zima. Předpověď byla den před odletem parádní – za celý týden neměla spadnout ani kapka. No, a protože profil mé trasy byl jako vždy přísný, ve snaze být co nejlehčí, jsem sbalil fakt jen to nejnútnejší a srazil hmotnost bagáže pod 5 kg. Plán byl cca obden střídat spaní venku ve spacáku a u místních nebo v guesthousech.

Filozofii trasování mám už dlouhé roky stejnou – vždy si v mapě přednostně najdu nejvýše položená horská sedla a šotolinové cesty na hřebenech hor. A ty pak spojím různými okrskami, abych se vyhnul provozu a mohl si při jízdě nerušeně zameditovat. Na této výpravě jsem se hodně nechal vést po značených cyklotrasách s názvy jako „Endless Landscapes“ nebo „Borderline Heights“.

Vítej v Černé Hoře, nováčku!

Po probdělé noci na letišti jsem do Podgorici přiletěl okolo 10. hodiny ráno, rychle složil kolo a už po svejch zajel do centra uschovat si vak na kolo v hostelu, kde jsem měl zabořovaný pokoj na noc před návratem domů. Osvědčená taktika! Všechno klaplo, a tak teda hurá za dobrodružstvím.

S velkou pokorou vůči neznámé krajině, ale plný sebevědomí získaného poctivým jarním tréninkem jsem si to zamířil od úrovně moře rovnou do 1800 m, přes sedlo Velika Čafa. Kopec to nebyl nijak prudkej, ale zato byl sakra dlouhej, a hlavně – neustále na přímém slunci. Na jednom teploměru svítilo pekelných 41 °C, a tak jsem postupoval vzhůru tempem 2 litry vypité vody za hodinu. Odměnou za náročný výšlap a výheň mi byly první pohledy na štíty 2000 m vysokých hor a malebné salaše rozeté po jejich svazích. Tahle kombinace mě vždycky dostane „do laufu“.

Druhou nakládačku mi Černá Hora dala, co se týče kvality cest. Nečekal jsem hlouběji v horách hladký koberec, spíš tajně doufal ve zpevněné šterkovky. Většina horských cest ale byla směsicí velkých šutrů, suti, písku a výmolů, které mě jednak zpomalovaly, ale od třetího dne výpravy mi navíc slušně odrovnaly zápěstí a ruce.

První den na přivítanou ovšem odnesl nejvíc můj žaludek, který už odpoledne nevydržel kombinaci nevyspání, horka, dřiny v kopcích a drncání, a zrovna když jsem se vnučil na kafe a svačinu k jedné rodině pastevců, jsem jeho obsah vyklopil – našťásti – do latríny. 20 minut jsem u svých hostitelů seděl bledý jako stěna, přemlouvám, abych u nich přespal, respektive jel s nimi do nemocnice, ale nakonec jsem se nějak zmátořil a vyrazil dál. Plán ujet okolo 130 km denně byl už tak dost na hraně a nechtěl jsem se dostat do skluzu hned první den. Zabijácký kopec do sedla Ljakovica (2,5 km se sklonem 15 %) bych stejně tlačil pěšky i v nejlepší formě a pomalá procházka mě nakonec dostala z krize.

Po překonání sedla mě pak zpět do euforie vrátila úchvatná panoramata přírodního parku Komovi a poté dlouhý sjezdík do svěžího údolí řeky Tara. První den zakončuji noclehem na zahradě rodiny provozující minikemp. Za 5 eur spaní, plus připlácím dalších pět za domácí palačinky, po kterých mi hostitelé přejí dobrou noc a upozorňují mě na zmije.

Ostrý nástupy nebrat

Původní plán byl vést trasu skoro výhradně terénem, s minimem asfaltu. Nicméně už v průběhu druhého dne jsem musel tuto taktiku zásadně přehodnotit, protože šlapat ty krpály z údolí na hřebeny (většinou 800–1000 m převýšení) po lesních (ne) cestách byl už moc velkéj masochismus. Černohorci si při jejich budování evidentně nelámali hlavu se serpentinami, ale švihнули to prostě kolmo vzhůru, zpravidla při sklonu 12 % a více. Na tlačení jsem si obecně docela zvykl a beru ho jako určitou daň za zdolávání vrcholů, ale byl by to strašný žrout času a energie, navíc v podstatě bez výhledů. Hodina a půl dřiny a nudy? Když nemusím, fakt ne, díky.

Takže od třetího dne jsem se snažil vystoupat, kam až to šlo po asfaltu, a potom se držet co nejdéle na hřebeni a vrstevnicích. No a – musím se pochválit – byla to skvělá volba! Ráno jsem se rychle vyškřábal do hor



a zbytek dne se v těch výškách s ušetřenou energií na pohodu kochal.

Nekonečné pláně miluju

Mezi nejhezčí úseky druhého a třetího dne patřily hřeben Bjelašice, planiny Krivi Do, Mokra Planina nebo Murgaš, anebo podvečerní ticho pod skalní katedrálou Velji Vrh. Krásu přírody ale nakonec stejně přebily neplánované zážitky, jako např. dva kilometry brodění po cestě, která se proměnila v řeku s vodou nad kotníky, nezištné pozvání na snídani (výborné omelety s domácím sýrem a chlebem jsem si pak dával i dvakrát denně), nebo bezplatný punkový squat v opuštěném hostelu v městečku Plav.

Za nejzajímavější součásti cyklocestování považuju možnost nahlédnout do chatrčí místních rolníků a podívat se, resp. na chvíli si vyzkoušet, jak se jim tam vysoko v horách žije. A přestože život černohorských zemědělců není tak fascinující jako třeba v Kyrgyzstánu, tamní salaše a chaloupky jsou natolik fotogenické, že se mi neokoukaly ani po sedmi dnech. Třetí noc jsem se konečně dočkal a měl tu čest strávit ji v osadě Vranjak, ve výšce 1750 m, kousek pod horou Zekova glava. Se západem slunce jsem si tam vyběhl kousek nad osadu a z výšky s úžasem pozoroval tamní život – shánění dobytka z pastvy, štěkající psy a mezitím pobíhající děti.

Zekovu hlavu jsem si nechal na časné ráno a právě její okolí řadím – spolu s Durmitorem – k absolutním

TOPům celé výpravy. Snad 20 kilometrů na hřebeni ve výšce přes 1900 m, nikde nikdo, výhledy daleko do dáli, a k tomu pestrobarevná květena a lány lesních jahod a borůvek. Zůstal bych tam klidně celý den, ale o výškové metry mě připravil sjezd k Biogradskému jezeru. Také toto místo doporučuji nevynechat, jen se připravte na davy turistů.

Divoká kráska Sinjajevina

Ještě kousek dolů a už podruhé žasnu nad tyrkysovým proudem řeky Tara. Už jsem kousek od ikonického Djurdjevičova mostu, ale ten je v plánu až zítra. Za Mojkovacem totiž odbočuji doleva a stoupám vzhůru do další oblasti, kam jsem se podle fotek ohromně těšil – na planinu Sinjajevina. Průjezd Sinjajevinou nebyl nejhezčím, ale byl jednoznačně nejdivočejším úsekem celé trasy. Vlastně jsem ty fotky ani nemusel vidět. Stačilo se podívat na mapu a vrstevnice a bylo jasné, že to bude pecka. Jen několik málo zpevněných cest se prodírá stepní krajinou o rozloze menšího okresu, skrz náhorní plošinu ve výšce okolo 1700 m, pokrytou miliony zaoblených travnatých kopečků.

Na celé planině není jediná větší vesnice, pouze pár osad o několika (zpravidla méně než deseti) dřevěných salaších.

Na Sinjajevinu se musí vystoupat výživných 800 m převýšení, ale stojí to za to! Po příjezdu na hranu plošiny vám zaručeně spadne brada. Najednou si totiž připadáte jako na úplně cizí planetě. Pustina a okolní ticho působí v prvních okamžicích skoro až děsivě. Za chvíli si

ale na ty pocity zvyknete a zejména první hodinu jízdy podobnou divočinou si užíváte onu slastnou euforii dobrodruha, který objevuje neprobádané kouty světa, kam se zatím turisti dvakrát nehrnou. Samozřejmě si přitom vyzkoušíte i roli celebrity, když na vás zejména děti místních rolníků nadšeně mávají, prohlízejí si vaše kolo, chtějí se vyfotit a prohodit pár slov anglicky. Také zde v jedné osadě neodmítám pozvání na čaj a ochutnávku domácího sýra.

Můj úsek skrz Sinjajevinu měřil 65 kilometrů. A ať vám jen nemažu med kolem pusy, jak skvělé to bylo, je třeba přiznat i tu odvrácenou stranu mince. Poslední kilometry v tomto divokém ráji to totiž bylo psychické peklo! Cesty zde samozřejmě stojí za starou belu, takže obouchané zápěstí a otlacený zadek mě při vzpomínce na to odpoledne podvědomě zabolí ještě teď. Připočítejte velice omezené možnosti doplnit vodu z pramenů – až po dlouhém sušáku jsem vyprosil litr vody od místních, ale krize už byla na světě.

No a také zde zatraceně platilo, že i ta nejhezčí krajina se dříve či později okouká. Monotónnost Sinjajeviny se vám začne po třech hodinách zajídat natolik, že si nepřejete nic jiného, než být už odsud co nejdřív pryč, a hlavně aby někde byla aspoň špetka asfaltu. S klesajícím sluncem jsem musel vymáčkout poslední zbytky sil a kopnout do vrtule, protože sjíždět kamenitý strmý sjezd do kaňonu Tary za tmy by nebyl žádný med. Hladový a znavený

náročným dnem vítám šašliky a nocleh v bungalovu vodáckého kempu, setkání se štírem na toaletě je v ceně.

Každý den o level výš

Přestože krajina Černé Hory vás nadchne snad úplně všude, na mém tripu bylo skvělé, jak každý den zase o fous překonával ty předchozí. Pátý den jsem vyrazil už za svítání a hned po startu si užíval příjemně chladivou ranní jízdu po proudu Tary, ve stínu skal jejího kaňonu. A pak jsem ho spatřil...

Obloukový Djurdjevičův most přes Taru! Dechberoucí architektonický skvost celé země je místem, kde je škoda se jenom vyfotit a zase odjet, a tak jsem jeho návštěvu spojil s pizzou ke snídani v baru s nejhezčí vyhlídkou na most.

Od mostu mě čeká trochu opruz: frekventované stoupání do turismem zpraseného Žabljaku, kde jsem jen dokoupil zásoby na celý den a vyrazil vstříc dalšímu černohorskému klenotu – do národního parku Durmitor, okolo kterého vede značená silniční trasa zvaná „Durmitorský prsten“. Ta vede po malebných úzkých silničkách, překonává několik sedel ve výšce okolo 1900 m a může se směle řadit mezi TOP10 horských silnic v Evropě.

Ještě před tím jsem si ale odskočil k Černému jezeru. Nádherné pleso na okraji Žabljaku obklopené vysokými horami bylo dalším místem, kde stojí za to se trochu zdržet (příjezd k jezeru je zpoplatněný). Tak co si dát okruh kolem jezera? Na mapě vyznačený tečkovaně jako pěšina. Ale naivní optimista to prostě musí zkusit a věří, že to půjde. Po pár stech metrech se přesto radši ptám turistky jdoucí v protisměru „Dá se to projet na kole?“. Paní odpovídá něco v duchu „Občas je to trochu kameňité, ale projedete.“ Realita je samozřejmě úplně jiná – samé kořeny, balvany a jako bonus příkré schody zajištěné řetězy, které mě zpomalují natolik, že i ten izraelský důchodce, co má ze mě strašnou srandu, je ve finále rychlejší než cyklista v nejlepší věku. Ale co, prodloužit si pobyt v pěkné přírodě přece není na škodu...

Za Černým jezerem stoupám až do dvou tisíc metrů, příjemně překvapený skoro nulovým provozem. V dobrém rozpoložení a s časovou rezervou si tedy dopřávám ještě šotolinovou zajiždku na 2104 m vysoký Veliki Štuoc. Podobně jako na Zekově hlavě vás ale ani zde nepustí až úplně na vrchol brána a cedule s nápisem „vojenský prostor“.

To mi ale nemohlo zkazit náladu,

protože na Prstenu prostě krása střídá nádheru. Jestli máte Černou Horu v budoucnu v plánu, ten 90kilometrový okruh v okolí Žabljaku prostě nesmíte vynechat! Vlnící se silnička, neustále se měnící krajina i profil, klopené serpenty. Chvilku se vezete po vrstevnici, pak zahučíte do dramatického kaňonu Sušice, zase se z něho vyškrobete nahoru a vlníte se nahoru-dolů. Kolem vás pasoucí se stáda koz a ovcí a farmáři na traktorech nebo s vidlemi otáčející seno.

Pravda, výškové metry přibývají a únava – umocněná odpoledním vedrem – zase pozvolna narůstá. Ale rychlá pauza na Coca-colu a kýčovitě kulisy zapadajícího slunce mě znovu nakopnou k cíli. Tím bylo sedlo s krásným názvem „Sedlo“, v jehož okolí, přímo pod štíty dvojrcholů Sedlena greda, jsem chtěl opět oslovit místní sedláky s prosbou o přespání. Za svou několika-denní dřinu jsem byl štědrě odměněn a už první zeptání u sympatického Raška bylo s otevřenou náručí akceptováno. Rázem si stelu postel na palandě jedné ze čtyř salaší, které Raško vlastní a nabízí turistům. Večeři pro váženého poutníka ovšem maminka jménem Daniela silně odflákla – dostávám ubohý rohlík namočený v mléku.

Ale mám, co jsem chtěl: okousím jejich každodenní život. Raško mluví slušně anglicky a kromě zajímavého povídání o jeho životě se dovidám, že v jejich chatrči před pár lety přespal i tenisový veličán a srbský hrdina Novak Djokovič. Doteď se musím smát při představě, jak tady slavný „Nole“ sedí skrčený na gauči a žvejká rozmočený rohlík :-D

Raško mi nadšeně ukazuje fotky



s Djokerem v telefonu a během večera navíc přidává pár tipů, jak strávit zbývající dva dny. Kromě Skadarského jezera (které jsem měl v plánu i bez jeho rady) mi nabízí jedinečnou možnost strávit noc ve 400 let starém klášteře Ostrog, vytesaném do skály. Navíc zadarmo! To místo mě na fotce ohromilo natolik, že překopávám zbývající trasu tak, aby šestá etapa končila právě zde.

Změna plánu

Ráno dávám kafe, jogurt, chleba s medem a panáčka rakije s paní Danieľou, která mě varuje, ať radši sjedu do Šavnika po silnici než po makadamce. Hrdinsky odpovídám, že nemám rád auta, tak radši pojedu tou horší cestou. No, i tohoto nápadu jsem chvílemi litoval. Zprvu pěknou šotolinku pravidelně prokládaly šutry, kopřivy, bláto... a ještě jsme tu neměli přelézání spadlých stromů, že jo... Tyto krátké zábavné nástrahy mě každopádně bavily a určitě mi nezkazily náladu víc než frekventovaná silnice.

Šestý den už jsem původně nechtěl jít do žádné divočiny, ale spíš se držet asfaltu. Jenže ta fialová linka v mapě s názvem „Endless Landscapes“, skrz další horskou planinu, vypadala tak lákavě, že jsem si jel ještě jednou zadrncat. 30 km terénní šichty v okolí vrcholu Zebelac, zakončených 1km tlačenkou po šutrech, a potom parádním úsekem pod větrnými turbínami. Krajina podobná Sinjanevně, jen ještě méně osídlená.

Do civilizace jsem se vrátil dlouhým sjezdem do Nikšiče. Uf, to město bylo normálně strašidelný! Chátrající železárny, vybydlené domky... takový černohorský Chánov.



Nezapomenutelný nocleh v klášteře

Předposlední večer byla v menu neplánovaně podávaná třešnička na dortu celého tripu – výšlap a noc v monastýru Ostrog. V půl osmé večer šlapu ve 22 měřících serpentínách 400 m vzhůru, právě když zapadalo slunce. A byl jsem tam! Atmosféra kláštera vám zaručeně sebere dech i slova! Na nádvoří polehávají desítky rodin z různých zemí. Jen tak, kdekoliv na zemi. Na dekách, které si i s polštářem sami nafasujete uvnitř. Občas projde okolo fousatý mnich v černém hábitu. Dá se spát i uvnitř, ale superobří pokoj narvané třípatrovýma poste-

ma, vydýchaný vzduch a chrápající spolubydliči mi přišly jako horší volba. Upřednostňuji radši spaní venku – sice na tvrdé dlažbě, ale na čerstvém vzduchu.

Špatnej nápad! Celou noc fučel silný vítr, který mě dlouho nenechal usnout, a tak poslední den neočekávám moc dobrou formu.

Před odjezdem jsem si ale z Ostrogu odnesl ještě jeden nezapomenutelný zážitek: Už v 5 ráno se klášterem rozduněly gongy, přítomní poutníci se rázem začali pakovat, došli si pro pozhřebání do nejposvátnější části kláštera a od 6 začala bohoslužba. Taková směs rychlomluvy a rychlozpěvu, kterému

jsem pochopitelně vůbec nerozuměl, tak jsem se zdržel jen chvíli a vyrazil dobouchat to svoje cyklobrodružství.

Poslední den v sauně

Klasické poslední den. Nohám se už tolik nechce, duše už se nenechá ničím nadchnout a hlava se těžce srovnává s realitou blížícího se odletu a návratu do rutiny. Přesto jsem se těšil ještě na jednu oblast – okolí Skadarského jezera. Protože právě tudy jsem před 7 lety projížděl během své první dobrodružnější výpravy napříč Balkánem. Srdíčko nejprve nostalgicky zaplesalo, ale o chvíli později se ocitlo na hranici infarktu.

Zatímco v horách totiž bylo v červenci i v poledne relativně příjemně, v 50 m.n.m. jsem si připadal jako v sauně. Turisty oblíbenou silničku nad meandrující řekou Crnojeviča, její malebné zátoky a mokřady plné leknínů jsem si proto spíš protřpěl. Šlapu jak mátoha – sotva dvanáctkou po rovině – hlava svěšená, mžítka před očima... Poslední pitomá padesátka po rovině do Podgorice se stává rázem zdoluhavým bojem o přežití.

V hlavním městě Černé Hory jsem tedy jenom vyzobnul největší zajímavosti – chrám Vzkříšení Ježíše Krista a mosty Milenium a Moskevský, dal si zmrzku v centru a rychle pelášil do penzionu, pod studenou sprchu a pro poctivou porci čevapčiči. Před spaním poslední vstřebání dojmů, ráno přesun na letiště, složit a sbalit kolo ... a v letadle?

Samozřejmě už plánuji, kam vyrazím příští léto! Ještě přesně nevím, ale určitě vyhraje zase nějaká horská divočina...



Voděodolná rámová brašnička na magnet ORTLIEB Fuel-Pack 1 590 Kč / 65 EUR



Rychloupínací vodotěsná bikepackingová brašna pod sedlo ORTLIEB Seat-Pack QR (13 litrů) 4 390 Kč / 175 EUR



Vodotěsná celorámová brašna na zip nebo rolování ORTLIEB Frame-Pack (4-6 litrů) od 2 890 Kč / 115 EUR



POHÁR ULTRABIKERS

Pohár UltraBikers zahajuje pátou sezónu

Už svůj pátý ročník si letos odbude Pohár UltraBikers – celoroční soutěž pro nadšence do dálkové cyklistiky, milovníky výzev a lidí, kteří rádi stráví celý den v sedle kola, poznávají přitom nová místa a nové přátele a posouvají přitom svoje limity.

Organizátoři připravili opět nabitý program, jehož součástí jsou bikepackingové, etapové i jednodenní závody bez podpory, pro všechny typy kol (silniční, gravelly i MTB), navíc rozestě do všech koutů ČR. K tomu Pohár zahrnuje jarní gravel kemp v Andalusii, dubnovou výzvu na Slovensku a srpnový závod UB30: Berlin Challenge, při kterém se závodníci snaží co nejrychleji navštívit 30 pořadatelem určených zajímavostí u nás, v Polsku a Německu. Vlajkovými loděmi Poháru UB však budou i letos především Moravia Divide (750km MTB bikepackingový závod s pevně danou trasou napříč Moravou) a Race Across Czechia (1140km závod pro gravelly z Františkových Lázní na beskydskou Prašivou), kde se i letos očekává početná zahraniční účast. Na oblibě pak získává také tříetapový Moravia Gravel, během kterého si budou moci závodníci nově vyzkoušet i 43km časovku.

UltraBikers pomáhají potřebným

Významným pilířem Poháru UB je charitativní program, jehož cílem je vybrat finanční prostředky na podporu mladého handicapovaného sportovce Mikiho v jeho boji s dětskou mozkovou obrnou a nadací Kola dětem pořizující kola pro děti ze sociálně slabých rodin. UltraBikeři mohou na tyto dobročinné projekty přispět účastí, např. plněním výzev jako třeba „Sto Kiláků Na Doraz“, „Zimní Mile Do Vrchu“ nebo 24 hodinovky, či při některé charitativní akci s hromadným startem.

