

2021

Bike speciál

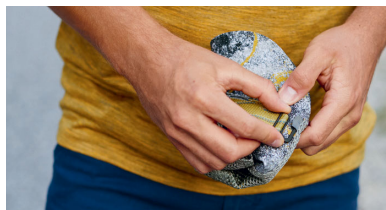
Světa outdooru



Těšíš se, až to
ROZJEDEŠ?



UNPACK YOUR STORY



PACKTRUCKERCAP





 EDITORIÁL

ZASE ŠLÁPNOUT DO PEDÁLŮ

Pravda, nejen jízdu na kole je člověk živ, ale sakra, jak k tomu mám přijít, když mám na začátku března testovat kultovní kolo Salsa Fargo a na beskydských cyklostezkách pořád leží 30 cm sněhu? První jarní paprsky a téměř letní teploty provokují k vytažení zazimovaného kola k projíždce na čerstvém vzduchu, ale místo toho abych zase lepil stoupací pásy na lyže, protože přes noc má napadnout 15 cm sněhu. Ne, že bych nebyl rád, že v jednom dni můžu lyžovat a jezdit na kole, ale počasí by si nemuselo brát příklad ze střídání ministrů zdravotnictví. Vůbec bych se nezlobil, kdyby se s jarní rovnodenností začalo pozvolně oteplovat, sníh roztál, stezky vyschly a já s rodinou mohl nabalit kola a vyjet na první víkendový výlet s nocí někde ve stanu.

Touha se zvětšuje s editací rozhovoru s bikepackerem Martinem Čunátem, článku o ježdění kolem švýcarského ledovce Aletsch nebo reportáže Jakuba Kasla z cyklovýletu v Norsku. Cestovatelské choutky mírním alespoň naplánováním bikepackingové letní dovolené z Beskyd do Vysokých Tater a pak dostanu chuť na kávu. Balím vařič, moka konvičku, čerstvě namelou kávu, do vozíku zabalíme dcerku a s manželkou na kolech vyrážíme na námi tolik oblíbenou #WeekendCoffeeRide.

JAKUB LARYSZ, šéfredaktor Světa outdooru

Bike speciál

příloha časopisu Svět outdooru 1/2021

VYCHÁZÍ

1× ročně

vydáno v dubnu 2021 v Praze

VYDÁVÁ spolek IONUM, IČO 02203022

a Jakub Larysz ve spolupráci se spolkem

Hike, bike, paddle, travel, run, rum
a Svět outdooru, s. r. o.

ADRESA REDAKCE

Klub Cestovatelů – Redakce Světa outdooru
Masarykovo nábřeží 22, 110 00 Praha 1
redakce@svetoutdooru.cz

ŠÉFREDAKTOR Jakub Larysz

JAZYKOVÁ ÚPRAVA Aneta Michalcová

OBSAH

- 4 TÉMA: KOPÁNÍ MTB TRAILŮ U NÁS**
o boomu poslední doby
- 8 BIKE2BOAT**
reportáž kajakářů, kteří jeli na vodu na kole
- 10 TIP NA TRIP: ŠVÝCARSKÝ EGANDIN A LEDOVEC ALETSC**
nekonečné traily
- 14 ROZHOVOR: BIKEPAKER MARTIN ČUNÁT**
má rád měsíční krajinu
- 16 JAKÝ DRUH CYKLOCESTOVÁNÍ JE PRO TEBE VHDNÝ?**
Náš diagram ti poradí
- 19 STEZKY.CZ**
nový portál s dálkovými cyklotrasami
- 23 PUTOVÁNÍ MEZI VIKINGY**
reportáž cyklovýletu na severu Norska
- 29 RECENZE A TIPY BIKOVÉHO VYBAVENÍ**

VYBRALI JSME

JAK NA TO



26 PĚT RAD, JAK ZLEPŠIT JÍZDNÍ TECHNIKU NA TRAILECH

Foto na obálce: Martin Metelka, Trutnov Trails

GRAFICKÁ ÚPRAVA Petra Sedláčková

INZERCE www.svetoutdooru.cz/inzerce,

reklama@svetoutdooru.cz

TISK Triangl Praha

ROZŠÍŘUJE V ČR PNS, a. s.

ROZŠÍŘUJE V SR MAGNET PRESS, SLOVAKIA s. r. o.