Poslední květnový víkend se pokusí účastníci Poháru UB opět ujet co nejvíce kilometrů po trase tzv. Velkého okruhu, úplnou novinkou v programu pak bude 170km jarní klasika s názvem Hanácké Roubaix, jejíž trasa povede z velké části po kostkách, rozbitých

okráškách a panelkách v okolí Olomouce. Pohár UltraBikers 2024 startuje 1. 3. a značka ORTLIEB bude i letos jeho hrdým generálním partnerem. Vítězové se mohou těšit na zajímavé ceny! Kompletní kalendář závodů najdete na webu www.ultrabikers.eu

ULTRABIKERS.EU/KALENDAR-2024

POHÁR UB 2024

KLAVNÍ ZÁVODY

- 3.3. CRISS CROSS ANDALUSIA**
6 ETAPOVÁ VÝZVA; GRAVEL
- 11.5. MORAVIA DIVIDE**
760 KM MTB BIKEPACKING
- 4.7. RACE ACROSS CZECHIA**
1130 KM GRAVEL BIKEPACKING
- 23.8. UB30: BERLIN CHALLENGE**
1100 KM; 30 PRŮJEZDNÍCH BODŮ; VOLITELNÁ TRASA
KRÁTKÁ TRASA: UB25: DRESDEN CHALLENGE (800 KM)
- 20.9. MORAVIA GRAVEL**
3 ETAPOVÁ VÝZVA; 45-180-180 KM

REGISTRACE OD 11.11.2023

POHÁR ULTRABIKERS 2024

BIKEPACKING A ETAPOVÉ VÝZVY

- 3.3. CRISS CROSS ANDALUSIA
- 11.5. MORAVIA DIVIDE
- 4.7. RACE ACROSS CZ
- 23.8. UB30: BERLIN CHALLENGE
- 20.-22.9. MORAVIA GRAVEL

JARNÍ VÝZVY

- 24.3. KYJOVSKÉ OKRSKY
- 31.3. KOSTELECKÝ ŠTĚRK
- 6.4. HANÁCKÉ ROUBAIX
- 13.4. KŘIVOKLÁTSKÉ ŠOTOLINKY
- 20.4. CHŘIBSKÁ BAJKOVAČKA
- 27.4. STO MIL JAVOŘ. VRCHOVINOU
- 4.5. TŘEMI STÁTY PODĚL DUMAJE

PODZIMNÍ VÝZVY

- 8.9. HOSTÝNSKÁ HŘEBENOVKA
- 15.9. SLAVKOVSKÉ GRAVELOVÁNÍ
- 28.9. OKOLÍM RÁJE
- 6.10. ŠVIH MORAVSKÝM KRASEM
- 13.10. ŘEVNICKÉJ ZAVÍRÁK
- 19.10. POSLEDNÍ MÍLE

MAKÁME PRO MIKIHO

ZIMNÍ VÝZVY (BŘEZEN)

- STOVKA NA DORAZ NASTOUPEJ 2000M
- 11.5. SPRINT NAPŘÍČ MORAVOU

KAŽDÝ KILOMETR POMÁHÁ

- 1.8. VELKÝ OKRUH PRO MIKIHO
- 8.8. MORAVSKÝ ORIENTÁK
- 15.8. GRAVELÍCZECH
- 27.7. STRAKONICKÝ ORIENTÁK
- 3.8. JIZERSKÉ KOPCE
- 10.8. JES300

ORTLIEB RACE PARTNER





S KOLEM V RYTMU REGGAE

Foto: Petr Šturma

Připravil: Alda Linhart



Frontman hudební skupiny ŠVIHADLO, která oslavila vloni 40 let své existence, Petr Šturma, míří každoročně začátkem roku na kole do nějaké exotické země. Navštívil jich dosud celou řadu a také jich má ještě hodně v plánu. Nevrací se

do nich, protože svět je na to příliš velký a život je příliš krátký. Rodák z Mladé Boleslavi je pětinasobným otcem a v civilním zaměstnání stavebním projektantem.

Motto:

*Mám plíce plný svobody
Dvě kola uprostřed přírody
Trasa je jenom dílem náhody
To je to, čeho se nepolekám*

Na poslední desce Vůně trávy z roku 2020 je úvodní píseň „Krouhám“. Zpíváš v ní mimo jiné také o tom, že máš rád „Dvě kola uprostřed přírody“. Je to autobiografický text?

Ano, přesně tak to cítím, když jsem na dvou kolech uprostřed přírody a trasa je dílem náhody, tak jsem šťastný.

V klipu ke zmíněné písni také přijíždíš za svojí partnerkou na kole. Prozradíš

nám, jestli je to tvoje vlastní kolo a co je to zač? Jestli jsem se díval pozorně, tak přední vidlice má jen jednu nohu.

To je samozřejmě Cannondale, myslím, že nikdo jiný jednonohé vidlice nedělá. Je to model Hooligan, takové městské kolo s 20palcovými koly. Už se myslím nevyrobí. Dělal každý rok jiné barevné provedení a já jsem toužil po tomhle, ale bylo nesehnatelné, nakonec jsem si ho dovezl z Berlína z druhé ruky.

Kdy jsi začal jezdit na kole a proč?

Začal jsem jezdit na střední škole, protože jsem bydlel na vesnici, kam bylo špatné spojení, a když jsem chtěl jít někam se spolužáky, tak to jinak nešlo. Ale potom už jsem začal jezdit cíleně, kola byla samozřejmě strašná – skládačka, dámské kolo polské výroby, potom jsem měl první horské značky Velamos... no a po revoluci už to bylo mnohem lepší a taky už se dalo začít si plnit cestovatelské sny.

Kolik máš doma kol a jaká?

Kol mám asi 7, ale ne všechna mám doma, některá má půjčená vnuk, který se snaží jezdit závodně. Ale mám Cannondale Scalpel s 26" koly, první Cannondale pevný s 29" – na tom teď jezdím po světě, silničku Author, na které jsem ale už dlouho neseděl,

toho Hooligana, starou skládačku Dahon Jetstream... no a už taky 2 elektrokola Trek a Cannondale.

Dvě elektrokola? Plánuješ na nich cestovat, nebo jak je využíváš a proč sis je pořídil?

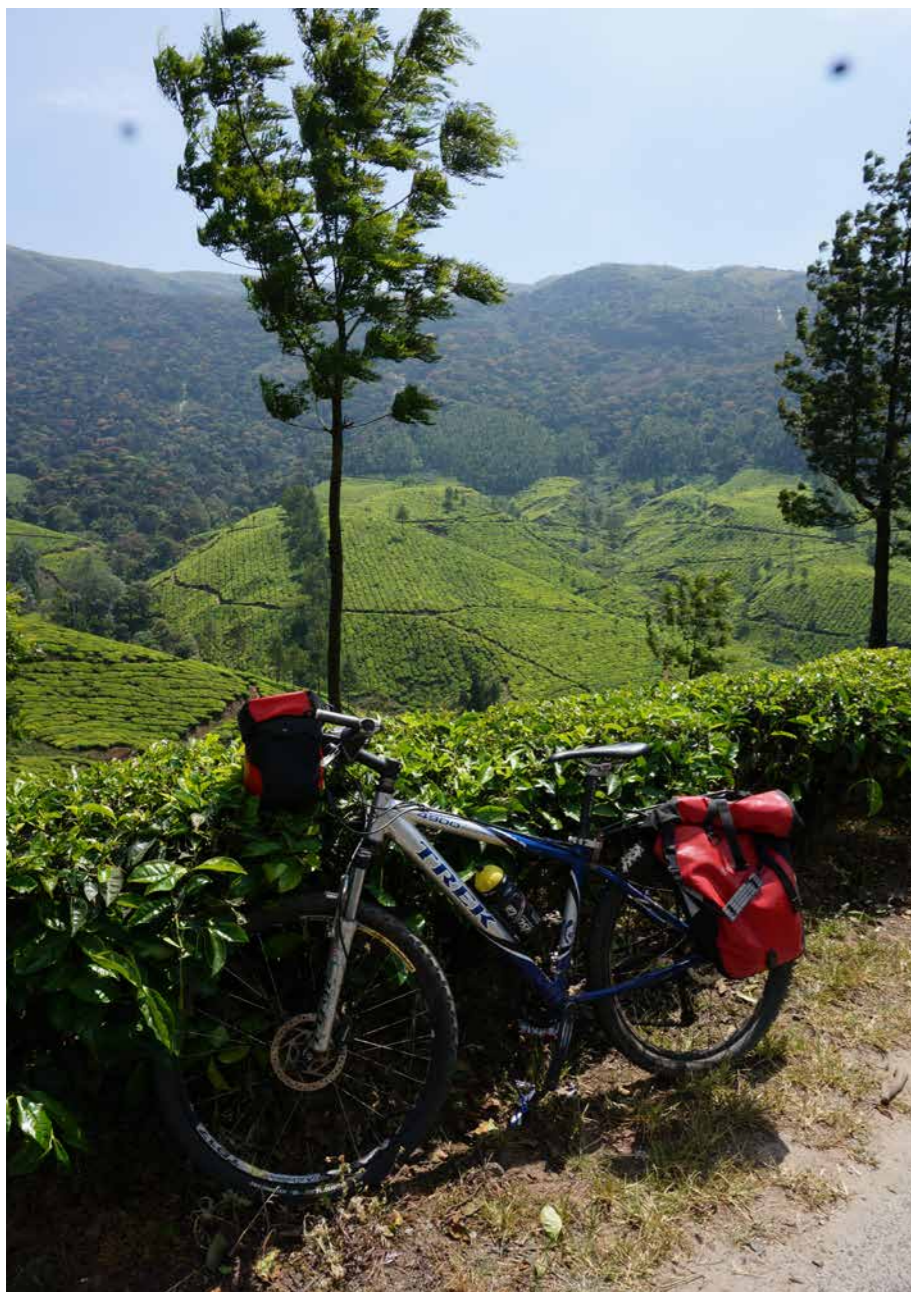
Na elektrokole jezdím převážně tady po Česku, třeba i na koncerty, když jsou v dojezdové vzdálenosti, nebo z Mladé Boleslavi do Prahy do zkušebny, no anebo třeba do Alp, v létě jsme na nich se synem jezdili pod Matterhornem, na podzim s přítelkyní z Florencie do Říma...

Dvě mám právě proto, aby mohl někdo z rodiny jet se mnou a nepindal, že mně se to jede... :)

Dočetl jsem se o tobě, že jsi poprvé vyrazil na Kubu v roce 1998 s cestovní kanceláří. Od té doby už jezdíš sám? Nebo s někým?

Sám nejezdím, to by mě úplně nebavilo, rád se podělím třeba o pěkný pohled... a jet alespoň ve dvou mi přijde i bezpečnější, ideální je asi ve třech. Většinu cest se mnou jel letitý kamarád Karel Zach, majitel známého Zach's Pubu v Plzni, kde se od 90. let konají taky pravidelné koncerty, takže nás nespojuje jen cestování, i když on k té hudbě přichází z druhé strany.





Jako reggae zpěvák jsi určitě mezi prvními zeměmi zamířil na Jamajku. Ve kterém roce a splnila Jamajka tvoje očekávání?

Na Jamajce jsem byl 2x, jednou na kole v roce 2010 a v roce 2020 jsme si tam vyrazili komplet celá kapela (bez kol). Jamajka je parádní, lidé veselí, družní (třeba oproti Kubě tak nějak upřímnější) a reggae tam opravdu hraje úplně všude. K tomu to podnebí, rum... nemá chybu.

Jaký zážitek z Jamajky si budeš určitě pamatovat?

Počítali jsme cestou počet církví, jejichž kostely jsme minuli. Bylo jich opravdu hodně. Většina z nich byla odnoží křesťanství, které je na ostrově nejrozšířenější, nicméně pro turisty

jsou asi nejproslulejší rastafariáni. Měli jsme možnost navštívit jednu rastafariánskou vesnici, kde si obyvatelé soběstačně pěstovali jídlo, vyráběli hudební nástroje, různé šperky nebo například mýdlo. Každý den se také scházeli uprostřed vesnice, aby si společně zahráli a zazpívali – co jiného než reggae. Dostali jsme také přednášku o podstatě rastafariánství, které je na Jamajce od dob kolonizace v politickém útlaku. Jejich náboženství je založeno na míru a klidu duše, všichni jsou také vegetariáni.

Doporučil bys Jamajku přímo pro dovolenou na kole?

Klidně, i když jsou asi pro cyklistiku víc friendly země :) Občas okolo vás projede kamion ve vzdálenosti 10 cm

a z okýnka cítíte mocný opar marihuany.

Jaké další země jsi navštívil? Která tě nejvíc vzala za srdce? Která tě zklamala?

Projel jsem (alespoň zčásti) Austrálii, Myanmar (Barma), Dominikánskou republiku, Kubu, Jamajku, Kostariku, Kolumbii, Mexiko, Belize, Indii, Srí Lanku, Tanzanii a Zanzibar, Guatemala, Nepál, Vietnam, Thajsko, Izrael, Palestinu a část Evropy – Itálii, Rakousko, Francii, Chorvatsko, Slovinsko...

Nejvíc mě vzal za srdce asi Nepál – ty hory nad vámi jsou magické, údolí krásná, lidé... a celkově atmosféra té země. Ale líbilo se mi v podstatě všude. Nevracel bych se na Kubu, tam mi přijde, že lidé jsou tím socialismem úplně poškození, za člověkem vidí jen ty dolary v kapse a celkově mi to tam přišlo takové zoufalé.

Jaké jsou tvé další cestovatelské plány?

Teď v březnu se vydáme – pro změnu s přítelkyní – do severního Vietnamu, samozřejmě na kole. Dětem pořad slibuju, že s nimi projedu ten Nepál... no a uvidíme, plánu by bylo spousta...

Jakým způsobem cestuješ? Mám na mysli, jestli jedete na těžko s brašnami, se vši výbavou a svobodou, nebo dáváte přednost využití místních služeb? Kolik kilometrů denně jezdíte?

Jezdíme s brašnami, ale stan, spacák apod. nevozíme, ve většině zemí, kde jsme byli, je ubytování velmi levné, a vařit si něco z pytlíku, když na každém rohu je k ochutnání něco, co u nás nemáme, to je nesmysl. A i to jídlo je hlavně v Asii cenově úplně v pohodě. Kolik denně jezdíme? 70–100 km, záleží na profilu a povrchu cesty... třeba v Nepálu někdy jen 40.

Když někam vyrážíte, plánuješ cestu podrobně s itinerářem, nebo nějak improvizujete po cestě?

Plánuju, protože chci objet nějaká místa a zároveň je potřeba se dostat v určitý den zase zpátky na letiště, ale samozřejmě ne vždy to klapne, takže improvizace i případné dohánění ztráty veřejnou dopravou jsou normální.

Nelákalo tě nikdy cestování s veškerým vybavením na kole, kdy můžeš zastavit kdekoliv se ti zalíbí? Rozložit spacák na břehu moře, uvařit kafe, ráno si zažít východ slunce „z postele“?

No, možná i ano, ale potom těch věcí je moc a už takhle není vždy jednoduché

všechno zabalit tak, aby člověk nezaplatil letecké společnosti majlant za nadváhu a nadrozměrná zavazadla. Ono i přespávání různě u místních má svůj půvab a občas někde (vybavuju si třeba Belize) se dá ubytovat v chatce na pláži, takže ten zážitek je taky.

Obrážíte na cestě turistické zajímavosti, nebo jaký je typický program? Gastro, poznávání lidí...?

Já vyznávám to, že cesta je cíl. Takže všechno dohromady, primárně ani ne tak zajímavosti, ale poznat život v té zemi.

Na cestách se pohybujete výhradně na kole, nebo využíváte i nějakou místní dopravu?

Občas je potřeba se posunout někam trochu rychleji, takže i místní dopravou – je skvělé, že v exotických zemích tě s kolem naloží skoro do všeho – největší zážitek tohoto druhu jsem měl, když nás s koly naložili do Cesny na Zanzibaru a ve 3 jsme letěli i s koly do Arushy pod Kilimandžárem... a potom na kole zpátky.

Co si Petr Šturma – muzikant pouští za hudbu? Jaci jsou aktuálně tvoji oblíbení interpreti?

Já jsem už od dětství takový hudební všežrout, takže poslouchám všechno možné – samozřejmě reggae, ale i jazz a mám hodně rád fúze world music s pop hudbou, jako dělá třeba Anoushka Shankar a spousta dalších, k mým favoritům patří třeba i Peter Gabriel, z reggae Ital žijící na Jamajce Alborosie...

V kapele s tebou hraje i tvůj syn Hynek. Jak se snašíte?



To je úplně v pohodě a mám z toho radost, z role otec a syn jsme se přehodili na kamarády a funguje to perfektně, také spolu cestujeme, i když Hynek kolo moc nepreferuje. A v kapele teď Hynek tvoří hnací sílu, popohání nás starší, aby se něco dělo... což je fajn.

Nejsi čistě profesionální muzikant. Živobytím je ti projektantská činnost. Baví tě to? Nezatoužil jsi někdy dělat jen muziku na plný úvazek?

No baví... jak kdy, ale dělám to celý život. Občas mě trápí dohadování s úředníky, ale to k tomu také patří. Profesionálním hudebníkem jsem být nikdy netoužil, jednak se reggae v Česku dá uživit jen stěží, navíc když máte hodně dětí... mám prostě hudbu rád jako hobby, a kalilo by mi to pomýšlení, že teď je nějak miň koncertů, co si počnu a tak.

Jaké máte s kapelou plány na rok 2024? Od poslední desky uplyne již čtvrtý rok, nebude další?

Jezdíme teď s koncertním programem „40 let na turné“, protože jsme vloni oslavili toto výročí trvání kapely, novou desku jsme chtěli vydat už vloni právě k tomu výročí, ale jak také zpívám, času je málo, já jsem v kapele výhradní autor a zatím jsem to úplně nevymyslel, vydávat něco jen proto, aby to vyšlo, nemá cenu... ale letos by to snad mohlo klapnout.

Děkuji za rozhovor, přeji hodně kilometrů na kole, a ještě více sil do práce na nové desce. Těším se na ni!



Videoklip Krouhám

Vodotěsné zadní nosičové brašny ORTLIEB Back-Roller (2x20 litrů)
3 890 Kč / 155 EUR



Velkoobjemové zadní nosičové brašny ORTLIEB Back-Roller XL (2x35 litrů)
5 590 Kč / 225 EUR

Říditková voděodolná brašna ORTLIEB Ultimate (5-6,5 litru)
od 1 890 Kč / 75 EUR





Orox

Revoluce v dobrodružství na kole



Foto: Archiv Tern

Zrod nové kategorie: dobrodružné nákladní elektrokolo

Již několik let nás značka Tern udivuje inovacemi ve světě elektrokol. Po úspěšném modelu GSD přicházíme s něčím naprosto revolučním – a to je **Orox**, dobrodružné nákladní elektrokolo, které mění pravidla hry. Vytváří novou kategorii vozidel spojující maximální dobrodružství, užitečnost a odolnost.

Myšlenka, která nás posunula vpřed

Tradiční kola čelí omezením lidské síly, což ovlivňuje jejich konstrukci. Naše předchozí úspěchy, zejména model GSD, ukázaly, že elektrokola mohou být revoluční. Tam, kde lidská síla není omezujícím faktorem, je můžeme zlepšovat v pohodlí, nosnosti a celkové užitečnosti.

Orox jde ještě dál a vytváří zcela novou kategorii jízdních kol, která vyniká užitečností, odolností a možností zažít dobrodružství téměř kdekoliv.

To není jen kolo, je to společník do jakéhokoliv terénu a počasí.

OROX: Do neznáma s jistotou

Maximální dobrodružství

Orox se stává vášnivým společníkem pro všechny, kteří touží po dobrodružství v divočině. Od terénních dobrodruhů a rybářů až po dálkové turisty a cyklisty – Orox je připravený na extrémní terény a **dojezd až 260 km na jedno nabití.**

Maximální užitek

Orox je bezpečným a pohodlným způsobem dopravy za každého počasí. S nejlepší nákladní kapacitou ve své třídě a speciálním příslušenstvím se pyšní celkovou **maximální hmotností až 210 kg** a uveze bez problémů jezdce až do hmotnosti 130 kg.

Maximální odolnost

S certifikací UL 2849 a **pečlivým testováním rámu** a komponent nezávislými laboratořemi vám Orox poskytuje bezpečnost a klid. Díky robustní konstrukci a chytrému propojení s aplikací **Bosch eBike Flow** zvládne Orox extrémní podmínky a podrží vás při každém dobrodružství.

Komu je Orox určený?

Dobrodružství pro každého

Orox oslovuje terénní dobrodruhy, rybáře, dálkové turisty, cyklisty i hrdiny večírků pod širou oblohou. Jeho schopnost přizpůsobit se různým situacím a terénům z něj činí výjimečného společníka pro ty, kteří milují přírodu a touží po objevování všeho nového.

Každodenní užitek

Pro rodiny, městské obyvatele i obyvatele horských městeček je Orox ideálním dopravním prostředkem. Bezpečně a pohodlně přepraví děti do školy, nákup nebo vybavení na výlet. Jeho všestrannost a odolnost nabízí spolehlivého partnera pro každodenní život.

Komerční využití

Pro společnosti v oblasti dobrodružné turistiky, podnikatele nebo pořadatele akcí je Orox ideálním pracovním vozidlem do terénu. S nejlepší nákladní kapacitou a kompatibilitou s různým příslušenstvím přináší nový standard v komerčním využití elektrokol.

Hlavní výhody Oroxu

1. Jeďte kamkoli:

Zvládá extrémní terény s dojezdem až 260 km.

2. Vyjeďte kdykoli:

Je navržen pro extrémní počasí s možností instalace zimních pneumatik a izolujících brašen. Je připraven zvládnout všechna 4 roční období!

3. Odvezte cokoli:

S nejlepší nákladní kapacitou ve své třídě, vidlicí Atlas X Rack a speciálním příslušenstvím je Orox připraven převézt až 100 kg nákladu nebo dospělého pasažéra na zadním nosiči a 25 kg na předním nosiči.

4. Bezpečnost a klid:

Certifikace UL 2849, testování rámu a komponent nezávislými laboratořemi a elektrický systém Bosch zajišťují bezpečnost a spolehlivost.

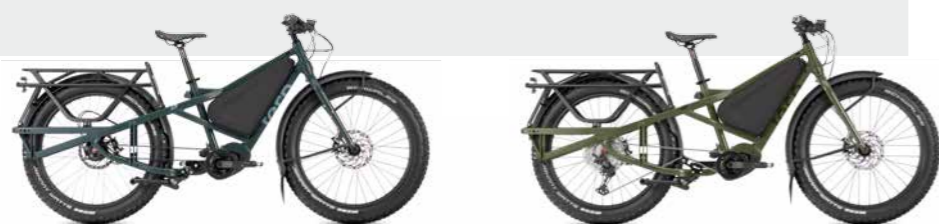
5. Chytré propojení:

Aplikace Bosch eBike Flow umožňuje sledování, lokalizaci, aktualizace a další funkce, které zvyšují chytrý a bezpečný charakter Oroxu.

6. Dostupnost:

Orox je navržen pro širší okruh jezdců, včetně dvou velikostí rámu, a to tak, aby každý mohl zažít své dobrodružství na kole.

Orox je více než jen kolo; je to revoluce v dobrodružství na kole. S maximálním dojezdem, nákladní kapacitou a odolností měníme způsob, jakým elektrokola vnímáme. Připravte se na novou éru s Oroxem od Ternu!



Orox



INDODIESEL NA CESTE

Marek Duranský

Táto expedícia bola iná ako všetky ostatné. A nie je to marketingový ťah použitý na začiatku článku. Zvyčajne si na expedíciu zaobstarávame pre nás známe nespoľahlivé historické vozidlá, ktoré si pred cestou dôkladne pripravíme. Pri nich už presne vieme, čo sa môže pokaziť, vieme tiež odhadnúť, aké náhradné diely budeme potrebovať a v akom množstve si ich nabaliť.

Všetko je úplne inak

Pri motorke Royal Enfield Bullet Diesel to bolo úplne inak. Štyria dobrodruhov, dvaja Marekovia a dvaja Maťovia, odleteli do indickej Keraly s vidinou rýchlej kúpy motoriky, následnej generálky a bezstarostnej jazdy až do Banskej Bystrice. Nemohli sme sa však myliť viac. Jediná naftová sériovo vyrábaná motorika na svete je aj v Indii vzácnosťou a kúpiť štyri kusy v relatívne dobrom stave nám trvalo dva týždne. Rovnaký čas nám zabrali generálne

opravy v prenajatej dielni miestneho opravára motoriek Sumesha.

Indická jazda

Po mesiaci sme vyrazili naprieč horami štátu Kerala pretkaného nekonečnými čajovými plantážami. Rýchly prejazd cez Tamilnadu nám nadelil nemálo zážitkov – pri ceste sme zažili blízke stretnutie so slonmi, ktoré zjavne neobľubujú zvuk naftového motora. Mareka dokonca takmer udúpali aj s jeho motorkou. V Karnatake sme zase

zažili východ slnka na ryžových poliach, kde sa zdanlivo zastavil čas pred niekoľkými storočiami. Muži na vozoch so zapriahnutými volmi sa vybrali na orbu, zatiaľ čo staršie ženy v pestrofarebných šatách zbierali ručne ryžu.

V štáte Maharashtra sme na diaľniciach stretali divoko zdobené traktory s naloženými vozikmi, v ktorých sa tiesnili celé rodiny, zvieratá, bicykle, či motorky. V Gudžaráte sme spali pod najvyššou sochou sveta a v Radžastáne sme navštívili jedno z najstarších miest Indie, hinduistické pútnické mesto Pushkar, ponorené do dymu vonných sviec, žijúce náboženskými spevmi a rituálmi. V Pandžábe sme sa ocitli pred Zlatým chrámom - svätým miestom Sikhov, pre ktorých sú charakteristické dlhé brady a turbany na hlave.

Zastavila nás až hranica s nepriateľským štátom Indie. „Motorika s Indickou poznávacou značkou do Pakistanu nemôže!“ Slová pohraničníkov boli nekompromisné a nepomohli ani hodiny vyjednávania.

Stopámi na mesiac

Vrátili sme sa teda na motorkách do hlavného mesta plného smogu a ľudí, New Delhi. Našli sme priekupníka motoriek Aruna, ktorý bol ochotný poslať naše stroje do zahraničia. Irán kvôli svojej uzavretosti a problémami s výberom peňazí nepripadal do úvahy. Ďalšou možnosťou bol Turecký Istanbul. Ten bol ale príliš blízko nášmu domovu a nechceli sme z expedície vytvoriť „len výlet naprieč Indiou“.

V tom momente nám oči pristáli na Arabskom polostrove za Perzským zálivom. Saudská Arábia a Irak sa otvorili svetu len nedávno a my sme mali unikátnu možnosť ich zažiť na vlastnú päsť, s vlastnými vozidlami. Motorky sme teda s pomocou miestnych robotníkov zabalili do drevených debien, Arun ich nechal naložiť na nákladnú loď a zaslal do prístavu v Dammame v Saudskej Arábii.

A tak sme sa stali na približne jeden mesiac stopármi a cestovateľmi bez vozidla. Nakúpili sme lacné batohy, naložili ich cez limity ich nosnosti a vydali sa v lôžkovom vozni vlakom z hlavného mesta na hranicu s Pakistanom.

Prechod hranicami bol hladký a Pakistan sme v miestnom oblečení prestopovali v nenaložených nákladiakoch bezpečne až po okraj hlavného mesta Karáči. Tam si nás všimli armádne zložky, ktoré nás sprevádzali až po hranice na západe krajiny.

Do Iránu sme vstúpili novootvorenou hranicou iba s malou dušičkou. Cudzinci s veľkými kamerami a dronmi sú automaticky nepriateľmi štátu. My sme mali šťastie na mladého vojaka, ktorý sa celkom bavil pri hraničnej kontrole a pri pohľade na dron v našom batohu len niečo zamrmlal, kývol rukou a pustil nás.

V meste Bander Abbas sme si požičali auto od miestneho automechanika a vďaka extrémne lacným pohonným hmotám sme videli nevidané prírodné predstavenia: púštnu búrku, oázy, obrovské kaňony a majestátny hory.



ROYAL ENFIELD DIESEL – láska na prvý pohľad!

Nikdy nezabudneme na ten moment, keď sme ho pred 4 rokmi v Indii uvideli prvýkrát. Ten zvuk, dizajn a výnimočnosť! Celé dni sme nevedeli myslieť na nič iné... A keď sme sa dozvedeli ešte aj o spotrebe 1,2 litra na 100 kilometrov, povedali sme si, že raz si túto motorku musíme priviezť z Indie domov. A tak sa aj stalo! V januári sme sa opäť do Indie vrátili a jedného Diesla si odtiaľ doviezli. Síce rozloženého na osem častí s rozpíleným rámom, ale je doma a je náš! Zistili sme však, že toho chceme viac! Nechceme si Royal Enfield Diesel iba doviezť, chceme na ňom zažiť aj veľké dobrodružstvo a pokúsiť sa na ňom prejsť z Indie až domov po vlastnej osi! Od roku 2010 sme strávili na cestách so starými motorkami vyše 20 mesiacov a prešli na nich viac ako 76.000 km. Nikdy predtým však pred nami nestálo toľko ALE ako teraz!

Členovia výpravy

Marek Slobodník alebo Vajda, je známy svojím obrovským nadhľadom na život zo sediel malých strojov, s ktorými precestoval takmer celý svet.

Martin Kochaník je ostrieľaný kameraman, ktorý sa zúčastnil expedície Afrika na Pionieri, natočil ju a aj zostrihal spolu s Vajdom.

Marek Duranský je fotograf, ktorého zábery ste mohli vidieť z ciest so žltými trabantmi alebo pioniermi.

Najnovším a taktiež nevyhnutným členom výpravy sa stal **Matej Raček**, ktorý je skvelým mechanikom a asi najväčším odborníkom na naftové motorky v strednej Európe.





Zažili sme tiež vychýrenú iránsku pohostinnosť, počas ramadánu nás často pozývali na spoločnú večeru zvanú iftar.

Na lodi sme sa preplavili Perzským zálivom do Dubaja. Stopovanie tu bolo takmer nemožné, a tak sme si splnili americký sen a kúpili si starý a lacný Ford Mustang kabriolet, s ktorým sme sa presunuli cez Spojené arabské emiráty až do Dammamu v Saudskej Arábii. Auto sme nechali u Araba Ahmada, ktorého sme tam spoznali a pokračovali sme s našimi motorkami, ktoré sme si vyzdvihli v prístave.

Znova v sedle motorky

Kuvajt nás potrápil prejazdom cez púšť a teplotami dosahujúcimi až 50°C. Na jazdenie sme si preto vybrali najčastejšie skoré ráno, alebo noc. Irak nám v noci na cestu svietil plameňmi z ropných veží a rafinérií, ktoré boli všade navôkol.

Od Bagdadu na sever sme začali stretať čoraz viac vojakov, obrnené vozidlá, tanky a vojenské checkpointy. Jedna taká kontrola občas trvala aj 15 minút a v tom teple nás to veľmi zdržovalo a znervózňovalo. Nakoniec sme bezpečne prešli cez irackú aj tureckú časť Kurdistanu a od Európy nás delilo len niekoľko dní cesty.



Nabudený myšlienkou domova sme tesne pred Bulharskom jazdili do noci. To sa stalo nášmu kameramanovi Maťovi osudným. Na trojpruhovej diaľnici ho zozadu nabral kamión a tlačil ho pred sebou asi sto metrov. Ako zázrakom to prežil bez škrabanca, no z motorky sa stal vrak.

S týmito strojmi sme si toho prežili naozaj veľa. Preto sme nechceli nechávať rozbitého Enfielda v Turecku. Traja z nás s pojazdnými motorkami sme pokračovali domov a pre Maťu a jeho motorku prišli českí fanúšikovia na dodávke. A tak sme v plnom zložení vyrazili domov cez Bulharsko, Rumunsko



a Maďarsko, až do Banskej Bystrice.

Celú expedíciu sme poctivo filmovali a prvý výstup môžete očakávať pravdepodobne v roku 2025. To je doba potrebná na získanie nadhľadu a trpezlivého pohľadu na zábery. Neurčujeme si žiadne termíny na dokončenie filmu, aby mohol dozrieť pozvoľna a nie pod tlakom.

Vodotěsný outdoorový batoh ORTLIEB Atrack (25-45 litrů)
od 5 490 Kč / 220 EUR



Vodotěsná cestovní taška na kolečkách ORTLIEB Duffle RS (85-140 litrů)
od 8 390 Kč / 340 EUR



Vodotěsná cestovní taška s rolováním a popruhy na záda ORTLIEB Duffle RC (49-89 litrů)
od 2 990 Kč / 120 EUR



Vodotěsný lodní vak s popruhy na záda ORTLIEB X-Plorer (35-59 litrů)
od 1 990 Kč / 80 EUR



JAK SI VYBRAT NÁKLADNÍ KOLO

Honza Galla

Jízda na nákladním kole je nejen ekologická, ale i zábavná. Děti ji mají rády, rodiče si díky ní protáhnou tělo a profesionálové nestráví hodiny drahocenného času v dopravních zácpách ani hledáním parkovacího místa.

Cyklistika, stejně jako jiná odvětví, prochází nejrůznějšími módními vlnami. V posledních letech to byla horská kola s 29" a později 27,5" pláště, následně fat biky, pak elektrokola, a časem gravelové speciály. A v poslední době jsou to právě nákladní kola. Takové módní vlny se projevují tím, že daný typ kol vidíte v popředí výstavních stánků na veletrzích, na prvních stránkách katalogů a také odborné časopisy či internetové magazíny jsou plné článků, které se věnují všemožným aspektům momentálně nejviditelnějších kol. Z některé módy se postupně stane nadčasové odvětví

cyklistiky, jiná se pomalu skrývá někam do ústraní a zůstane přítomna jen pro skupinu lidí, pro které opravdu dává smysl. Jako třeba fat biky. Ale naopak 29" kola či elektrokola se na scéně natrvalo zabydlela a my doufáme, že stejné to bude s nákladními koly, která jsou momentálně na výsluní cyklistiky. A protože se v této kategorii kol konstruktérské fantazii meze nekladou, mají cargo biky velké množství druhů, z nichž každý slouží trochu jinému účelu. Ale jak se v tom všem má nováček vyznat?

Základní druhy použití nákladníků

jsou dva: pro rodinu a pro firmy. A základní dva typy cargo biků jsou také dva: s motorem a bez něj. Rodinná nákladní kola slouží převážně k převozu dvou dětí a většího nákladu v podobě nákupů, aktovek, věcí do tělocvičny či posilovny apod. Firemní použití má pak nahradit jízdu autem v přeplněných městech, a zajistit tak nejen zodpovědnější chování vůči životnímu prostředí, ale mnohdy také úsporu času. Vždyť s nákladním kolem není nutné stát v dopravních zácpách, není s ním třeba trávit čas hledáním parkovacího místa a přenášením věcí

na místo určení. Nejčastějšími uživateli jsou kurýrní společnosti či obchody se zavážkovou službou, ale může jít třeba i o údržbáře, servisáky, kominíky a podobně. Ohledně elektrických motorů je už jasno. Pokud to myslíte s každodenním používáním kola vážně, musíte jej mít. Je to výrazné usnadnění i v rovinatých městech, a výčitky, že podvádíte, nejsou na místě. Pověštinou totiž opouštíte dvoutunovou plechovku se spalovací čtyřválcem, kterou nahrazujete malinkým elektromotorem, takže srovnání s akustickým, rozuměj „ne-elektrickým“, kolem není namístě. A to ani v případě, že se považujete za cyklistu. My vám můžeme zaručit, že nezlenívíte a na klasické kolo bez motoru se budete rádi vracet.

Jak si tedy vybrat to správné nákladní kolo?

Nákladní kola se dále dělí podle své konstrukce. Nejčastějšími typy jsou tzv. long johny s ložnou plochou vpředu mezi předním kolem a jezdcem, a long taily s ložnou plochou nad zadním kolem. Časté jsou i tříkolky, ať už se dvěma koly vpředu, nebo vzadu. Následuje celá řada zajímavých konstrukcí, které povětšinou odstraňují některou ze zásadních nevýhod výše uvedených základních typů. Jde o krátká kola s velkým zadním kolem a malým předním, nad kterým je ložná plocha, nebo o naklápěcí tříkolky, čtyřkolky, či o dlouhá kola s nákladním prostorem

Tříkolka Winther

Tříkolky jsou velmi stabilní nákladní kola, která se relativně snadno ovládají a uvezou obrovské množství nákladu. Do dánského kola Winther Kangaroo Lite kupříkladu posadíte až čtyři děti. Počítat ale musíte s velkým místem na parkování a horší obratností ve městě. Česká cyklo infrastruktura také občas pokulhává, co se týče šíře cyklostezek, případně bariér, které mají zabránit vjezdu aut. Ty totiž dokážou zabránit také vjezdu nejen velkých nákladních kol, ale často i dětských vozíků.



mezi jezdcem a zadním kolem. Ale vraťme se k základům. Jaké jsou tedy výhody a nevýhody jednotlivých konstrukcí? A jak si mezi nimi vybrat?

Na začátek je třeba si odpovědět na několik zásadních otázek. V jakém prostředí s kolem budete jezdit? Jaké

trasy budete využívat? A kde jej budete na obou stranách vaší cesty parkovat? Pokud bydlíte na vesnici, máte velkou garáž či firemní halu, případně vaše traasa povede povětšinou po širokých cyklostezkách či klidnými ulicemi, můžete si dovolit uvažovat o tříkolce s opravdu



Larry vs. Harry

Model Bullitt je typickým zástupcem kategorie long john, který je v této verzi vybaven stříškou proti dešti. Dlouhá nákladní kola s ložnou plochou před cyklistou jsou oblíbená mezi kurýrními společnostmi a často se používají i v rodinách. Jejich výhodou je nízké těžiště nákladu a snadná komunikace s dětmi. Nevýhodou pak bývá velká délka a horší obratnost.

velkou ložnou plochou. Čím však máte méně místa jak na parkování, tak při svých každodenních poježděcích, tím větší kompromisy budete muset při výběru udělat. I tak však můžete být naprosto spokojeni a cargo bike vám bude každý den přinášet radost.

Cargo bike pro firmy

Firemní uživatelé často potřebují co největší přepravní kapacitu kola. Pro takové jsou samozřejmě tříkolky či velké čtyřkolky tou nejlepší volbou. Musí ale počítat s tím, že pro taková kola je nutné mít dostatečně velký parkovací prostor, že v provozu budou vytvářet „špunty“, což bude potenciálně zvyšovat napětí mezi řidičem a cyklistou, že protáhnout se mezi dvěma auty může být problém. Stejně tak sloupky, které omezují vjezd vozidel na nejrůznější místa, mohou být příliš blízko u sebe. Tříkolky a čtyřkolky (qua-

dy) jsou zkrátka velké. Dobrou alternativou jsou pak jednopodé long johny s ložnou plochou mezi předním kolem a jezdcem, která je posazena nízko nad zemí a dá se naložit velkými balíky či nákladem roztočivých tvarů. Díky nízkému těžišti je jízda pořád stabilní. Nevýhodou takových kol je jejich velká délka, nemožnost „nadhodit“ či nadzvednout přední kolo při výjezdu na chodník či jinou případnou nerovnost, a trochu nezvyklý způsob řízení, který může komplikovat provoz takového kola v případě, že na něm mají občas jezdit zaměstnanci, kteří s takovým kolem nemají zkušenosti. Pokud však ve firmě nepotřebujete vozit rozměrné balíky či ohromné náklady, přichází na řadu long taily, tedy kola s prodlouženým „zadkem“, na kterých se náklad umísťuje vedle zadního kola případně nad něj, přičemž některé cargo biky tohoto typu mají ložnou

plochu také nad předním kolem. Jízda s takovým strojem je pak v podstatě totožná jako na klasickém kole, a pokud si vyberete některou z kompaktních verzí, délka kola bude stejná jako délka běžného městského bicyklu. Existují též kratší verze long tailů, které však na zadní nosič pojmu stále mnohem větší náklad, než jste běžně schopni naložit na klasické jízdní kolo. Kromě ohromných brašen, do kterých se náklad na long tailech ukládá, se k nim dodávají také rozměrné pevné a samozřejmě zamykatelné boxy.



GSD

Díky modelu Tern GSD se mnohým lidem otevřela cesta k nákladnímu kolu. GSD-čko je totiž prvním zástupcem kompaktních nákladních kol typu long tail, u kterých se náklad umísťuje za jezdce. A za řidičem v tomto případě sedí také děti. Délka modelu GSD je stejná jako u klasického městského kola, je možné jej parkovat na výšku, vejde se do výtahu i do auta, případně jej můžete převézt vlakem. Zkrátka jde o malé, obratné nákladní kolo pro každodenní používání.



Pro děti i náklad

Pro nákladní kolo Tern GSD existuje ohromné množství doplňků, které vám usnadní nejen převoz dětí, ale i dopravu nákladů. Může jít o přídavná říditka, stupačky, různé druhy sedaček, několik velikostí nosičů a brašen, ale v nabídce je i kompletní sestava Clubhouse Fort pro ochranu dětí před nepřízní počasí, či uzamykatelná sestava boxů s objemem až 140 litrů pro přepravu velkého množství nákladu.

Rodinný nákladňák

Pokud uvažujete o nákladním kole pro rodinné použití, je třeba si ještě zodpovědět jednu otázku. Kdo s kolem bude jezdit? Pokud jen táta či zkušená mamina, můžete uvažovat o long johnech s předním nákladním prostorem. Samozřejmě za předpokladu, že máte dostatek místa na zaparkování. Výhodou takových kol je, že děti si do nich snadno nastoupí, a pokud na kole nebudete mít nainstalovanou boudičku proti dešti, můžete si s nimi lépe povídat. Pokud ale s kolem bude jezdit také drobnější žena, lepší volbou budou long taily, zvláště ty kompaktní. Jsou lehčí, snáze se ovládají a jízda s nimi je stejná jako s klasickým kolem. Děti sedí v zákrytu za vámi,

bez problému je uslyšíte (někdy až moc), ty starší si na kolo nastoupí samy a i k long tailům dodávají boudičky chránící děti před nepřízní počasí. Obrovskou výhodou kompaktních long tailů je pak jejich skladnost. Snadno je zaparkujete ve sklepě, vejdu se do výtahu, můžete je postavit na stojáka třeba v bytě za dveře. Ani v malé garáži nezaberou zdaleka tolik místa jako jiné typy nákladních kol. A v každodenním provozu se jejich velikost projeví špičkovou obratností, jednoduchým parkováním a celkově výbornou ovladatelností. Obrovskou přidanou hodnotou nákladních kol při rodinném, ale v některých případech i firemním používání, je fakt, že na nich pohodlně odvezete i dospělého člověka. Díky

tomu se pak cargo bike může stát plnohodnotnou náhradou druhého a možná i prvního auta v rodině. Navíc si s ním užijete mnohem větší zábavu!



Více informací najdete u jednotlivých obrázků, a pokud by vás zajímaly i další nezvyklé konstrukce nákladních kol a jejich výhody a nevýhody, máme pro vás připraveno pokračování tohoto článku, které najdete na webu VENKU.online

BIKEPACKINGOVÁ VÝZVA OD KRIMMELSKÝCH VODOPÁDŮ DO BRNA



Zuzana Rauchfuss

Několik posledních let jsem si coby průvodce CK Kudrna říkala, že až se mi nějaký zájezd zruší, svezu se v daném termínu kamkoliv po Evropě a dojedu domů na kole, po vlastní ose. Poslední 3 roky však žádná akce odvolána nebyla, a tak mi to vniklo myšlenku vytvořit z nápadu regulární zájezd. Následovalo pár večerů přemýšlení nad trasou a formou celé akce, slovo dalo slovo a bikepackingová výzva byla na světě.

Plán zní jasně, svézt se ke Krimmelským vodopádům autobusem, poté za své, na těžko, dojet až do Brna. Na trasování je 622 km s 4000 výškovými metry, primárně údolními cyklotrasami a cyklostezkami s časovou dotací 4,5 dne.

Základem je nepodcenit přípravu, heslo „co nemáš, to nepotřebuješ“ je důležité důkladně promyslet. To málo, co člověk vezme, musí mít tedy hlavu a patu. Jak každý bikepacker ví, numero uno při cestování na kole se vši polní jsou nepromokavé brašny. Značka Ortlieb je pro mě jasná volba.

Můj gravel bike Cannonadale Toppstone 2 si zasloužil následující brašny: velkou podsedlovou (16,5 litru), válec na řídítka (15 litrů), přídatnou řídítkovou, Accessory-Pack (3,5 litru), užší rámovku (4 litry) a záhlavovou na horní trubku. Celkem to dělá plus mínus 37,5 litru prostoru na výbavu: spacák, karimatku, stan, oblečení, lékárníčku, osobní hygienu a doklady, vaření, jídlo a věci na opravu kola.

Vyrazíme v červenci jako jednosměrní pasažéři se zájezdem Zell am See, s místem výsadku u Krimmelských vodopádů (Rakousko). Moji skupinku tvoří 4 klienti a já. Genderová vyváženost se klasicky nekoná, jak už ostatně u mých náročnějších zájezdů bývá zvykem. Při seznámení se s borci a jejich vybavením mi padá kámen ze srdce, nikdo nejede na skládačce s nosičem ani na e-bajku s přívěsem. Vypadá to nadějně!