MAGAZÍN SVĚT OUTDOORU

Registrace MK ČR E 13451, ISSN 1801-2000



TÉMA

BOOM – kopání MTB trailů u nás

Cyklistika je dlouhodobě nejoblíbenějším sportem v Česku. Do toho se přidala elektrokola, zavřená nákupní centra a o pobyt v přírodě na dvoukolečném mazlíkovi, ať už s motorem, nebo bez, není nouze. Sehnat kolo později v roce 2021 bude opravdový problém. Zato sehnat terén, kde si zajezdit, takovým problémem nebude. Zdá se, že stezku pro horská kola už kope kde kdo.

TEXT JAKUB LARYSZ, FOTO ARCHIV TRUTNOV TRAILS, BIKE RESORT PEKLÁK, TRAIL PARK KLÍNOVEC

Lavinu horských kol ve světě odstartovala v druhé polovině 70. let „partička hipiků“ kolem Charlese Kellyse a Garyho Fischera, kteří si pro legendární sjezdový závod Repack upravovali předválečná kola a následně začali vyrábět vlastní rámy a kola, která vydržela enormní zátěž sjezdu. „U nás horská kola začala už před revolucí,“ vzpomíná Milan Jurka, který hned po revoluci v listopadu 1989 začal do Československa dovážet horská kola značky Klein. Před tím se ale horská kola vyráběla doma na kolni převažování dostupných rámu, např. zn. Libreta.

Z rozsáhlé sítě turistických stezek zprvu nebylo potřeba budovat žádná trailová centra či stezky. V 90. letech 20. století s příchodem opravdových horských kol se začaly organizovat i první závody, které připomínaly dnešní cross-country, ale s opravdu krkolomnými sjezdy, a začaly se formovat první skupinky bikerů vyznávajících převážně pohyb dolů.

Mezi první otevřené bike parky u nás se řadí Špindl Bike Park, který vznikl už v roce 1994 a hostil také první český mezinárodní závod ve sjezdu v roce 1995. Mezi další velice populární bikepark patří Rychlebské stezky, jejichž vznik byl inspirován bikeparkem ve Walesu v roce 2008.

NA SJEZDOVKU NEBO DO LESA?

Komunita downhillových jezdců 90. let byla malá, nicméně jejich hlas slyšíme dodnes. Lyžařská střediska rozšiřují nabídku

aktivit na horách i do letních měsíců a spolu s bobovými dráhami, stezkami v oblacích a dalšími atrakcemi začínají budovat i bikové traily. Ať už je to iniciativa managementu resortu, který si po uspořádání MTB závodů uvědomuje ziskovost tohoto odvětví, nebo místní bikové komunity, která hledá místa, kde jezdit.

Cesty k budování trailů jsou místo od místa různé. O první náznaky vzniku přírodních stezek Trutnov trails z roku 2013 se s námi podělil Honza Rejl: „Původně jsem měl kolo jen jako doplněk k ostatním sportovním aktivitám, kromě práce učitele jsem se živil jako raftguide a skiinstruktor a připravoval zájezdy v outdoorové cestovce. Po narození dětí jsem se rozhodl „zvolnit a usadit se“ v domku u Trutnova. Za chvíli už jsem se ale poohlížel po nějaké alternativní aktivitě v podobě MTB stezek pro děcka. Zlom nastal po spřátelení s Pavlem Horníkem z Rychlebských stezek, který mi otevřel oči a dodal inspiraci a energii. Pak už to chtělo jen obklopit se správnými lidmi, trochu zarputilostí a pár let dřiny.“

Na bohaté bikové historii oproti Trutnovu staví Trail Park na Klínovci: „Odkakživa tu byla downhillová trať, díky které byl Klínovec v bikové komunitě poměrně dost známý. Pravidelně se zde dokonce odehrávaly soutěže evropské a světové úrovně. Tato trať prošla v roce 2015 obnovou a byl přidán kilometr dlouhý průjezd lesem, který nahradil nepopulární dojezd k lanovce po šotolinové cestě. Vznik Trail Parku jako takový je ale spojen s rokem 2016, kdy byla

slavnostně otevřena 10,3 km dlouhá modrá stezka AZUR a první část sekce Rubín,“ uvádí oficiální rok vzniku Trail Parku Martin Koky, vedoucí manažer Skiareálu Klínovec, který zároveň prozrazuje motivaci otevření Trail Parku: „Již nějakou dobu jsme cítili, že ve společnosti začíná být velký hlad po této aktivitě. Uvědomili jsme si, že náš zalesněný kopec s 600m převýšením by byl pro vybudování stezek naprosto ideální. To, že jsme v těchto místech měli navíc novou a moderní lanovku s bublinou, už bylo jen příjemným bonusem. Co se málo ví, že první trasování stezek prováděla legenda ve stavbě stezek Tomáš Procházka, který pochází z Karlových Varů a který po dlouhou dobu šéfoval v mece bikového ježdění, kanadském Whistleru.“