Den 1: Pod alpskými velikány

Po rychlé snídani kolem 8. hodiny ranní (pomačkání po noci v autobuse) vyrazíme za dobrodružstvím. Na první den jsem připravila 135 km s cca 1000 m výškovými. Počasí nevypadá vůbec líbezně, těsně za námi se šine dost velký mrak. Kopírujeme cyklotrasu podél řeky Salzach, přes

městečka Mittersill, Kaprun, Bruck, Lend až do Sankt Johann im Pongau, kde nás čeká stoupaní směr Wagrain. Výjezd po probdělé noci v autobuse trochu štípnul, ale alespoň jsme ujeli špatnému počasí. Dobrou zprávou je, že jako skupinka jsme velmi kompaktní, fyzický fond máme všichni podobný. Nejsilnější člen výpravy jede na HT, což nám hraje do karet. Na nikoho se nemusí čekat, jedeme hezky v balíku, pěkně všichni společně.

V Altenmarktu se napojujeme na Ennskou cyklotrasu a blížíme se do plánovaného cíle první etapy – městečka Radstadt. Všichni se však shodneme na tom, že je ještě moc brzy na finish. Pokračujeme dále a fotíme výhledy na Dachstein.

První etapu pak zakončíme až v kempu ve Schladmingu se 150 km a 1200 m výškovými v nohách, dvěma defekty k tomu (nic, co by knoty nevyřešily). S večerem se obloha začíná zabarvovat všemi možnými barvami, od černé, přes šedou až po zelenou, což nevěstí nic dobrého. Spěcháme do obchodu ulovit jídlo na večer a snídani.

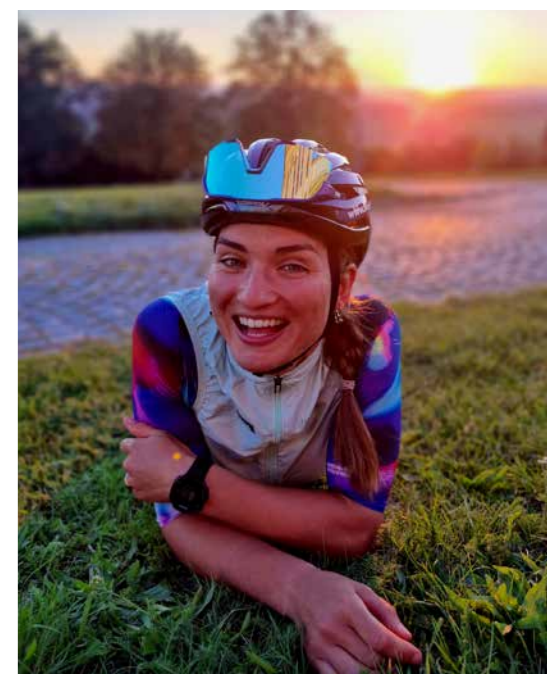
Pod střechou obchodu strávíme ještě další hodinu s myšlenkami, že pokud naše stany vůbec budou existovat, slávine. Bouře, která se přes nás přehnala, měla fakt sílu, s porvyví větru kolem 120 km/h. Spěcháme do kempu sčítat škody. Stany našťestí (kupodivu) zůstaly na svém místě, s jejich obsahem je to však již horší. Z moji matrací je plovoucí postel a z oblečení i péřového spacáku ždímám litry vody. Jsou situace, které člověk nenaplánuje a musí je jednoduše přijmout – ale co, existují i horší věci na světě.

Den 2: Škody po bouři a Ennská cyklotrasa

Ve ždímácím rytmu pokračuji celou noc, neboť vydatně lijí a stan to jednoznačně nedává. Po 2 hodinách spánku v nasáklém spacáku na plovoucí matraci mě v půl šesté budí borci, že bychom měli vyrazit (uff, ranní ptáčata). Tenhle zájezd vypadá na slušně tuhé kořínky všech přítomných, říkám si: „Borci jsou relativně v suchu, tak si pískají.“

Oblékám na sebe mokré oblečení, balím mokré věci a doufám, že alespoň spacák uschne dříve než v Brně. Po 8. hodině ranní vyrazíme za dalším dobrodružstvím. Předpověď predikovala velmi bídné a deštivé počasí. Nakonec vylézá slunce a zdá se, že svítá na lepší časy.

Celý den kopírujeme řeku Enns, kocháme se výhledy na hory a hezky



Zuzana Rauchfuss

Zuzka je akční, zapálená a nadšená milovnice cyklistiky. Momentálně propadla zejména bikepackingu a enduru. Pokud zrovna někde nelítá na kole, potkáte ji s krosnou na horách, skialpech, běžkách, ferratách, koni či na vodě. Je to outdooráčka každým coulem, bivakování na divoko a cestování po všech koutech světa je jí blízké. Kromě sportování ocení i pohodu u kvalitní kávy a pivka s dobrými lidmi. Mimo jiné si libuje i ve zdravém vaření a pečení.



CK Kudrna

Nejenom cestovní kancelář, ale i „cestovka s duší“, která se stala synonymem pro aktivní dovolenou. Nabízí zájezdy turistické, vodácké, poznávací, lyžařské, speciální a samozřejmě i cyklistické. Vyrazit do světa s Kudrnou můžete za cykloturistikou, pohodovým ježděním, MTB i silniční cyklistikou. Loňskou novinkou je tato bikepackingová expedice.



čujeme dál. Rozpálené Znojmo nás vítá. Jediné, po čem toužíme, je ledová sprcha a pivo. To se nám podaří splnit na výbornou a poslední noc trávíme v hezkém kempu u řeky. V nohách máme 120 km a 1280 výškových metrů.

Den 5: Proti větru do grande finále

Budíme se opět do tropických teplot, naposledy balíme svoje saky paky a frčíme na snídani do Kauflandu (ne, tyto „bufetové“ snídaně mi skutečně chybět nebudou). Čeká nás posledních 80 km s 820 výškovými metry. Nejedeme úplně nejkratší cestou, abychom se vyhnuli hlavním silnicím. Projíždíme

kolem Moravského Krumlova, dále směr Rajhrad. Fouká nám překrásný protivítr, abychom to náhodou na rozloučenou neměli zbytečně jednoduché.

Do Brna dojíždíme po poledni, plní euforie, utahaní jak koťátka. Sláva nazdar výletu, zmokli jsme, uschli jsme, a jsme tu. Bylo to intenzivní, vzpomínat budeme dlouho, naše nohy nám to jistě jednou odpustí. Našlapáno máme sečteno podřezáno: 611 km a 5090 výškových metrů.

Děkuji moc CK Kudrna, že mi zájezd pomohla zrealizovat, a taktéž všem přítomným za účast.



nám to plyne. Oběd dáváme v městečku Liezen. Poté pokračujeme dál do NP Gesäuse s přibývajícím mraky v zádech. V dešti překonáváme hodinový úsek po relativně rušné silnici až do Hieflau. Tam se zažíváme do obchodu a hodinku trávíme pod střechem v supermarketu, než dešť aspoň trochu poleví. Místní štangast nám k tomu dokonce zpívá jakési pořádné hitovky. Následně kolem 17. hodiny dojíždíme do krásného kempu u koupacího jezírka ve vesničce Mooslandl. Sečteno podřezáno, 110 km a 900 výškových metrů.

Den 3: NP Gesäuse až k Dunaji

Probouzíme se do slunečného dne, špatnému počasí definitivně odzvonilo. Čeká nás výheň až do konce výletu.

Po ranní návštěvě supermarketu (tradiční snídaně bikepackera) pokračujeme podél řeky Salsy až do Palfau.

Napojujeme se na cyklotrasu podél řeky Ybbs do městečka Lunz am See, kde dáváme pauzu na občerstvení a odbočujeme na cyklotrasu podél řeky Erlauf, po níž pojedeme dalších 30 km.

Ve městě Scheibbs kopce definitivně zůstávají za našimi zády, za to ochutnáváme opravdové vedro a smažíme se ve vlastní šťávě. Míjíme hospodářská stavení a malebné zemědělské usedlosti, kilometry pomalu, ale jistě přibývají.

Během odpoledne se ve městě Pochlarn napojujeme na věhlasnou Dunajskou cyklostezku. Původní cíl etapy byl plánován na městečko Melk. Nicméně podél Dunaje to opravdu frčí a kiláky

sbíráme docela rychle. Cíl přesouváme do vesničky Roosatzbach, kde ještě před dojezdem do kempu nakupujeme pivka a další občerstvení.

Osud tomu chce jinak, kemp je v rekonstrukci a jeho stav se nám vůbec nelíbí. S bábovkou a jinými pochutinami na řídkách dojíždíme několik dalších kilometrů až do Krems am der Donau, kde v kempu zabíráme poslední místo pro stany. Den třetí máme za sebou s vypálenými cyklopruhy a celkovým nájezdem 151 km a 890 výškových metrů.

Den 4: Výheň mezi vinicemi

Noc, při které teploty neklesly pod 25 °C, nevěstí nic dobrého. Ráno mi v aplikaci Záchranka zabliká upozornění na extrémně vysoké teploty, s doporučením nevycházet ven (nás čeká 120 km mezi vinicemi).

Hezkými cyklotrasami se proplétáme kolem Langenlois, dále podél řeky Kamp, kde nás potěšil hezký úsek po štěrkku ve stínu. V historickém městečku Gars am Kamp se přes poledne ukrýváme do parku ve stínu. Vedro miluju, ale tohle už je i pro mě dost na hraně.

Pokračujeme dále, za městem Horn nás čekal slušný kopec, ostatně celý den je v rytmu „up and down“. Škvaříme se a za cíl si dáváme koupačku na Vranově. Za vesnicí Geras se loučíme s jedním členem skupiny, který pokračuje směr Šumava. My jedeme dále a přejíždíme hranice AUT/CZ. Co si budeme povídat, je to úplně jiný pocit, takto na vlastní pohon. Neplánovanou

oslavu absolvujeme na fotbalovém hřišti v Šafově, kde se přimotáme do místního turnaje a zažíváme trochu toho jižního folklóru. Pivo a langoš nám připomíná, že „doma je doma“.

Na Vranově to vskutku žije. Přibližně hodinku odpočíváme u vody a polemižujeme nad trasou zbytku etapy do Znojma. Skupinově odhlasujeme, že na NP Podyjí a jeho terénní nástrahy už nemáme kapacity. Volíme nejkratší cestu bez provozu, kde mimo jiné stihnu píchnout zadní kolo. Mlíko z bezdušového pláště mezitím nahodí mě i kolegu za mnou. Knot však situaci jako vždy zachraňuje a po dofouknutí pokračujeme dál.



Vodotěsná bikepackingová brašna pod sedlo
ORTLIEB Seat-Pack (11-16,5 litru)
od 3 890 Kč / 155 EUR



Vodotěsná bikepackingová brašna na řídítka
ORTLIEB Handlebar-Pack (9-15 litrů)
od 3 090 Kč / 125 EUR



Vodotěsná bikepackingová brašna na drobnosti
ORTLIEB Accessory-Pack (3,5 litru)
1 590 Kč / 65 EUR



Vodotěsná rámová brašna na zip nebo rolování
ORTLIEB Frame-Pack Toptube (3-4 litry)
od 2 590 Kč / 105 EUR



TEST: VODOTĚSNÉ BATOHY ORTLIEB ATRACK



Michael Pokorný
Xmountain.cz

Ortlieb a batoh na záda? Dlouhou dobu jsem měl zafixováno, že se jedná o výrobce vodotěsných a spolehlivých brašen na kolo. Když jsem před několika lety začal obnovovat bikepackingovou výbavu, objevil jsem

v nabídce Ortliebu i batohy Atrack. Zvolil jsem tehdy verzi Atrack BP (bikepacking) a od té doby jej vozím na každý větší cyklovýlet nebo jinou outdoorovou akci. Funguje totiž naprosto dokonale!

Letos jsem dostal příležitost blíže se seznámit s **turistickou verzí Atracku**, a to rovnou v jeho „king size“ velikosti 45 litrů. Oba batohy mají plno společných vlastností a funkcí, v recenzi tedy shrnuji zkušenosti s oběma.

Unikátní argument: 100% vodotěsnost

Možná je to pro někoho jen kuriozita, ale mně přijde vodotěsnost u batohu, a to nejen na kolo, jako **jedinečná vlastnost**. Vyjížděk a přejezdů hor, které se odehrály za úplně jiných podmínek, než slibovala idylická předpověď počasí, bylo příliš mnoho na to, abych už si vážil jistoty, že věci v batohu zůstanou suché. Nehledě na riziko propocení.

U turistického batohu sice není tolik příležitostí jej vymáchat nebo zastříkat od zadního kola, ale rychle jsem si zvyknul neřešit, kam batoh pokládám. Do ranní rosy, do bláta, na chodník... Když měním objektivy při focení, takových situací je denně spousta a teď, když se batoh umaže, stačí jenom vzít vlhký hadr a utřít jej.

Odpadá bezvýsledné praní fleků, které záhadně vznikají a často již na batohu trvale zůstávají jako připomínka prožitých dobrodružství. A mimochodem, Atrack skutečně plave, což jej přímo předurčuje pro jakékoliv vodácké akce, přechody hor, kde se očekává drsnější brodění apod. Když s sebou nesete dražší foťák, telefon či jinou elektroniku, **pocit jistoty je k nezaplacení**.

Materiál

Atrack je stejně jako cyklobrašny od Ortliebu zhotoven z **pogumované textilie**. Pro hrubou představu si vzpomeňte třeba na odlehčenou plachtu na kamionu. To sice neznamená, že je batoh nezníčitelný, ale hodně situací tento odolný materiál vyřeší. Pokud by se náhodou prodřel nebo proradil, **lze jej opravit a zase utěsnit**.



Michael Pokorný

Nezávislý fotograf, milovník dalek a hor, který o sobě sám říká: „Necním si jiného pohonu než slunce, větru, lidských svalů a pevné vůle. S radostí se proto každou volnou chvíli tahám po kopcích s batohem a foťákem, dřu v sedle horského kola, stoupám na lyžích hlubokým prašanem či běhám po horských trailech. Na chléb vezdejší si vydělávám ve vlastní digitální agentuře.“

Zip a přístupnost obsahu

Zip (TIZIP) na zádech rozhodně zaujme na první pohled. Je to originální řešení, ke kterému jsem ale byl zpočátku dost skeptický. Úplně totiž mění způsob, jak jsem celý život batohy balil a dostával se během túr k obsahu. Atrack otevřete po celé délce zad odshora až dolů. Jen ho stačí kamkoliv položit a okamžitě máte dostupný veškerý obsah. Pořádek pomáhají udržovat **čtyři vnitřní kapsy** uzavíratelné na zip – po dvou na každé straně. Důležité předměty a různé drobnosti vřele doporučuji do těchto kapes odkládat, protože jinak ve zbytku prostoru po marném prohrabování spolehlivě vznikne siláž, kterou nakonec nezbude než kompletně vyndat a znovu naskládat.

Když jsem přijal tato pravidla hry, na kole už na tento způsob otevírání nedám dopustit. V klasické verzi má Atrack sice navíc i další kapsičky na bederáku, které umožňují mít drobné nezbytnosti hned při ruce, ale i tak si čas od času vzpomenu na běžný vrchlík. Přesto je to všechno jenom věc zvyku.

Ve všech verzích Atrack disponuje zatěsněným **otvorem na hadici** od vaku na vodu, dvojicí stahovacích popruhů a síťovanými kapsami na bocích, poutky na přední straně v systému **tzv. daisy chain**, takže není problém na batoh připnout karimatku, helmu a další vybavení.

Záda, popruhy a bederák

Co se týče nošení batohu, **pohodlí je úplně zásadní**. V tomto ohledu odmítám připouštět jakékoli kompromisy. Pokud jste někdy jeli s batohem na zádech na kole, dobře víte, jak zoufalé mohou nastat situace: nemůžete zaklonit hlavu, protože helma už je opřena o batoh; máte odřená záda; batoh se lepí potem k tělu; kvůli širokým popruhům nemůžete dýchat; bederák vadí při šlapání a odírá kyčle apod.

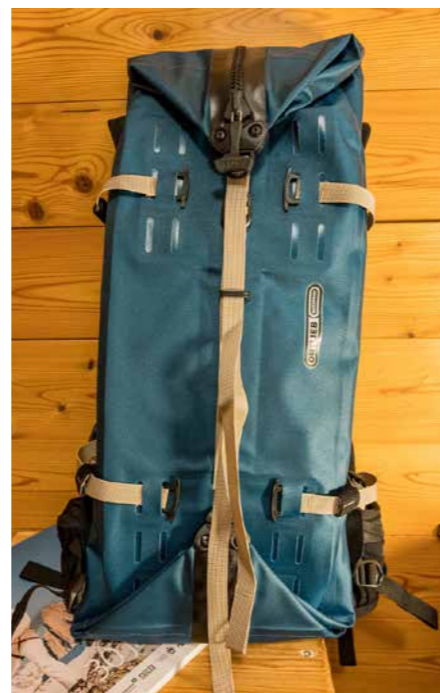
V případě **Atracku BP** tyto problémy neexistují. Jednoduše o něm na zádech nevím. Samozřejmě je nesmysl narvat 25 litrů k prasknutí, ale i voda, foťák, objektiv a oblečení dá pár kilogramů dohromady a bez ohledu na aktivitu **batoh na zádech sedí perfektně**, a to jej nosím nejen na bajku, ale i na běžkách, při trailovém běhu a samozřejmě při turistice.

Verze BP má bederák řešený jednoduchým popruhem, což bohatě stačí, aby byla zajištěna pozice batohu na zádech. Oproti tomu v **turistické verzi** Atrack disponuje plnohodnotným bederákem, bez kterého by to nešlo – když se 45 litrů naplní, hmotnost už je pořádně znát. Ani tak ale díky propracovaným ramenním popruhům, bederáku a zádovému systému batoh nijak nepřekáží pohybu. Pohodlně se nesl i během dvoudenního přechodu na běžkách, a to i když jsme bruslili nebo si užívali komplikovaný sjezd v terénu.

Celkový dojem a praktické použití

Atrack je výborně řešený batoh pro **drsnější cestování**, při kterém klasické zavazadlo trpí. Je skvělý ve všech situacích, kdy jej musíte odložit někde na zem, sedíte na něm na korbě pickupu, který předtím převážel bůhví co, v zaprášených kufrech dálkových autobusů na něm leží tuna dalších věcí apod. Stejně tak odpadá trápení s mokřím látkovým obalem při celodenním dešti ve městě.

Atrack samozřejmě funguje i na horách, když chcete mít stoprocentní jistotu, že **batoh neproteče**. Už žádné balení spacáku, náhradního



oblečení, dokladů a foťáku do igelitek a podobně. Je to skvělý pocit, když si k vám ostatní za vytrvalého lijáku ukládají vše, co nechtějí ždímat. Pro cestování v civilizovaných částech světa je super, že díky slušivému designu nutně nemusíte vypadat, jako byste právě vylezli z lesa. Atrack se vyrábí v několika barvách, a výběrem nebudou zklamány ani dámy, kterým je určena **verze ST (short)**.

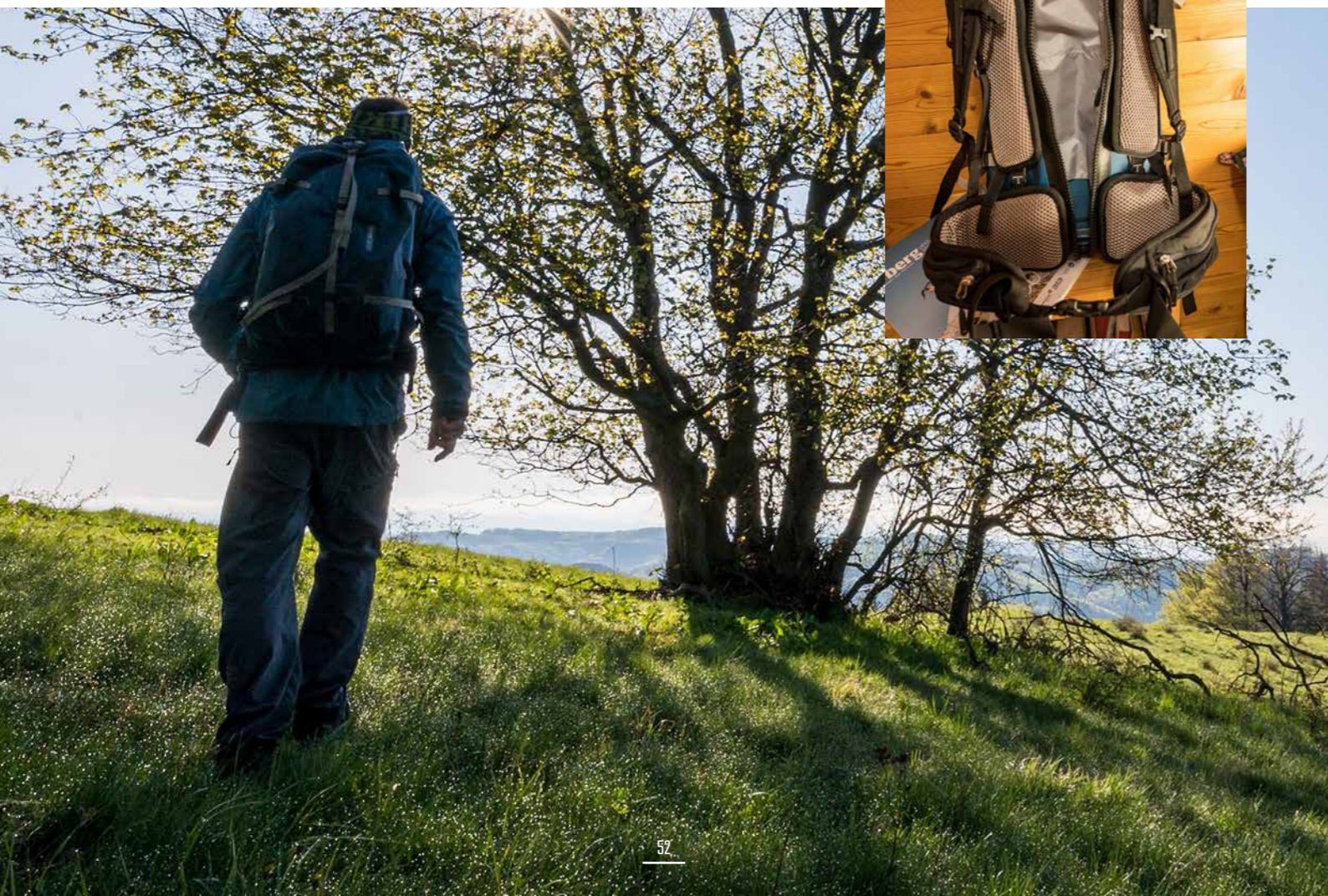
Atrack BP je ideální pro jednodenní túry za libovolného počasí, a to nejen na kole, jakmile potřebujete mít s sebou víc věcí, než se vejde do malého cyklo-batohu. Někoho možná odradí, že je dostupný pouze v černé barvě s oranžovými doplňky.

Nevýhody

Už z principu zajištění vodotěsnosti nemá Atrack vrchlík, který mně při turistice někdy chybí. Další věc, se kterou je nutné počítat, je jeho **konečný objem**. Není to jako u běžného batohu, ze kterého může vyčnívat vše, co se dovnitř nevejde. V situaci, kdy máte víc věcí, než je možné sbalit, zip na zádech nezapnete. Ale to je daň, kterou musíme zaplatit i u vodotěsných lodních pytlů a jiných podobných zavazadel. K batohu lze však pořídit **sadu stahovacích a upínacích pásek** nebo **držák na přilbu**, které navýší celkový objem transportovaných věcí.

Verdikt

I když by se mohlo z výše uvedeného textu zdát, že Atrack je až příliš dokonalý batoh, je pravdou, že mám rád jednoduché a funkční vybavení, na které je spoleh, a přesně takové výrobky Ortlieb nabízí. Nicméně co člověk, to názor a aktivity, pro které odpovídající batoh hledá. K tomu si myslím, že největším oříškem je **zvolit si tu správnou velikost**. Na základě zkušeností bych řekl, že vás Atrack buď konečně naučí nechávat doma zbytečnosti, anebo sáhněte spíše po větší variantě.



Vodotěsný outdoorový batoh
ORTLIEB Atrack
 (25-45 litrů)
 od 5 490 Kč / 220 EUR



Vodotěsný bikepackingový batoh
ORTLIEB Atrack Bike
 (25 litrů)
 5 490 Kč / 220 EUR



OVĚ SKLÁDACÍ KOLA UVNITŘ VESTAVBY

Jan Pacovský

Skládací kola jsou vhodným parťákem na cesty obytným autem. Skládaček existuje celá řada typů, takže lze poměrně spolehlivě říci, že v mnoha případech dokážou plnohodnotně nahradit své velké sourozence. Ostatně sám jsem na elektrické skládačce Tern Vektron Q9 absolvoval několikadenní výlet po Šumavě. Jak to ale vypadá, když chceme skládací kola uložit do garáže obyčejné šestimetrové vestavby? Vejdou se? A kolik zbývá místa na další věci?

Jaká skládací kola se do garáže vejdou?

Při volbě skládacího kola, které se má vejít do garáže vestavby, je potřeba pečlivě měřit. Limitující je výška garáže pod roštem zadního lůžka. Ta se typicky pohybuje někde kolem 75 cm a pro nejčastěji používaná 20" kola je hraniční. Když si vezmu jako příklad své dvě skládačky, tak elektrický Tern Vektron Q9 má po složení na výšku 68 cm a Tern Link C8 73 cm. Takže kola by se měla do garáže pohodlně vejít.

V praxi je to možná o trochu těsnější, než by se mohlo zdát. Proč? Na elektrickém kole Tern Vektron Q9 mám na krku řízení uchycený držák na přední brašnu. Ten po složení kola tak trochu trčí směrem šikmo vzhůru a výšku složeného kola o pár centimetrů zvyšuje. I tak se ale obě kola do garáže vejdou a není problém je tam umístit.

Kola za sebe, nebo vedle sebe?

V případě našeho 6 m dlouhého vozu jsme museli zvolit variantu umístění kol vedle sebe. Do garáže se vejdou velmi pohodlně a zbývá ještě dostatek prostoru v přední části garáže na další přepravované věci. V našem případě jsme schopni ke dvěma skládačkám přidat stůl, čtyři židle, nějakou tu hadici či konev na vodu a pořád ještě zbývá spousta místa. Pokud by auto mělo délku 6,4 m, jsem přesvědčen, že by se skládací kola vešla i za sebe, a polovina garáže by tak zůstala k dispozici na další náklad. Zkoušel jsem to u nás v autě a chybělo zhruba nějakých 30–40 cm.



Ukotvení a ochrana nákladu

Jedno z našich vylepšení v autě je montáž airline lišt do garáže, abychom mohli pohodlněji a bezpečněji kotvit přepravovaný náklad. S nimi je bezpečné uchycení skládaček naprosto bezproblémové. Používám jeden delší popruh s ráčnou. Pokud člověk nechce odstraňovat nebo zdvihat rošt postele, užije si trochu tělocviku. Minimálně s mou výškou necelých 190 cm to znamená ponořit se do hloubi garáže a najít vhodný způsob provlečení popruhu, aby kola netrpěla, a přesto byla pevně uchycena. Ale tohle už je jen a jen o praxi.

V neposlední řadě dbám i na ochranu nákladu a nákladového prostoru. Používám proto pěnové izolační obaly

na vodovodní trubky. Ty umístím na rám, říditka, případně i na podlahu úložného prostoru, kde hrozí poškození nebo odření během přepravy.

Závěr

Skládacím kolům jsem tak trochu podlehl. Jejich univerzálnost a skladnost je přesně to, co do obytného auta potřebuji. Mít dvě kola v garáži, a ještě k tomu dost prostoru pro další vybavení – to je přesně ten důvod, proč mi skládačky přijdou jako šikovný dopravní prostředek. Na přepravu dalších nebo větších kol máme samozřejmě na zadních dveřích nosič. Každopádně kombinace skládaček a nosiče na zadní dveře je pro naše potřeby naprosto vyhovující.



**Skládací elektrokolo
 TERN Vektron**
 od 79 990 Kč / 3 599 EUR



**Držák pro připevnění
 doplňků na skládačku
 TERN Luggage Truss**
 1 490 Kč / 60 EUR



**Skládací kolo
 TERN Link**
 od 14 990 Kč / 609 EUR



ŽIVOTNÍ DOBRODRUŽSTVÍ V PODOBĚ 2000 MIL

Klára Holásková

Foto: Anna Navrátilová, Anna Šíma Kopková, Tomáš Srb

Když přišla otázka, zda se chceme účastnit závodu 1000 Miles Adventure v jeho dvojnásobné podobě, tedy jestli si chceme vyzkoušet trasu dlouhou 3 260 km s převýšením 75 000 m v terénu, který

svou náročností nemá obdoby ani ve světovém měřítku, naše reakce byly zcela odlišné. Tom zajásal, že to konečně napotřeťí vyšlo, když tento smělý plán v minulosti překazil covid, mně se naopak sevřelo hrdlo.

Věděla jsem, že přihlášením se na tyto „speciální míle“ si naložím na svá bedra ohromnou zátěž, fyzicky i psychicky. Tom to věděl taky, ale u Toma platí čím větší extrém, tím lépe pro něj. A tak se Tom víc než o sebe bál o mě. Jak už to tak bývá, větší obavy totiž člověk má o toho druhého, do jehož osudu nemůžu nijak zasáhnout. Každý večer jsme tedy uléhali s pocitem, že za několik dní se budeme loučit a že oba budeme vystaveni zátěži, jakou naše mysl ani tělo doposud nezakusily.

Vzhledem k tomu, že jsem byla jedinou přihlášenou holkou na takto dlouhou vzdálenost, měla jsem o sobě velké pochybnosti. Pokud by se závod jel jen v Česku, neměla bych z jízdy o samotě obavy, největší strach jsem měla ze slovenské části. Při jízdě Slovenskem, zejména během jižní trasy, totiž skutečně máte pocit, že jste někde mnohem dál na východě než u sousedů Slováků. Do toho obavy z medvědů, početné romské osady a pravidlo, že mezi 21. a 6. hodinou se nesmíte pohybovat mimo osídlené oblasti. Jako samotná holka se necítím dobře, když se mám ptát chlapíků v hospodě na možnost složení hlavy. Nebojím se spát sama v lese, a i když vím, jak nepříjemná taková noc umí být, v přírodě se cítím v bezpečí. Mnohem víc se bojím mezi lidmi.

Oba jsme měli jasnou prioritu, a sice závod dokončit celý, nevzdat to v půlce v Nové Sedlici – v nejvýchodnějším bodě Slovenska. A i kdyby měl Tom nebo já skončit po pár kilometrech za Sedlicí po otočení se zpět, znamenala pro nás víc odvaha zkusit to, než jistota finishe na 1000 milích v Sedlici.

Nevěděla jsem, jestli mě bude bavit jet tak dlouho o samotě, když nebudu mít s kým sdílet své prožitky. Jakým překvapením pro mě bylo zjištění, že osamocení mě vlastně naplňuje mnohem víc než spolujízda. Člověk může všechno prožívat víc naplno,

intenzivněji, s pocitem větší svobody a sounáležitosti s ostatními lidmi.

Severní trasa tam

První den pro mě však byl ve znamení velkého trápení se. Hlavou mi běhaly myšlenky, proč jsem se proboha na míle zase hlásila, když mé vzpomínky na předchozí ročníky byly úplně jiné, než co jsem aktuálně cítila. Kde je radost z cesty, kde je pocit, že mě to baví a užívám si to? Marně jsem tyto pocity v sobě hledala. Místo toho jsem cítila těžké nohy, znechucení, kolik kopců jsem už vyšlapala, a především smutek, že spousta mílařů mě – k mému údivu – poznává a diví se, že nejsem někde víc na špici, když jsem přece loni zajela tak super čas – míle pod 10 dnů.

Snažila jsem se uklidňovat odpovědí, že jedu obezpečněji, víc šetrivě, protože mám z dvojnásobné porce obrovský respekt, že jsem nikdy nic podobného nezkusila a netuším, jak to má hlava a tělo přijme. Zároveň jsem sama sobě hořce přiznávala, že i kdybych chtěla, rychleji mi to stejně nejede.

U Toma probíhaly první dny závodu zcela opačně. Hned po startu se držel ve skupince na čele společně se všemi favority. Prvních 200 km tyto borci jeli průměrnou rychlostí okolo 20 km/hod. Na CP1 v Raspenavě v Jizerských horách vzdálené 465 km od startu Tom přijíždí po nonstop jízdě dokonce na první pozici. Kluci přijeli pár minut za ním, dřív, než si stihl lehnout.

Ráno Tom vyjíždí opět první, ale chvíli poté, co si zašel na záchod, zjistil, že má velký problém. Na sedacích partiích se mu objevily velké hemeroidy a krvácení. Až do Františkova v Jeseníkách, kde je CP2, se to nezdálo být tak vážné, ale spíš než že by se problém zlepšil, byl stále horší a horší. Nepomohly ani nejrůznější mastičky, které si Tom cestou pořizoval, protože při neustálém sezení na kole byla šance na uzdravení stále mizivější.

Po zhruba 1000 km se Tom rozhodl celou situaci řešit telefonickou konzultací s doktorem. Bylo mu řečeno, že léčba tohoto problému vyžaduje 3 týdny v klidovém režimu a že mu další jízdu na kole určitě nedoporučuje. Naštěstí mu alespoň slíbil poslat e-recept s nějakými léky, co by mu mohly pomoci.

Na CP3 však Tom přijíždí už značně zdeptaný, je mu jasné, že šance na boj o vítězství jsou mizivé. Další ráno přineslo zhoršení, a tak byl Tom už připravěný poslat pořadatelům SMS, že ze závodu odstupuje. Ale pak naštěs-



Klára a Tom

Klára Holásková a Tomáš Novotný – oba mají rádi kolo, oba rádi zažívají dobrodružství v přírodě a oba se rádi pohybují v diskomfortu. Klára je 32letá holka původem ze Slovácka, co se našla v toulání se na kole. 34letý Tom celý život strávil v podhůří Jizerských hor a jeho cyklistické začátky patří enduru. Protože jde Tom do všeho na plný plyn, v rámci zachování si zdraví raději tuto disciplínu opustil a po zhlédnutí filmu o závodu 1000 Miles Adventure věděl, že jeho novou disciplínou bude bikepacking.

V roce 2021 Tom tento závod poprvé vyhrál, a to společně s Radkem Musilem. Ve stejném roce jela míle poprvé i Klára, která si chtěla vyzkoušet, jak moc fyzicky a psychicky náročný závod pro holku to je. Tom a Klára se tak během závodu seznámili a stali se z nich nejen cyklopartáci, kteří tráví volný čas a dovolené na vandru na kolech, ale především životní partneři. Rok na to Tom zopakoval své vítězství, tentokrát s Tomem Fabiánem, Klára ten rok zvítězila v kategorii žen, a to v rekordním čase.

Kromě závodu 1000 mil se oba pravidelně účastní i dalších tuzemských bikepackingových závodů, jako je Bohemia Divide či 400 ultra, kde oba obsazují rovněž přední pozice. Kromě toho, že sami závody jezdí, spolu s kamarádem Péťou Tichým pořádají vlastní závod 321 Vabank, který závodníky v duchu minimalismu omezuje v tom, s čím mohou do závodu vyrazit.



tí dostal nápad, skvělý nápad! Já jsem byla tou dobou někde v Jeseníkách, a tak se Tom rozhodl, že mi pojede naproti zpátky do Česka, aby si mohl vyzvednout český recept, který mu na Slovensku nechtěli vydat. Setkání v Hranicích nám oběma vlévá energii do žil, a Tomovi hlavně i naději. Začíná znovu doufat, že by se mnou mohl dojet alespoň do finishe 1000 mil na slovensko-ukrajinskou hranici.

Dáváme si společnou večeři v restauraci a vyrážíme dál po trase. Ráno přichází opět šílená bolest. Na kole nemůže sedět a ani jízda vestoje potíže nezmírňuje. Proto musíme zastavit a asi na další 3 hodiny uléháme v sadě pod strom. Následně rozjetí už se celkem dalo vydržet, a tak se přes další vynucené přestávky posouváme směrem na CP k Trenčínu.

Léky, ve které Tom doufal, že budou

jeho spásou, zatím neúčinkují. Bylo na něm znát, že mu to ubírá na morálu i na chuti pokračovat dál. Navíc se k těmto pocitům přidává vědomí toho, že mě brzdí, ačkoli jsem mu stokrát říkala, že chci dál pokračovat s ním. Mně se totiž neskutečně ulevilo, když mi oznámil, že se rozhodl počkat na mě. Uklidňovala mě představa, že na něj mohu dohlédnout, kdyby se jeho zdravotní stav zhoršil.

Tou dobou by nás ani jednoho nenapadlo, že by Tom v tomto stavu mohl pomyslet na zdolání celé trasy 2000 mil. Nicméně jak plynul čas a dny ubíhaly, začalo se jeho zdraví mírnými krůčky zlepšovat. Ze stavů nesnesitelné bolesti se po příjezdu do Nové Sedlice stala již „jen“ bolest – ta, na kterou byl již z předchozích 5 let na mílích zvyklý. Proto ani chvilku neváháme a ve finishe 1000 mil otáčíme a jedeme si domů do Česka do Třebeně pro zasloužený bramborák. Ten je pro všechny finishery 2000 mil s láskou připravovaný v místní bramborárně, kde je cíl tohoto dobrodružného závodu.

A co nám severní trasa, kromě spousty nádherných výhledů a ryziho dobrodružství, dala? Měli jsme možnost setkat se s neskutečně hodnými lidmi, kteří nám pomohli, a to i tehdy, když jsme si o pomoc ani neříkali. Přestože si na mílích mnohdy projdete utrpením, míle mají obrovský dar – otevírají ve vás to dobré a umožní vám žít



opravdově, spontánně a otevřeně vůči ostatním lidem. A paradoxně, čím více přestáváte vypadat jako člověk, tím jste lidštější.

Jižní trasa zpět

Po otočení se v Sedlici jsem se cítila psychicky silnější. A to díky pocitu, že jsem dokázala dojet až sem, otočila jsem se a pokračuji dál. To totiž znamenalo, že jsem na svém rekordu. Ještě nikdy v životě jsem neujela takovou vzdálenost a s každým přibývajícím metrem můj osobák a počet dnů strávených na kole narůstal. Vědomí toho mi přinášelo příjemný pocit na duši.

Navíc jet jižní trasu ze Sedlice

do Aše znamenalo jediné – návrat domů, na rodnou Moravu, do Česka. Člověk měl pocit velké úlevy, když za sebou nechával medvědí hvězdy a blížil se „bezpečnějšímu“ Česku, kde si nemusí hlídat zákazy a nevidí hned v každém obrysu siluetu medvěda. Ne, že bych z medvěďů šlela, to vůbec ne, já jsem mnohem větší poseroutka ze psů, ale když nám u Hrešné přeběhlo přes cestu medvěď, řekla jsem si „a sakra!“.

Co se Toma týče, nevíme, zda to bylo těmi léky, setkáním s milovanou osobou, nebo tím, co říká zakladatel mil Honza Kopka, a sice že mile léčí. Tom oproti lékařovým predikcím nepotřeboval na léčbu 3 týdny v klidovém režimu.

Stačily mu 2 týdny v režimu 2000 mil. Cestou zpět na druhé tisícovce mil si „užil“ ještě spoustu krizí a nepříjemných bolestí, ale potvrdilo se nám to, co už dávno víme. A sice, že když člověk chce, všechno jde. A když už si myslíš, že nemůžeš, můžeš ještě 100x.

Tom dokončení závodu i přes problémy, které měl, řadí i nad předchozí dvě vítězství v této soutěži. A pro mě to byla neskutečná jízda, která v sobě obsáhla snad všechny možné i nemožné emoce. Zázitek to byl vskutku intenzivní, a to pro nás oba. A o slzy štěstí nebylo, po téměř 24 dnech strávených v sedle, v cíli nouze.



1000 Miles Adventure

1000 Miles Adventure je československý bikepackingový závod, za kterým stojí průkopník této disciplíny u nás, Honza Kopka. Jedná se o extrémní závod pro bikery, běžce, chodce a koloběžkáře, který se jede nonstop a bez zabezpečení těmi nejzapadlejšími cestami-necestami. Každý závodník tak musí urazit předem danou trasu dlou-



Video
1000 Miles
2023

hou 1 600 km s převýšením přes 40 km jen s tím, co si sám veze nebo co si je sám schopen cestou obstarat.

Sudé a liché roky se střídá místo startu a cíle, kdy jednou je start v Aši coby nejzápadnějším místě Česka a cíl v Nové Sedlici, nejvýchodnějším bodě Slovenska, a opačně.

V roce 2023 se konal třináctý ročník,

který přinesl dvojnásobnou porci kilometrů s převýšením 75 km, kdy závodníci startovali v Aši, severní trasou jeli do Nové Sedlice, tam se otočili a pokračovali jihem zase nazpět do Aše. Klára a Tom si tuto záležitost nemohli nechat ujít.

Voděodolná rámová brašnička na magnet
ORTLIEB Fuel-Pack
1 590 Kč / 65 EUR



Vodotěsná celorámová brašna na zip nebo rolování
ORTLIEB Frame-Pack (4-6 litrů)
od 2 890 Kč / 115 EUR



Vodotěsná bikepackingová brašna pod sedlo
ORTLIEB Seat-Pack
(11-16,5 litru)
od 3 890 Kč / 155 EUR





VÍCE NA KOLE A MÉNĚ AUTEM

Dirk de Marelle a Linda Devisch

Linda a Dirk jsou zralý pár z Belgie. Dirk je ročník 1956, Linda je o 10 let mladší. Znají se od konce 80. let a spolu jsou od začátku století. Na dovolenou na kole začali jezdit asi před 15 lety. Milují lehká dobrodružství, nevadí jim fyzická námaha, ale taky si čas od času rádi dopřejí i trochu luxusu. Linda ráda fotografuje, jezdí na kole, plete a zdravě jí. Dirk má rád hudbu, jízdu na kole a nezbývá mu nic jiného než zdravě jíst. Linda a Dirk jsou zralý pár z Belgie. Dirk je ročník 1956, Linda je o 10 let mladší. Znají se od konce 80. let a spolu jsou od začátku století. Na dovolenou na kole začali jezdit asi před 15 lety. Milují lehká dobrodružství, nevadí jim fyzická námaha, ale taky si čas od času rádi dopřejí i trochu luxusu. Linda ráda fotografuje, jezdí na kole, plete a zdravě jí. Dirk má rád hudbu, jízdu na kole a nezbývá mu nic jiného než zdravě jíst.

Jak to začalo

Když jsme se před několika lety přestali živit prací a měli jsme k dispozici spoustu volného času navíc, začali jsme jezdit na kole na delší dovolené. V kombinaci s kempováním nás dovolená na kole nestojí o moc víc než pobyt doma.

Protože vždy narážíme na místa, kde bychom chtěli zůstat déle, zrodila se myšlenka, že se na všechna tato pěkná místa jednou vrátíme s našimi horskými koly a obytným vozem. Z nich bychom mohli podnikat krátké 2-3denní výlety na kolech.

Je tu však malý problém, nemáme totiž obytný vůz. Výměna rodinného auta za obytný vůz znamená také změnu chování v oblasti městské mobility, protože obytné vozy se nevejdou na běžné veřejné parkovací místo.

Je to výzva!

Jak se stát méně závislými na autě v každodenním životě? Drobné nákupy potravin nejsou problém, ale co uděláme s objemnějšími nebo těžšími věcmi? Právě zde nám nákladní vozík za kolo nabízí dokonalé řešení. Kdykoli se nám něco nevejde do brašen, připevníme vozík za jedno z našich kol. Vyrobili jsme si také dřevěnou bednu, která se na vozík BURLEY Flatbed perfektně vejde.

V Belgii je svoz domácího odpadu drahý luxus. Občané jsou motivováni k tomu, aby odpad třídili a odvezli do velkoobjemových kontejnerů. Náš



kontejnerový park je našťastí vzdálen jen několik kilometrů a my jsme teď známí jako „ti s přívěsem na kolo“.

Po roce bez auta

Naši výzvu jsme zahájili někdy v březnu 2021, kdy covid a z něj vyplývající restrikce narušovaly většinu běžného života. To nám vlastně hodně

usnadnilo začátek, protože cestování nebo nakupování bylo velmi omezeno, všechny restaurace a zábavní podniky byly zavřené. Dokonce i návštěvy přátel byly složité, protože existovala omezení, s kolika různými lidmi se můžete setkat atd. Jinými slovy, nebylo mnoho důvodů, proč sednout do auta.

Od začátku se nám dařilo omezit

jízdy autem na jednu týdně, když jsme potřebovali urazit delší vzdálenost nebo když jsme někam jeli s maminkou. Bydlíme ve středně velkém městě Halle v Belgii. Supermarkety jsou blízko a na každodenní nákupy potravin nám stačí chodit pěšky nebo jezdit na kole.

S vozíkem Burley Flatbed jsme byli schopni převést na kole i objemnější

nákupy. Díky elektrokolům jsme mohli prodloužit vzdálenost, kterou ujedeme na kole, na průměrných 50 km.

V prvních měsících jsme si vedli záznamy o používání auta, ale před několika měsíci jsme s tím přestali, protože „nepoužívání auta“ se stalo součástí našeho života. Nemáme důvod tento zdravější a úspornější způsob života opouštět.

Existuje spousta překážek, které vám mohou bránit v tom, abyste více jezdili na kole. Tou největší je, že pravděpodobně máte snadno dostupné auto, kterým se mnohem snadněji a často i rychleji dostanete tam, kam chcete. Musíte si uvědomit, že používání kola místo auta vyžaduje více plánování a především přesvědčení, že je to dobré pro vaše zdraví. Je to také ekonomičtější, lepší pro klima, životní prostředí atd., ale tohle neobstojí, pokud jste zvyklí jezdit všude autem.

Klíčové je, abyste pochopili, že používat kolo co nejčastěji je mnohem lepší než jezdit do posilovny nebo na tenis autem.

Na co se zaměřit

Na základě našich zkušeností představujeme tři nejdůležitější věci, které nám pomohly jezdit víc na kole:

1. Dobré kolo – nejlépe takové, které nevyžaduje náročnou údržbu. V dnešní době si můžete koupit kola s vnitřními převody, karbonovými řemeny atd. To znamená, že vám stačí jezdit na kole a nemusíte se starat o mazání

řetězu nebo čištění nečistot.

2. Dobré oblečení – jinak se vám na kole nepodaří jezdit, když je zima nebo když prší. My jsme si kvůli tomu nemuseli kupovat nic speciálního, protože jsme už měli dostatek outdoorových věcí, které jsou ideální i pro jízdu na kole. Pokud jezdíte na delší vzdálenosti, je dobré mít také cyklistické kalhoty, které si obléknete pod běžné kalhoty.

3. Vozík za kolo – v našem případě **Burley Flatbed**. Je příliš mnoho věcí, které se do brašen nevejdou. Jen si vzpomeňte na odvoz odpadků do kontejnerového stání, na naložení

pizzy, když máte neohlášenou návštěvu, na zásoby toaletního papíru, pití, mýdla, prostředků na praní atd. Seznam věcí, kvůli kterým byste měli důvod vytáhnout auto z garáže, je nekonečný.

Poznámka k elektrokolům

Elektrokola mají různé úrovně podpory a nejnižší úroveň obvykle pouze kompenzuje skutečnost, že elektrokolo je těžší než běžné kolo. S elektrokolem si stále můžete slušně zatrénovat, ale hlavně ho můžete využít k dojíždění do práce, aniž byste se zapotili.



Cyklistická dovolená à la Linda & Dirk

Naše cyklistické dovolené se odehrávají převážně v Evropě, protože se snažíme omezit cestování letadlem. Když jsme začali jezdit na kole, měli jsme přísný časový plán, podle kterého jsme si předem rezervovali ubytování, zajistili zpáteční dopravu a naším hlavním cílem bylo dojet do určitého cíle na kole. Zjistili jsme však, že to pro nás není ideální. Dnes si pouze naplánujeme možný cíl a celkovou trasu. Zastavíme, kdykoli vidíme krásné místo nebo kdykoli potkáme zajímavé lidi, se kterými si můžeme popovídat. Neřešíme, kolik kilometrů ujedeme, 20 km je stejně dobrých jako 80 km. Pokud nám někdo doporučí, abychom se odchýlili od trasy, klidně to uděláme.

Hodně inspirace a spoustu krásných fotografií a videí z cest, tipy na vybavení a ukázky domácího kutilství od téhle zajímavé dvojice najdete na jejich webové stránce www.dilistuff.com.

Sledovat je můžete také na sociálních sítích:

- Instagram: @lindadevisch
- Youtube: @dilistuff



www.dilistuff.com



**Nákladní vozík za kolo
BURLEY Flatbed**
11 990 Kč / 479 EUR



**Menší vodotěsné
brašny na přední nosič
ORTLIEB Sport-Roller
(2x14,5 litrů)**
od 3 390 Kč / 135 EUR



**Klasické vodotěsné
brašny na nosič
ORTLIEB Back-Roller
(2x20 litrů)**
od 3 890 Kč / 155 EUR



**Vodotěsná
cestovní taška
s rolováním
ORTLIEB Rack-Pack
(24-31 litrů)**
od 2 090 Kč / 85 EUR

MUŠKAŘSKÁ CESTA KE SVĚTOVÉMU STŘÍBRU

Igor Slavík

Je to tak: hned na začátku vyzrazují konec. Konec, který sice není zlatý, ale i tak nás moc potěšil. Koho přesně? Muškařskou reprezentaci i všechny okolo, kteří nám fandí.

Ale popořadě

Muškaření – to je lov ryb na umělou nástrahu, tzv. mušku; většinou vázanou ze srstí, peří, ale i umělých materiálů. Dalším specifickým je vybavení – muška se do vody dopravuje pomocí muškařské šňůry, která se ladně rozvodí nad hlavou muškaře. A ano, i v tomto se závodí. A česká reprezentace roky patří mezi světovou špičku. Většinou se pasujeme s reprezentací španělskou a francouzskou. Ale je tu samozřejmě spousta dalších států, které se na nás tlačí: Finsko, Itálie, Anglie, Polsko, USA...

Proč je česká reprezentace tak dobrá?

Protože máme spousty závodů – závodit se naučíte hlavně závoděním, relativně levné rybářské povolenky, propracovaný systém závodů a v neposlední řadě hodně nadšených trenérů dětí a mládeže. A taky jsme rozlohou malá země, takže když jedeme na závod, není to přes celý kontinent, jako to mají třeba kamarádi z Kanady.

O co v muškařských závodech jde?

Slovy klasika: „chytit co nejvíce ryb, a pokud možno, aby byly co největší...“ Detailnější popis: závodník losem dostane místo na řece. Od 150 po několik set metrů. A tam má rybář 3 hodiny na to, aby chytil co nejvíce ryb. Na břehu stojí rozhodčí, který každou rybu změří a zapíše do bodovacího průkazu. A pak se ryba opatrně pustí zpět do vody. Většinou je stanovena limitní délka a ryby nedosahující tohoto limitu se nepočítají. A to je teda kolikrát o nervy, když rybce chybí pár milimetrů...

Po závodě se sečtou všechny ryby i milimetry a stanoví se pořadí. Pokud je počet ryb stejný, rozhodují milimetry. Pokud jsou oba parametry stejné, rozhoduje o umístění soupeřů větší ryba. Tak se stanoví pořadí. Kdo má tzv. jedničku, ten kolo vyhrál.

Na mistrovství světa se takových kol chytá 5 a závodníků v týmu je také 5. Tzn., že v ideální konstelaci by vítěz měl z jednotlivých kol součet 5 (5 závodů, pět jedniček) a celý tým by měl součet 25 (5 závodníků, 5 závodů).

Ale takový součet se historicky ještě nestal. I když se k němu loni v Norsku naše ženská reprezentace přiblížila. Získaly totiž všechny individuální medaile, včetně té bramborové... A tudíž i celkové zlato v týmech. Naprostá dominance! Letos se děvčata k tomuto výkonu přiblížila, protože dovezla z Britské Kolumbie zlato v týmech a individuální zlatou a stříbrnou medaili.

A proč o nich tady píšu? No, protože i ony měly svou bagáž nabalenou v eReSkách, jak familiárně říkáme vodotěsným brašnám s terénními kolečky. Obrovská výhoda těchto dufflů je v tom, že kromě své vodotěsnosti jsou také extrémně lehké. Váží kolem 3 kg, a když cestujete letadlem a řešíte každé deko vybavy, tak se to docela hodí.

Chlapská reprezentace měla letos na programu ME v Portugalsku. Tam z toho byla přes veškerou snahu a fantastický finiš „jen“ bramborová medaile. Píšu „jen“ v uvozovkách, protože u nás jsou fanoušci prostě zvyklí na cinkající placky. Ale je to čím dál tím náročnější. Informace se šíří rychlostí internetu, takže se zkrátka už nic neutají.

Slovenské mistrovství

Letošním vrcholem pak bylo Mistrovství světa na Slovensku. Chytalo se tam naposledy v roce 2017. I tenkrát jsme byli stříbrní a Antonín Pešek zlatý. Pro letošní šampionát byly trochu změněné sektory, protože medvědu se kolem řeky Belé pohybuje už moc i na Slovaky. A ti jsou nějak odolní.

Chytalo se na řekách Váh (2 sektory), Orava a Hron. Čtyři řeky doplnilo jezero Palcmanšská Maša. Po organizátorské stránce probíhalo vše jak na drátkách. Logistika seděla, sektory byly vytyčené dostatečně dlouhé, rozhodčí přísní, ale fajn. Hotel Permon také nezklamal. Myslím, že v současnosti by se takový hotel už nemohl v národním parku postavit. Je doopravdy obrovský. Ale způsob, jak dává hotel vyniknout Kriváni, je velmi působivý.

Na závody se vždycky jezdí v předstihu. Minimálně týden, aby se potrénovalo. Vyzkoušely se mušky, dovázaly se krabičky, sedla si parta. Tak jsme se v sestavě – trenér Ivan Vančura, Roman Heimlich, Lukáš Starýchfojtů, František Kouba, David Chlumský, Vojtěch Ungr a manažer reprezentace Igor Slavík – sešli přesně týden před oficiálním zahájením v obci Pribylina.

Strašili, kolik je kolem medvědu, ale žádného jsme nepotkali. Naštěstí. Trénink proběhl ku spokojenosti všech.



V krabičkách se objevily nové vzory. Parta si sedla. Věřili jsme v dobrý výsledek. Po týdnu jsme se přestěhovali do oficiálního hotelu. Oficiální zahájení, porada kapitánů, porada týmu a hned další den se šlo na to.

Jdeme na to!

Kluci postupně rotovali na všech sektorech. Pokud má někdo zájem o detailnější popis jednotlivých kol, ať si najde rozhovory s účastníky na youtube kanálu @IgorSlavik1. Kluci bojovali o každou ryбку. Někdy se nedařilo podle představ a nedaly se úplně uplatnit poznatky z tréninku. Počasí se trochu pokazilo a přivalový déšť zvedl toky. Dalo by se říct, že to měli všichni stejné. Ale ona to není úplně pravda, protože místa s přítokem čisté vody byla produktivnější, a zakalená voda, která připomínala kakao, naopak nedala ani rybu. Ale toto má vliv na výsledky jednotlivce. V součtu týmu se špatné výsledky jednotlivců zprůměrují.

My jsme od začátku figurovali na 3. místě, pak jsme byli druzí, po 3. kole jsme spadli na 4. místo. Čtvrté kolo nás zase vyneslo na 3. příčku. A šlo se do závěrečné bitvy – 5. kolo. Cíl byl jasný, udržet na zádech dotírající Finy, Italy a Poláky.



Podcast Naviják

Pamatuji si to jako dnes, když jsem jel Popradem těsně po posledním kole. Volal mně Ivan Vančura (trenér). V telefonu jsem slyšel i Romana Heimliche, jednoho z našich nejzkušenějších závodníků, jak horečně počítají. V ten okamžik už bylo jasné, že placku máme. Bronz, říkám si, je dobře. A chlapi mně do telefonu říkají: „Hele, my to tady počítáme a ono to vypadá, že jsme ty Španěly řízli.“ Já jim na to se smíchem odvětil: „A nechcete toho už moc?“

Ale přesně o hodinu později jsme všichni z týmu netrpělivě stáli u nástěnky v hotelu, kde se vyvěšují výsledky. Postupně tam organizátoři donesli výsledky jednotlivých sektorů. Snažili

jsme dopočítat celkové pořadí, ale byli jsme tak napjatí, že nám to vůbec nešlo. A pak to přišlo, černé na bílém na nástěnce – celkové pořadí a my na 2. místě! Vlastně všichni z týmu toto uvádějí jako emočně nejsilnější okamžik celého mistrovství. Jojo, křičeli jsme, radovali jsme se. I teď, když to sepisují, jsem z toho ještě trochu naměkko. A jsme rádi, že nám na této cestě pomohlo vybavení od firmy Ortlieb, takže díky moc za podporu, vážíme si toho a těšíme se na další spolupráci.

Pro pořádek – vyhráli Francouzi a třetí byli Španělé. Já vám to říkal, že se s nimi pořad mydlíme o medaile...



Vodotěsná cestovní taška ORTLIEB Duffle (40-110 litrů)
od 4 390 Kč / 175 EUR



Vodotěsná cestovní taška s rolováním ORTLIEB Rack-Pack (24-31 litrů)
1 590 Kč / 60 EUR



Vodotěsná cestovní taška na kolečkách ORTLIEB Duffle RS (85-140 litrů)
od 8 390 Kč / 340 EUR



KATALOG

LINK

TERN Link B7
14 990 Kč / 609 EUR



červená



modrá



tmavě modrá



šedá

TERN Link C8
21 990 Kč / 899 EUR



modrá



reflexní žlutá



černá



reflexní žlutá

BYB

TERN BYB P8
37 990 Kč / 1 539 EUR



stříbrná

TERN BYB P10
40 990 Kč / 1 659 EUR



modrá

TERN VERGE D9
29 990 Kč / 1 219 EUR



černá

TERN VERGE P10
42 990 Kč / 1 749 EUR



modrá

NODE

TERN Node D8
26 990 Kč / 1 099 EUR



tmavě modrá

TERN Node D7i
33 990 Kč / 1 379 EUR



šedá

ECLIPSE

TERN Eclipse D16
31 990 Kč / 1 299 EUR



černá

TERN Eclipse P20
44 990 Kč / 1 829 EUR



šedá

TERN Eclipse X22
74 990 Kč / 3 049 EUR



černá



černá

VEKTRON

TERN Vektron Q9
79 990 Kč / 3 599 EUR



modrá
motor: Bosch® Active Plus

TERN Vektron S10
99 990 Kč / 4 069 EUR



černá
motor: Bosch® Performance

SHORT HAUL

TERN Short Haul D8
29 990 Kč / 1 219 EUR



černá



oranžová

NBD

TERN NBD-P8i
96 990 Kč / 3 939 EUR



modrá
motor: Bosch® Active Plus

TERN NBD-S5i
112 990 Kč / 4 599 EUR



červená
motor: Bosch® Performance



modrá
motor: Bosch® Performance

QUICK HAUL

TERN Quick Haul D8
74 990 Kč / 3 049 EUR



šedá
motor: Bosch® Active Plus



oranžová
motor: Bosch® Active Plus



fialová
motor: Bosch® Performance



oranžová
motor: Bosch® Performance



olivová
motor: Bosch® Performance

TERN HSD-S00-DBS
144 990 Kč / 5 899 EUR



dark blue
motor: Bosch® Performance

TERN HSD P5i
122 990 Kč / 4 999 EUR



Sea Breeze
motor: Bosch® Performance

NÁKLADNÍ ELEKTROKOLA 20"

TERN GSD S10
139 990 Kč / 5 699 EUR



modrá/šedá
motor: Bosch® Cargo



oranžová
motor: Bosch® Cargo



žlutá
motor: Bosch® Cargo

TERN GSD S00
159 990 Kč / 6 499 EUR



tmavě šedá
motor: Bosch® Cargo



oranžová
motor: Bosch® Cargo



světle šedá
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



Kanga™ Rack
1 890 Kč / 75 EUR



Luggage Truss™ G2
1 490 Kč / 60 EUR



Luggage Truss™ CMT
1 550 Kč / 65 EUR



Cargo™ Tray
2 090 Kč / 85 EUR



Pack Rack™
1 790 Kč / 70 EUR



Hauler™ Rack
3 690 Kč / 150 EUR



Transporteur™ Rack
4 090 Kč / 165 EUR



Shortbed™ Tray
3 690 Kč / 150 EUR



Batten Straps
490 Kč / 20 EUR



Quick Release CMT™
499 Kč / 20 EUR



Sidekick™ Doublewide Decks
3 690 Kč / 150 EUR



Trail Rack
890 Kč / 35 EUR



OROX

TERN OROX S12 27.5"
164 990 Kč / 6 699 EUR



žlutá
motor: Bosch® Performance CX

TERN OROX R14 27.5"
219 990 Kč / 8 939 EUR



šedá
motor: Bosch® Performance CX

BLATNÍKY

SKS 20" blatníky
790 Kč / 31 EUR



blatníky 451 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 26" blatníky
1 290 Kč / 50 EUR



Fenders X29
1 290 Kč / 50 EUR



Atlas X29 Front
5 690 Kč / 228 EUR



Atlas X29 Rear
5 690 Kč / 228 EUR



BRAŠNY A KOŠÍKY

RidePocket™
890 Kč / 35 EUR



RidePouch
740 Kč / 30 EUR



Go-To™ Bag
3 490 Kč / 140 EUR



HQ™ Bag
2 890 Kč / 115 EUR



Hold'Em™ Basket
1 390 Kč / 55 EUR



Bucketload™ Pannier
2 099 Kč / 85 EUR



Dry Goods™ Bag
3 090 Kč / 125 EUR



Cargo Hold 28
2 090 Kč / 85 EUR



Cargo Hold™ 37
5 190 Kč / 210 EUR



Cargo Hold™ 52
6 590 Kč / 265 EUR



Cargo Hold™ 72
6 690 Kč / 265 EUR



HSD Cache Box
990 Kč / 40 EUR



Kontti Basket
1 390 Kč / 55 EUR



WeatherTop Bag
3 190 Kč / 130 EUR



WeatherTop Cooler
5 690 Kč / 230 EUR



Bossless™ Bottle Cage
740 Kč / 30 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

3 490 Kč / 140 EUR



Sidekick™ Bars

1 890 Kč / 75 EUR



Captain's Chair G2

6 190 Kč / 250 EUR



Clubhouse+™

5 690 Kč / 230 EUR



Clubhouse+™ G3

5 690 Kč / 230 EUR



Clubhouse Backrest

890 Kč / 35 EUR



Clubhouse Seat Pad

750 Kč / 30 EUR



Sidekick™ Joyride Bars G2

1 590 Kč / 65 EUR



Sidekick™ Wheel Guard

749 Kč / 30 EUR



Sidekick™ Footrests

1 090 Kč / 45 EUR



Sidekick™ Stirrups

1 490 Kč / 60 EUR



Clubhouse™ Mini

3 690 Kč / 150 EUR



Clubhouse™ MadPad

1 390 Kč / 55 EUR



Storm Box™

5 690 Kč / 230 EUR



Storm Shield™

5 690 Kč / 230 EUR



Storm Box™ Mini

5 490 Kč / 220 EUR



Storm Shield™ Mini

5 490 Kč / 220 EUR



Soft Crate Mini

2 390 Kč / 95 EUR



Dog Roof Mini

2 390 Kč / 95 EUR



Stow Decks

3 390 Kč / 135 EUR



Sidekick Seat Belt

750 Kč / 30 EUR



Sidekick Wheel Guard XL

790 Kč / 30 EUR



Cargo Lid™ Lock

499 Kč / 20 EUR



PŘEPRAVA A ÚSCHOVA

CarryOn Cover 2

1 390 Kč / 55 EUR



PopCover™

1 390 Kč / 55 EUR



FlatFold™ Bag, S

5 290 Kč / 215 EUR



Stow™ Bag L

3 490 Kč / 140 EUR



Stow™ Bag S (BYB)

3 190 Kč / 130 EUR



Flightsuit™

1 990 Kč / 80 EUR



Airporter Slim

7 990 Kč / 325 EUR



Perch

1 890 Kč / 75 EUR



DÍLY, KOMPONENTY A OSTATNÍ

Tern Tool™ 2.0

1 390 Kč / 55 EUR



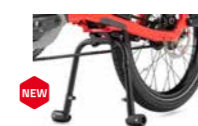
Atlas Kickstand

1 990 Kč / 79 EUR



DuoStand™ G3

3 190 Kč / 130 EUR



DuoStand™ Ends

890 Kč / 35 EUR



DuoStand S

2 490 Kč / 100 EUR



Storm Shield™

5 690 Kč / 230 EUR



Storm Box™ Mini

5 490 Kč / 220 EUR



Storm Shield™ Mini

5 490 Kč / 220 EUR



Soft Crate Mini

2 390 Kč / 95 EUR



Dog Roof Mini

2 390 Kč / 95 EUR



Stow Decks

3 390 Kč / 135 EUR



Sidekick Seat Belt

750 Kč / 30 EUR



Sidekick Wheel Guard XL

790 Kč / 30 EUR



Cargo Lid™ Lock

499 Kč / 20 EUR



Telescopic Seatpost™

1 749 Kč / 70 EUR



Andros II

1 719 Kč / 70 EUR



Lockstand Extensions

790 Kč / 30 EUR



MainStay™ Chain Guide

369 Kč / 15 EUR



Porter+™ Saddle

1 290 Kč / 50 EUR



Pedály MKS® UB-LITE

2 099 Kč / 85 EUR



barva: černá

Lockstand QuadStruts

3 690 Kč / 150 EUR



Tail Hitch L

2 290 Kč / 90 EUR



Branding Board Set

499 Kč / 20 EUR



Bike Tow Kit

2 790 Kč / 110 EUR



Nitelite Rear (Red)

1 109 Kč / 45 EUR



Nitelite Side (Amber)

1 109 Kč / 45 EUR



Biologic PostPump 33,9 mm

790 Kč / 32 EUR



stříbrná / černá

Biologic PostPump 27,2 mm

490 Kč / 20 EUR



stříbrná / černá

Biologic ARX - gripy s nářadím

490 Kč / 20 EUR



TURISTICKÉ CYKLO BRAŠNY

Back-Roller

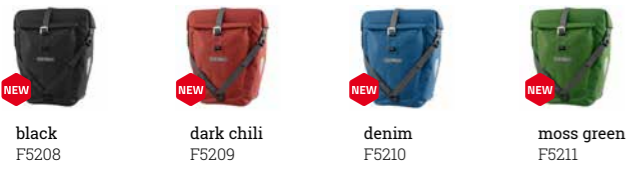
3 890 Kč / 155 EUR (pár)



černá F5301 červená F5302 tmavě šedá F5305 oranžová F5306 petrol F5309 olivová F530119 sunny F5310 bílá F5300

Back-Roller Plus CR 20L

2 790 Kč / 110 EUR (pár)



black F5208 dark chili F5209 denim F5210 moss green F5211

Back-Roller City 40L

2 990 Kč / 120 EUR (pár)



červená F5001 černá F5002 bílá F5003

Back-Roller Plus CR 40L

4 490 Kč / 180 EUR (pár)



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

Back-Roller Free 40L

3 990 Kč / 160 EUR (pár)



černá F5103 lagoon F5104

Back-Roller XL Plus 78L

6 090 Kč / 245 EUR (pár)



černá F5251 dark chilli F5254

Back-Roller XL 78L

5 590 Kč / 225 EUR (pár)



černá F5351 červená F5352

Pedal Mate 16L

3 590 Kč / 145 EUR



dark sand F8224

Back Roller Free Single 20L

2 590 Kč / 105 EUR 2 090 Kč / 85 EUR



QL3.1 - černá F5110 QL2.1 - černá F5111

Back-Roller High-Vis 20L

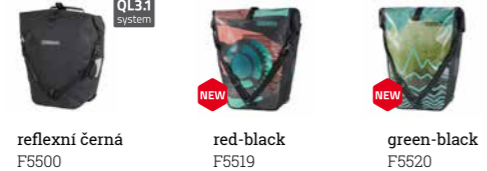
3 390 Kč / 135 EUR



reflexní žlutá F5504 reflexní černá F5505

Back Roller Design 20L

3 890 Kč / 155 EUR 2 290 Kč / 90 EUR



reflexní černá F5500 red-black F5519 green-black F5520

Bike-Packer 40L

4 190 Kč / 170 EUR (pár)



červená F2601 černá F2603 petrol F2604

Bike-Packer Plus 42L

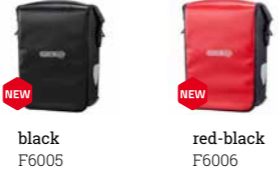
5 290 Kč / 215 EUR (pár)



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

Sport-Roller Core 20L

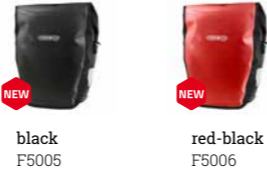
1 590 Kč / 65 EUR



black F6005 red-black F6006

Back-Roller Core 14,5L

1 790 Kč / 70 EUR



black F5005 red-black F5006

Sport-Roller 25L

3 390 Kč / 135 EUR (pár)



černá F6301 červená F6302 tmavě šedá F6305 oranžová F6306 petrol F6309 sunny F6310 černá F6103 lagoon F6104

Sport-Roller Free 25L

3 490 Kč / 140 EUR (pár)



černá F6103 lagoon F6104

Sport-Roller Free 14,5L

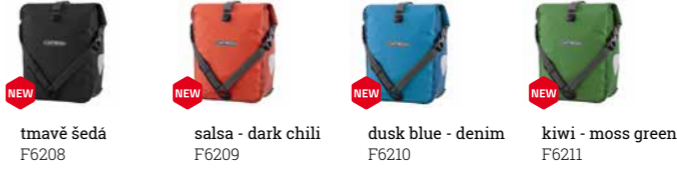
2 390 Kč / 95 EUR



černá F6107

Sport-Roller Plus 14,5L

2 090 Kč / 85 EUR



tmavě šedá F6208 salsa - dark chili F6209 dusk blue - denim F6210 kiwi - moss green F6211

Sport-Packer Plus 30L

4 190 Kč / 165 EUR (pár)



tmavě šedá F4904 salsa - dark chili F4905

Sport-Packer 30L

3 690 Kč / 150 EUR (pár)



červená F4801 černá F4803 petrol F4804

Bike-Packer Original 20L

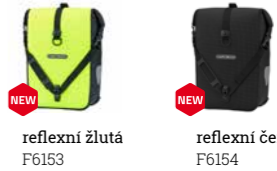
2 290 Kč / 89,99 EUR



šedá F2611 červená F2612

Sport-Roller High-Vis 14,5L

3 090 Kč / 125 EUR



reflexní žlutá F6153 reflexní černá F6154

Outer-Pocket



4,1L F91L 2,1L F91S

Carrying System Bike Pannier



F35

Mesh Pocket



F9121

Packing cubes



3-dílný set pro brašny F3905

Commuter Insert



organizér do brašen F3906

Packing Cube S



F3907

Packing Cube L



F3908

Toiletry Bag



F3909

Packing Cube Bundle



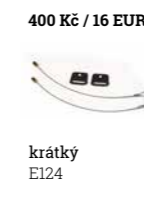
F3910

Pannier Stabilizing Insert



F3911

Anti-theft device



krátký E124 dlouhý E125

ŘÍDÍTKOVKY

Ultimate 5L

1 890 Kč / 75 EUR



černá
F3611



červená
F3612



petrol
F3613



sunny
F3615



bílá
F3616

Ultimate Plus 5L

2 090 Kč / 85 EUR



tmavě šedá
F3634



salsa - dark chili
F3635



dusk blue - denim
F3636



kiwi - moss green
F3637



pepřová
F3701



modrá
F3702



ash rose
F3704

Ultimate Urban 5L

2 290 Kč / 90 EUR

Ultimate Free 5L

1 990 Kč / 80 EUR



černá
F3681



lagoon
F3682



černá
F3413



lagoon
F3414

Ultimate Six Free 6,5L

2 390 Kč / 95 EUR

Ultimate 6,5L

2 090 Kč / 85 EUR



černá
F3128



červená
F3129



petrol
F3130



tmavě šedá
F3131



oranžová
F3139

Ultimate Plus 6,5L

2 490 Kč / 100 EUR



granite - black
F3176



kiwi - moss green
F3177



salsa - dark chili
F3178



dusk blue - denim
F3179



reflexní žlutá
F3462



reflexní černá
F3463

Ultimate High-Vis 6,5L

3 090 Kč / 125 EUR

Ultimate Original 7L

2 290 Kč / 89,99 EUR



šedá
F3126



červená
F3127

Handlebar Mounting-Set Extension

340 Kč / 13,50 EUR



E165

Handlebar Mounting-Set Support

450 Kč / 18 EUR



F1451

Ultimate Camera-Insert

670 Kč / 27 EUR



F94

Mounting-Set QR

930 Kč / 37 EUR



E241

Mounting Set bez zámku

500 Kč / 20 EUR



E225

Mounting Set se zámkem

650 Kč / 26 EUR



E185

Mounting Set E-Bike bez zámku

700 Kč / 28 EUR



E226

Mounting Set E-Bike se zámkem

850 Kč / 34 EUR



E207

Ultimate Map-Case

820 Kč / 33 EUR



F1402

Safe-it

790 Kč / 30 EUR



16x9 cm
D2111

840 Kč / 32 EUR



18x10 cm
D2121

Safe-It Mounting-Set

250 Kč / 10 EUR



F1420

Ultimate Internal-Divider

250 Kč / 10 EUR



F3903

Ultimate Bottle Cage Mount

250 Kč / 10 EUR



F3180

PODSEDLOVKY

Micro-Bag 0,5L

850 Kč / 34 EUR



F9664

Micro-Bag 0,8L

950 Kč / 38 EUR



F9674

Saddle-Bag 1,6L

1 290 Kč / 50 EUR



F9414

Saddle-Bag 4,1L

1 390 Kč / 55 EUR



F9424

Saddle-Bag High-Vis 4,1L

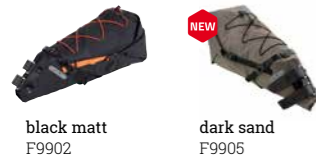
2 090 Kč / 85 EUR



F9485

BIKEPACKING

Seat-Pack 16.5L
4 090 Kč / 165 EUR



black matt F9902
dark sand F9905

Seat-Pack 11L
3 890 Kč / 155 EUR



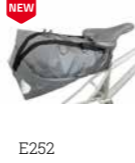
black matt F9912
dark sand F9913

Seat-Pack QR
4 390 Kč / 175 EUR



black matt F9903
dark sand F9904

Seat-Pack Support-Strap
290 Kč / 11 EUR



E252

Handlebar-Pack 15L
3 590 Kč / 145 EUR



black matt F9922
dark sand F9925

Handlebar-Pack 9L
3 090 Kč / 125 EUR



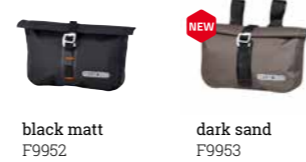
black matt F9932
dark sand F9933

Handlebar-Pack QR
3 890 Kč / 155 EUR



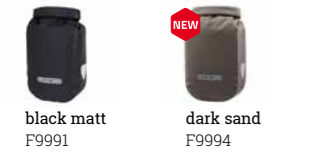
black matt F9923
dark sand F9926

Accessory-Pack 3,5L
1 590 Kč / 65 EUR



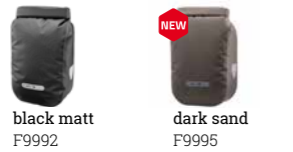
black matt F9952
dark sand F9953

Fork-Pack 4,1L/5,8L
1 490 Kč / 60 EUR



black matt F9991
dark sand F9994

1 590 Kč / 65 EUR



black matt F9992
dark sand F9995

Frame-Pack 4L/6L
3 090 Kč / 125 EUR



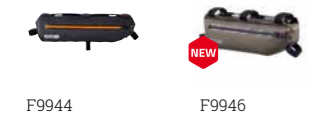
F9973
F9974

Frame-Pack RC 4L/6L
2 890 Kč / 115 EUR



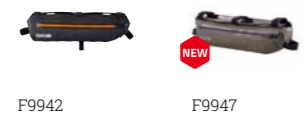
F9975
F9976

Frame-Pack Toptube 3L/4L
2 890 Kč / 115 EUR



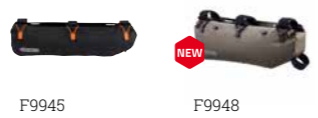
F9944
F9946

3 090 Kč / 125 EUR



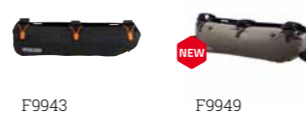
F9942
F9947

Frame-Pack Toptube RC 3L/4L
2 590 Kč / 105 EUR



F9945
F9948

2 890 Kč / 115 EUR



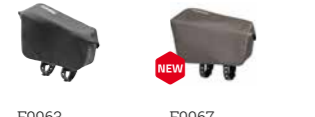
F9943
F9949

Fuel-Pack QR 1,5L
1 990 Kč / 80 EUR



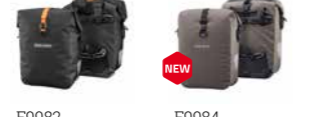
F8242

Fuel-Pack 1L
1 590 Kč / 65 EUR



F9963
F9967

Gravel Pack 25L
3 590 Kč / 145 EUR (pár)



F9982
F9984

Gravel Pack 14,5L
2 490 Kč / 100 EUR (pár)



F9986

Atrack Bike 25L
5 490 Kč / 220 EUR



R7100

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



černá F6402
dark chilli F6403

Handlebar-Pack Plus 11L
3 090 Kč / 125 EUR



černá F3253
červená F3254

Handlebar-Pack QR Inner Pocket
290 Kč / 11 EUR



F9924

Offset-Plate 64mm
225 Kč / 9 EUR



F9964

O-Strap 14,5/190mm
140 Kč / 5,50 EUR



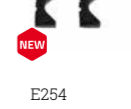
F9965

O-Strap Bottle Cage Mount
400 Kč / 16 EUR



F9966

Protective Cap Handlebar-Pack QR
140 Kč / 5,50 EUR



E254

Fuel-Pack QR - mounting set
390 Kč / 15 EUR



F8243

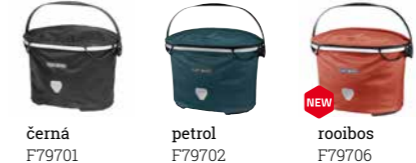
MĚSTSKÉ BRAŠNY A KOŠÍKY

Barista Urban 6L
4 090 Kč / 165 EUR



pepřová F3360
ash rose F3362

Up-Town 17.5L
2 090 Kč / 85 EUR



černá F79701
petrol F79702
rooibos F79706

Up-Town Urban 17.5L
2 390 Kč / 95 EUR



pepřová F79901
modrá F79902
ash rose F79904

Up-Town Rack 17.5L
2 490 Kč / 100 EUR



černá F79600
petrol F79601
rooibos F79605

Up-Town Rack Urban 17.5L
3 090 Kč / 125 EUR



pepřová F79400
ash rose F79403

Velo-Shopper 18L
3 190 Kč / 130 EUR



ebony F7527
cement F7528
cascade F7529

Back-Roller Urban 20L
2 390 Kč / 95 EUR



pepřová F5502
modrá F5506
ash rose F5508

Back-Roller Urban Line 20L
2 990 Kč / 120 EUR



pepřová F5510
modrá F5512
ash rose F5514

Twin-City Urban 9L
3 590 Kč / 140 EUR



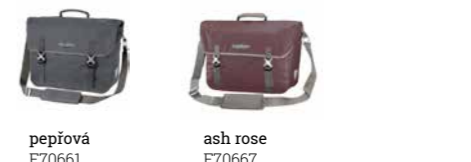
pepřová F8101
modrá F8102
ash rose F8104

Commuter-Bag Urban 20L
4 790 Kč / 195 EUR



pepřová F70664
modrá F70665
ash rose F70668

Commuter-Bag Two Urban 20L
5 190 Kč / 210 EUR



pepřová F70661
ash rose F70667

Office-Bag 21L QL2.1 system

3 890 Kč / 155 EUR

matná černá
F70704**Office-Bag 21L** QL3.1 system

4 390 Kč / 175 EUR

černá
F70726**Office-Bag Urban 21L** QL2.1 system

4 190 Kč / 170 EUR

pepper
F70713**Office-Bag High-Vis 21L** QL3.1 system

5 090 Kč / 205 EUR

reflexní černá
F70952**Office-Bag High-Vis 21L** QL2.1 system

4 590 Kč / 185 EUR

reflexní černá
F70971**Trunk Bag RC 12L** TOP LOCK

2 890 Kč / 115 EUR

černá
F8422**Trunk Bag RC Urban 12L** TOP LOCK

3 090 Kč / 125 EUR

pepřová
F8520**Trunk Bag - 10L** TOP LOCK

3 590 Kč / 145 EUR

Černá
F8240Petrol
F8241**NOSIČE****Quick Rack**

2 490 Kč / 100 EUR



F78104

Quick Rack Light

2 390 Kč / 95 EUR



F78105

Quick Rack Seat Stay Adapter

400 Kč / 16 EUR



F78106

Rack Three

2 490 Kč / 100 EUR



F78103

Quick Rack Mudguard 38mm

540 Kč / 21 EUR



F78107

Quick Rack Mudguard 50mm

540 Kč / 21 EUR



F78108

Quick Rack Mudguard 72mm

540 Kč / 21 EUR



F78109

BATOHY**Vario 20L** QL3.1 system

5 190 Kč / 205 EUR

černá
F7749rooibos
F7750černá
F7717petrol
F7718rooibos
F7719**Flap High-Vis**

2 290 Kč / 90 EUR

černá reflexní
F77160**Vario 26L** QL2.1 system

4 990 Kč / 200 EUR

černá
F7712petrol
F7713rooibos
F7715rooibos
F7720černá
F7746rooibos
F7747**Vario 26L** QL3.1 system

5 490 Kč / 220 EUR

Vario High-Vis 26L QL2.1 system

6 190 Kč / 250 EUR

černá reflexní
F7716**Soulo 25L**

4 690 Kč / 190 EUR

ebony
R4205cascade
R4206cement
R4207dark sand
R4208**Velocity 17L**

2 790 Kč / 110 EUR

černá
R4300petrol
R4302černá
R4020petrol
R4022**Velocity PS 17L**

2 890 Kč / 115 EUR

černá
R430001rooibos
R430005dark sand
R430008atlantis green
R430009**Velocity 29L**

3 490 Kč / 140 EUR

černá
R4350petrol
R4351**Velocity PS 23L**

3 090 Kč / 125 EUR

černá
R402001rooibos
R402007dark sand
R402013atlantis green
R402014**Velocity High-Vis 23L**

3 990 Kč / 160 EUR

reflexní žlutá
R4043reflexní černá
R4044**Commuter Daypack City 21L**

3 690 Kč / 150 EUR

černá
R4105petrol
R4108rooibos
R4111**Velocity Design 23L**

3 090 Kč / 125 EUR

aqua
R4067trees
R4068**Commuter Daypack Urban 21L**

4 490 Kč / 180 EUR

pepřová
R4155modrá
R4156ash rose
R4158pepřová
R4190modrá
R4191**Commuter Daypack Urban 27L**

4 690 Kč / 190 EUR

Commuter Daypack High-Vis 21L

5 490 Kč / 220 EUR



R4150

Vario 20L QL2.1 system**Vario 20L** QL2.1 system

4 590 Kč / 185 EUR

Commuter Daypack 27L

3 990 Kč / 160 EUR

černá
R4175petrol
R4178**Daypack Metrosphere 21L**

4 690 Kč / 190 EUR



R4140

Soulo Metrosphere 25L

4 990 Kč / 200 EUR



R4210

Atrack Metrosphere 34L

5 990 Kč / 240 EUR



R7200

Messenger bag 39L

3 290 Kč / 130 EUR

žlutá
R2210červená
R2213černá
R2214**Messenger Bag Pro 39L**

4 090 Kč / 165 EUR



R2201

**Messenger-Bag
Waist-Strap-Pocket**
350 Kč / 14 EUR



F32G

**Messenger-Bag
Organizer**
490 Kč / 19 EUR



F32D

**Messenger-Bag
Compartment A3**
340 Kč / 13 EUR



F32C

**Messenger-Bag
Laptop Compartment**
580 Kč / 23 EUR



F32K

Atrack 25L
5 490 Kč / 200 EUR



černá
R7004



rooibos
R7005



petrol
R7006

Atrack 35L
5 690 Kč / 230 EUR



černá
R7054



rooibos
R7055



petrol
R7056



NEW
dark sand
R7057

Atrack 45L
5 990 Kč / 240 EUR



černá
R7104



rooibos
R7105



petrol
R7106



R7152

Atrack Core 25L
5 490 Kč / 220 EUR



R10102

**Atrack
Hydration-System**
1 150 Kč / 46 EUR

**Attachment
Kit for Helmets**
470 Kč / 19 EUR



R10103

**Attachment
Kit for Gear**
590 Kč / 23 EUR



R10104

**Compression-Straps
Atrack**
500 Kč / 20 EUR



R10106



R10107



R10108



R10109

Packman Pro Two 25L
3 690 Kč / 150 EUR



černá
R3206



Petrol
R3212



rooibos
R3214



černý
R6031

Light-pack 25L
2 590 Kč / 105 EUR

CESTOVNÍ TAŠKY

Rack-Pack 24L
2 090 Kč / 80 EUR



červená
K39



černá
K61



olivová
K61H6



sunny
K61H7

Rack-Pack FREE 31L
2 490 Kč / 100 EUR



černá
K6211

Rack-Pack 31L
2 990 Kč / 90 EUR



červená
K40



černá
K62



olivová
K62H6



sunny
K62H7



oranžová
K62P8

Duffle 40L
4 390 Kč / 175 EUR



černá
K1471



sunny
K1473



olivová
K1475



černá
K1431



sunny
K1433



olivová
K1435

Duffle 60L
4 590 Kč / 185 EUR

Duffle RC 49L
2 990 Kč / 120 EUR



NEW
black
K1410



NEW
olive
K1411



NEW
coral
K1412



NEW
black
K1420



NEW
olive
K1421

Duffle RC 89L
3 490 Kč / 140 EUR

Duffle 85L
4 890 Kč / 195 EUR



černá
K1401



sunny
K1403



olivová
K1405



černá
K1451



sunny
K1453



olivová
K1455

Duffle 110L
5 090 Kč / 205 EUR

Duffle RS 85L
8 390 Kč / 340 EUR



černá
K13001



sunny
K13002

Duffle RS 110L
8 890 Kč / 360 EUR



černá
K13101



sunny
K13102

Duffle RS 140L
9 390 Kč / 380 EUR



černá
K13201



sunny
K13202

Duffle RG 34L
8 390 Kč / 340 EUR



černá
K12001

Duffle RG 60L
8 890 Kč / 360 EUR



černá
K12101

Duffle RG 85L
9 390 Kč / 380 EUR



černá
K12201

Big-Zip 140L
5 590 Kč / 225 EUR



černá
K1305

Duffle Metrosphere 40L
4 690 Kč / 200 EUR



černá
K1480

Duffle Metrosphere 60L
4 990 Kč / 200 EUR



černá
K1440

LODNÍ VAKY

Dry-Bag Light 1,5L 450 Kč / 18 EUR



oranžová K20101
světle zelená K20103
černá K20107

Dry-Bag Light 3L 500 Kč / 20 EUR



oranžová K20201
světle zelená K20203
černá K20207

Dry-Bag Light 7L 570 Kč / 23 EUR



oranžová K20401
světle zelená K20403
černá K20407

Dry-Bag Light 12L 620 Kč / 25 EUR



oranžová K20501
světle zelená K20503
černá K20507

Dry-Bag Light 22L 670 Kč / 27 EUR



oranžová K20601
světle zelená K20603
černá K20607

Dry-Bag Light Valve 7L 640 Kč / 26 EUR



oranžová K2201
světle zelená K2221
černá K2241

Dry-Bag Light Valve 12L 690 Kč / 28 EUR



oranžová K2202
světle zelená K2222
černá K2242

Dry-Bag Light Valve 22L 740 Kč / 30 EUR



oranžová K2203
světle zelená K2223
černá K2243

Dry Bag 5L 500 Kč / 20 EUR



černá K4051
červená K4052

Dry Bag 7L 530 Kč / 21 EUR



černá K4151
červená K4152

Dry Bag 10L 550 Kč / 22 EUR



černá K4351
červená K4352

Dry Bag 13L 580 Kč / 23 EUR



černá K4451
červená K4452

Dry Bag 22L 600 Kč / 24 EUR



černá K4551
červená K4552

Dry Bag 35L 680 Kč / 27 EUR



černá K4651
červená K4652

Dry Bag 59L 800 Kč / 32 EUR



černá K4751
červená K4752

Dry Bag 79L 930 Kč / 37 EUR



černá K4851
červená K4852

Dry Bag 109 L 1 050 Kč / 41 EUR



černá K4951
červená K4952

Dry-Bag Heavy Duty 13L 650 Kč / 26 EUR



černá K5351

Dry-Bag Heavy Duty 22L 750 Kč / 30 EUR



černá K5451

Dry-Bag Heavy Duty 35L 880 Kč / 35 EUR



černá K5551

Dry Bag 59L 1 140 Kč / 45 EUR



černá / šedá K5651

Dry Bag 79L 1 290 Kč / 50 EUR



černá / šedá K5751

Dry Bag 109L 1 390 Kč / 56 EUR



černá / šedá K5851

X-Plorer 35L 1 990 Kč / 80 EUR



R17204

X-Plorer 59L 2 090 Kč / 85 EUR



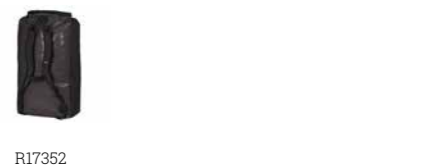
R17254

X-Tremer 113L 2 790 Kč / 110 EUR



R17302

X-Tremer 150L 3 090 Kč / 125 EUR



R17352

VAKY NA VODU

Water Bag 2L 520 Kč / 21 EUR



černá N22

modrá N45

Water Bag 4L 620 Kč / 25 EUR



černá N24

modrá N46

Water Bag 10L 820 Kč / 33 EUR



černá N26

modrá N47

Water Sack 10L 820 Kč / 33 EUR



modrá N48

Drinking Tube 500 Kč / 20 EUR



N4201

Shower Valve 140 Kč / 4,50 EUR



černá N30

Folding Bowl 5L 690 Kč / 28 EUR



N11A

Folding Bowl 10L 740 Kč / 30 EUR



N12A

Folding Bowl 20L 910 Kč / 37 EUR



N121

Folding-Bowl 50L 2 190 Kč / 88 EUR



N201

OSTATNÍ

Document bag transparent 350 Kč / 14 EUR



A6 D01

A5 D02

A4 D03

Map-case 570 Kč / 23 EUR



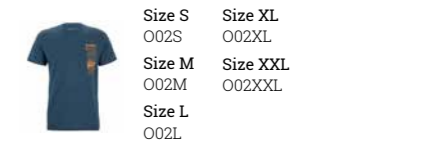
L D13

Reflective Straps 300 Kč / 12 EUR



D63

T-Shirt 620 Kč / 25 EUR



Size S O02S
Size M O02M
Size L O02L
Size XL O02XL
Size XXL O02XXL

KOŽENÁ SEDLA

Swift
4 690 Kč / 190 EUR



černá B360H00A17202 medová B360H00A17203 hnědá B360H00A17205

B15 Swallow
4 690 Kč / 190 EUR



černá B354000A17202 medová B354000A17203 hnědá B354000A17205

B17
3 790 Kč / 150 EUR



černá B211000A07202 medová B211000A07203 hnědá B211000A07205

B17 Short
3 790 Kč / 150 EUR



černá B211D00A07202 medová B211D00A07203 hnědá B211D00A07205

B17 Narrow
3 790 Kč / 150 EUR



černá B214000A07202 medová B214000A07203 hnědá B214000A07205

B17 Narrow Carved
3 790 Kč / 150 EUR



černá B214ILOA07202 medová B214ILOA17203 hnědá B214ILOA17205

B17 Carved
3 790 Kč / 150 EUR



černá B211ILOA07202 medová B211ILOA17203 hnědá B211ILOA17205

B17 Carved Short
3 790 Kč / 150 EUR



Black B211DILA07202 Honey B211DILA17203 A. Brown B211DILA17205

B17 Special
4 690 Kč / 190 EUR



černá B211000A17202 medová B211000A17203 hnědá B211000A17205

B17 Special Short
4 690 Kč / 190 EUR



černá B211D00A17202 medová B211D00A17203 hnědá B211D00A17205

B17 Softened
3 790 Kč / 150 EUR



B211PLOA07210

B17 Softened Short
3 790 Kč / 150 EUR



B211DPLA07210

B17 Special Titanium
6 390 Kč / 260 EUR



B211000A27202

Flyer
3 990 Kč / 160 EUR



černá B396H00A07202 medová B396H00A07203 hnědá B396H00A07205

Flyer Short
3 990 Kč / 160 EUR



černá B396D00A07202 medová B396D00A07203 hnědá B396D00A07205

Flyer Softened
3 990 Kč / 160 EUR



B396HPLA07210

Flyer Carved
3 990 Kč / 160 EUR



černá B396HILA07202 medová B396HILA07203 hnědá B396HILA07205

Flyer Special
4 690 Kč / 190 EUR



černá B337H00A07202 medová B337H00A07203 hnědá B337H00A07205

B67
3 990 Kč / 160 EUR



černá B427HS0A07202 medová B427HS0A07203 hnědá B427HS0A07205

B67 Short
3 990 Kč / 160 EUR



černá B427DS0A07202 medová B427DS0A07203 hnědá B427DS0A07205

B67 Softened
3 990 Kč / 160 EUR



B427HPLA07210

B67 Softened Short
3 990 Kč / 160 EUR



B427DPLA07210

B33
5 690 Kč / 230 EUR



černá B256S00A07202 medová B256S00A07203 černá B348S00A07202

B135
5 690 Kč / 230 EUR



černá B348S00A07202

B68
3 990 Kč / 160 EUR



černá B282HS0A07202 medová B282HS0A07205 hnědá B282HS0A07203

B72
4 490 Kč / 180 EUR



černá B391000A07205 hnědá B391000A07202

B66
4 490 Kč / 180 EUR



černá B281HS0A07202 medová B281HS0A07203 hnědá B281HS0A07205

B66 Short
4 490 Kč / 180 EUR



černá B281DS0A07202 medová B281DS0A07203 hnědá B281DS0A07205

CAMBIUM SEDLA

C13

4 990 Kč / 200 EUR



145 mm
C203M00A06300

158 mm
C203W00A06300

C13 Carved

4 990 Kč / 200 EUR



145 mm
C203MC0A06300

158 mm
C203WC0A06300

C15

3 290 Kč / 130 EUR



C205000A06300

C15 Carved

3 290 Kč / 130 EUR



C205C00A06300

C17

3 290 Kč / 130 EUR



black
C201000A06300

mud green
C201000A00401

orange
C201000A06317

octane
C201000A06354

NEW
Brown
C201000A06305

C17 Carved

3 290 Kč / 130 EUR



black
C201C00A06300

NEW
Orange
C201C00A06317

NEW
Octane
C201C00A06354

NEW
Mud Green
C201C00A00401

NEW
Brown
C201C00A06305

C17 Special Organic

3 990 Kč / 160 EUR



černá
C211000A06001

přírodní
C211000A06015

černá/měď
C211000A56000

C19

3 290 Kč / 130 EUR



C209000A06300



C209C00A06300

C67

3 290 Kč / 130 EUR



SCM67NYA00000

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

natural
CT03000A16115

orange
CT03000A16117

octane
CT03000A16154

mud green
CT03000A10401

Slender Leather Grips 130|100 mm

2 220 Kč / 90 EUR



černá
BLG4LL0A17202

medová
BLG4LL0A17203

hnědá
BLG4LL0A17205



Dark Tan
BLG4LL0A17210

černá
BLG2LL0A17202

medová
BLG2LL0A17203

hnědá
BLG2LL0A17205

Ergonomic Leather Grips 130|100 mm

1 990 Kč / 80 EUR



černá
BLG7LL0A07202

medová
BLG7LL0A07203

hnědá
BLG7LL0A07205

Ergonomic Rubber Grips 130|100 mm

1 490 Kč / 60 EUR



CSG6LL0A01000

Cambium Rubber Grips 130|100 mm

1 150 Kč / 45 EUR



all black
CSG5LL0A01000

natural
CSG5LL0A16015

SCAPE SÉRIE - BRAŠNY PRO BIKEPACKING A CYKLOTURISTIKU

Scape Seat Bag 8L

3 490 Kč / 140 EUR



Black
BSB03PLA00000

Scape Handlebar Roll 11L

3 490 Kč / 140 EUR



Black
BHB03PLA00000

Scape Feed Pouch 1,2L

1 290 Kč / 50 EUR



Black
BHB04PLA00000

Scape Handlebar Pouch 3L

1 790 Kč / 70 EUR



Black
BHB01PLA00000

Scape Frame Bag 3L

2 390 Kč / 95 EUR



Black
BFB01PLA00000

Scape Frame Bag Large 3,5L

2 490 Kč / 100 EUR



Black
BFB03PLA00000

Scape Full Frame bag 5L

2 990 Kč / 120 EUR



Black
BFB02PLA00000

Scape Top Tube Bag 0,9L

1 390 Kč / 55 EUR



Black
BTT01PLA00000

Scape Top Tube Bag with bolts 0,9L

1 690 Kč / 65 EUR



Black
BTT03PLA00000

Scape Top Tube Bag Long 1,5L

1 690 Kč / 65 EUR



Black
BTT02PLA00000

Scape Saddle Pocket Bag 0,7L

1 290 Kč / 50 EUR



Black
BSB01PLA00000

Scape Large Pannier 22L

3 090 Kč / 125 EUR



Black
BPA01PLA0L000

Scape Small Pannier 13L

2 990 Kč / 120 EUR



Black
BPA01PLA0S000

BRAŠNY NA KOLO

Challenge 0,5L 2 790 Kč / 110 EUR



černá
B743600A27202



medová
B743600A27203



hnědá
B743600A27205



aged
B743600A27210



stříbrná
BB00300A10003



černá
BB00300A20000

Hoxton 4 690 Kč / 190 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

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

Leather Hub Shiner 550 Kč / 22 EUR



černá
BHS0001A07202



medová
BHS0001A07203



hnědá
BHS0001A07205

Sandwich Seat Adapter 1 190 Kč / 45 EUR



BSSA000A0A008

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



BLLF000A12001

FEMTO zadní 629 Kč / 25 EUR



BLLR000A12001

Proofide Saddle Wax 50ml 450 Kč / 18 EUR



50ml
AMA0400A0L

Leather Saddle Care Kit 450 Kč / 18 EUR



AMA0100000

Leather 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

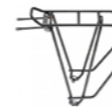


ZADNÍ NOSIČE

Cargo Evo 3 250 Kč / 129,90 EUR



28"
11100



26"
12100

Disco 2 990 Kč / 119,90 EUR



28"
42000



26"
43000

Logo Evo 3 250 Kč / 129,90 EUR



26"/28"
80100

Logo - stainless 4 350 Kč / 174,90 EUR



26"/28"
70008

Grand Tour 4 090 Kč / 164,90 EUR



26"/28"
110817-001

Vega 2 490 Kč / 99,90 EUR



29"
44200

Vega Evo 2 590 Kč / 104,90 EUR



26"/28"
44100

Airy 9 890 Kč / 399,90 EUR



26"/28" - titanium
33000

Logo 2 990 Kč / 119,90 EUR



29"
82001

FAT 3 590 Kč / 144,90 EUR



26"/28"
449010-001

Liviano 14 790 Kč / 599,90 EUR



28"
350000-001

Cosmo 26"/28" 4 350 Kč / 174,90 EUR



26"/28"
70000

PŘEDNÍ NOSIČE

Tara 2 350 Kč / 94,90 EUR



26"/28"
200001-001



26"/28" - Big Apple
20004

Tara - stainless 3 250 Kč / 129,90 EUR



26"/28"
210000-001

Tara Titan 8 650 Kč / 349,90 EUR



28"
230000-001

Grand Expedition Front 4 350 Kč / 174,90 EUR



26"/28"
204060-001

Duo 2 250 Kč / 89,90 EUR



26"/28"
600002-001

DOPLŇKY

Set na montáž na vidlici bez horních matic 250 Kč / 9,90 EUR



250 Kč / 9,90 EUR

Set na montáž na vidlici bez horních matic 350 Kč / 13,90 EUR 20 až 26 mm 72100 400 Kč / 15,90 EUR 25 až 40 mm 72200



350 Kč / 13,90 EUR
20 až 26 mm
72100

400 Kč / 15,90 EUR
25 až 40 mm
72200

Foot Extension Set 440 Kč / 17,90 EUR



70024

Ochranné folie - set 250 Kč / 9,60 EUR



79005

Quick-release adapter-set 750 Kč / 29,90 EUR standard 71500 610 Kč / 24,50 EUR large 71600



750 Kč / 29,90 EUR
standard
71500

610 Kč / 24,50 EUR
large
71600

Thru-axle adapter 640 Kč / 24,95 EUR



71700

Fast Release Adapter 990 Kč / 39,95 EUR



71800

BRAŠNY A KOŠÍKY

Talis 2.0
1 750 Kč / 69,95 EUR



černá 0100-201 modrá 0100-202 žlutá 0100-203

Talis Plus 2.0
2 250 Kč / 89,95 EUR



černá 0900-201 modrá 0900-202 žlutá 0900-203

Yves 2.0
2 990 Kč / 79,95 EUR



černá 0803-201

Agnetha 2.0
1 750 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 2.0
1 250 Kč / 49,95 EUR



1400-201

Bask-It Trunk 2.0 Small
1 490 Kč / 59,95 EUR



23012

Bask-It 2.0 Large
1 230 Kč / 49,95 EUR



23007

Bask-It 2.0 Small
1 230 Kč / 49,95 EUR



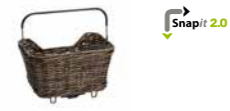
23008

Yoshi 2.0
1 110 Kč / 44,95 EUR



1500-201

Baskit Willow 2.0
2 490 Kč / 99,95 EUR



23020

Woodpacker 2.0
1 990 Kč / 79,95 EUR



23024

Tour Box 2.0
1 750 Kč / 69,95 EUR



24800

Odin 2.0
2 090 Kč / 84,95 EUR



1100-201

Louis 2.0
2 490 Kč / 99,95 EUR



0503-201

Jil 2.0
3 250 Kč / 129,95 EUR



0500-201

SnapIT 2.0 Connect
620 Kč / 24,95 EUR



37001

NOSIČE

FoldIT Adjustable
1 490 Kč / 59,95 EUR



24" - 29" 05310-001

Eco 1.0
1 150 Kč / 44,95 EUR



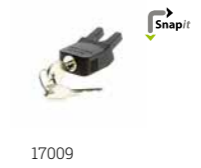
28" 020310-001

Eco 1.0 Tour 26" / 28"
1 190 Kč / 47,95 EUR



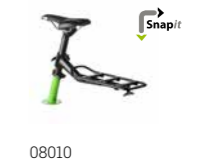
020312-001 020313-001

Secure IT Snap It
370 Kč / 14,95 EUR



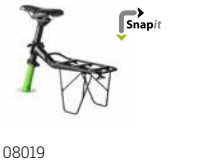
17009

ClipIT
1 690 Kč / 66,95 EUR



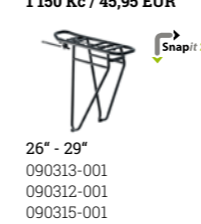
08010

ClipIT side supports
499 Kč / 19,95 EUR



08019

Basic 2.0 Tour
1 150 Kč / 45,95 EUR



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

StandIT 2.0
1 750 Kč / 47,95 EUR



29" 091225-001

StandIT 2.0 Tour
1 850 Kč / 74,95 EUR



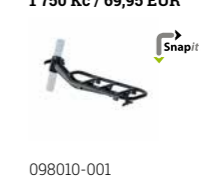
28" 091215-001

TopIT 2.0
1 950 Kč / 77,95 EUR



097210-001

ClipIT 2.0
1 750 Kč / 69,95 EUR



098010-001

FrontIT
1 490 Kč / 59,95 EUR

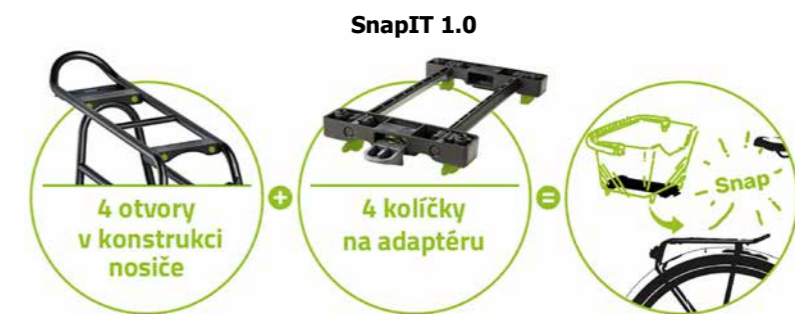


074100-001

ViewIT
890 Kč / 35,95 EUR



510000-001





DĚTSKÉ VOZÍKY

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

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 13 490 Kč / 539 EUR



modrá 938101 modrá 938102 tyrkysová 937101 červená 949209 žlutá 946208 žlutá 946212

1-Wheel Stroller Kit 2 490 Kč / 99 EUR **2-Wheel Stroller Kit** 2 790 Kč / 109 EUR **Jogger Kit** 3 990 Kč / 159 EUR **Ski Kit** 7 990 Kč / 325 EUR **16+ Wheel Kit** 5 590 Kč / 227 EUR



960047 960140 single 960137 double 960138 960223 160082

Baby Snuggler 2 990 Kč / 120 EUR **Bunting Bag** 2 490 Kč / 99 EUR **Handlebar Console** 1 190 Kč / 48 EUR **Floor Mat** 1 190 Kč / 48 EUR



960158 960206 960133 single 960143 double 960141

Trailer Storage Bag 1 890 Kč / 77 EUR **Storage Cover** 1 990 Kč / 81 EUR **vlaječka na vozík** 790 Kč / 32 EUR



960152 960153 960009

NÁKLADNÍ VOZÍKY

Flatbed 10 490 Kč / 479 EUR **Nomad** 12 990 Kč / 529 EUR **Travoy** 10 490 Kč / 429 EUR **Coho XC** 14 990 Kč / 609 EUR **Pannier Set** 2 790 Kč / 113 EUR



941206 945204 černá 951309 šedá 951311 935103 960157

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

2 790 Kč / 113 EUR 2 990 Kč / 122 EUR 1 590 Kč / 65 EUR 2 790 Kč / 113 EUR 1 490 Kč / 61 EUR



960167 4329601 960128 960129 960235

Transit Messenger Bag 3 590 Kč / 146 EUR **Transit Backpack** 4 690 Kč / 191 EUR **Upper Market Bag** 2 990 Kč / 122 EUR **Lower Market Bag** 3 290 Kč / 134 EUR



960231 960232 960162 960161

Universal Bag Clips 550 Kč / 22 EUR **Cargo Bungee Net** 790 Kč / 32 EUR



960090 960130

VOZÍKY PRO PSY

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

14 990 Kč / 609 EUR 18 690 Kč / 759 EUR 20 990 Kč / 849 EUR 1 990 Kč / 81 EUR 2 490 Kč / 101 EUR



947108 947106 947107 960270 960271

Pet Trailer Pouch 1 490 Kč / 61 EUR **Bark Ranger Bag** 1 990 Kč / 81 EUR **Bark Ranger Rain Cover, Standard** 1 190 Kč / 48 EUR **Bark Ranger Rain Cover, XL** 1 490 Kč / 61 EUR **Bark Ranger Kickstand** 790 Kč / 32 EUR



960236 960237 960238 960239 Standard 960272 XL 960273

OSY

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

1 690 Kč / 69 EUR 1 990 Kč / 81 EUR 1 690 Kč / 69 EUR 750 Kč / 35 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		

SON

NABENDYNAMO

DYNAMA V NÁBOJI

SON 28 V-brzdy 6 690 Kč / 269 EUR  různé barvy	SON 28 disc 7 190 Kč / 289 EUR  různé barvy	SON 28 12 mm 7 890 Kč / 319 EUR  různé barvy	SON 28 15 mm 8 390 Kč / 339 EUR  různé barvy	SON 28 15 mm Center-Lock 8 390 Kč / 339 EUR  různé barvy
SONdelux V-brzdy 6 690 Kč / 269 EUR  různé barvy	SONdelux Center-Lock 7 190 Kč / 289 EUR  různé barvy	SONdelux 12 mm Center-Lock 7 890 Kč / 319 EUR  různé barvy	SON XS Classic 6 190 Kč / 249 EUR  různé barvy	

PŘEDNÍ SVĚTLA

Edelux II 4 190 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 1 590 Kč / 64 EUR  různé barvy	na sedlovku 1 950 Kč / 79 EUR  různé barvy	na blatník 2 490 Kč / 99 EUR  různé barvy	 různé barvy
--	---	--	--

Dodáváme na objednávku

ORTLIEB WATERPROOF

**VODOTĚSNÉ.
ODOLNÉ.
STYLOVÉ.**

**Brašny pro cyklisty,
kteří nedělají
kompromisy!**

100% waterproof

Made in Germany

5 YEAR WARRANTY

KEEP DRY WHAT YOU LOVE.

Orox



Revoluce
v dobrodružství
na kole



www.ternbicycles.com

tern 