POPULARITA JÍZDY NA TRAILECH STOUPÁ

Růst počtu lidí, kteří jezdí na horských kolech, je znatelný téměř všude. V turistických destinacích, obchodech i na trailech. „Nárůst MTB sportu obecně je obrovský, lidé přes ten počáteční strach začínají zjišťovat, že to není tak náročné a nebezpečné, jak se může zpočátku jevit,“ míní Martin Koky. Oblíbenost jízdy v bikových areálech potvrzuje svými slovy i Zdeněk Vávra z Bike resortu Peklák: „Kola a letní sezóna celkově nám dělá velkou radost a spousty hodin, které celý náš tým tráví v lese, přinášejí ovoce. Počet návštěvníků meziročně rychle stoupá. Bude to asi tím, že kola jsou nyní opravdu „na vlně“ a ježdění na trailech je konečně zábavou pro celé rodiny. Proto se snažíme o velkou variabilitu náročnosti tratí, aby si jezdec jakékoliv úrovně u nás užil zábavu.“

Honza Rejl i Zdeněk Vávra se shodují v názoru, že budování některých nových resortů v místech bez přírodního a kulturního potenciálu nemá budoucnost. Rozmach horských kol a chuť jezdit na trailu ale může mít i negativní vliv na soukromé vlastnictví pozemků v podobě kopání nelegálních stezek. Na toto téma mají zástupci Trutnov trails a Pekláku také totožný názor – ilegální traily byly a budou, ale zároveň jednohlasně dodávají, že stavitel by měl mít alespoň rámcový souhlas majitele pozemku a dbát na předvídatelnost a bezpečnost trailu.

O legálním budování trailů jsem se bavil s Václavem Volrábem, předsedou ČEMBA (České Moutnainbikové Asociace). „Kopat legální traily znamená primárně kopat se souhlasem vlastníka pozemku, což i odpovídá znění zákona, který říká, že terénní úpravy jsou v lese zakázané a výjimku z tohoto zákazu může udělit právě vlastník pozemku. Pokud jde o menší úpravy stávajících lesních cest a jejich čištění, tak na to stačí opravdu jen ten souhlas vlastníka. V případě větších zásahů do přírody už je potřeba znát i vyjádření orgánu ochrany přírody. Pokud by šlo o fakt velké bikeparkové stavby, tak to těch souhlasů bude potřeba ještě mnohem víc.“

BEZPEČNOST A MÉNĚ ZKUŠENÍ JEZDCI

Václav Volráb také v souvislosti s kopáním trailů upozorňuje na zodpovědnost, kterou na sebe budovatel trailu přejímá: „Kopáč musí přeci počítat s tím, že se na tom, co on nakope, může objevit i někdo, kdo na kole jezdit moc neumí nebo třeba dítě. A to i pokud to bude zdánlivě někde mimo civilizaci.“ Stavitel by měl být zodpovědný i vůči majiteli pozemku, byť podle zákona má primární zodpovědnost za to, co se stane na pozemku, jeho vlastník.

V již vybudovaných rezortech a trialových oblastech na toto myslí a otvírají tratě vhodné jak pro méně zkušené, tak i děti. „Od počátku bylo naším cílem Trail Park přizpůsobit právě i rodinám s dětmi. Díky modrému trailu AZUR s délkou 10,3 km si užijí návštěvu Klínovce nejen pokročilí bikeři, ale i začátečníci či právě rodiny s dětmi. V současné době pracujeme i na vytvoření minimálně jednoho zeleného trailu, který by měl být vyloženě relaxační



Technické ježdění na Trutnov Trails.



Bike Resort Peklák.

Na Pekláku si i zaskáčete.



V Trail Parku klínovec se vyjezdí celá rodina.



Lanovka s bublinou na Klínovci.



Nasávání inspirace v zahraničí pro další trailu na Trutnov Trails.



KUBÍK DOPORUČUJE: SLEZSKÝ FLOW TRAIL NA DOLNÍ MORAVĚ

Nejdelší trail lehké obtížnosti vhodný pro úplně začátečníky i rodiny s dětmi. Technicky nenáročný a bezpečný flow trail s mírnými boulemi a klopenkami, který vás provede pod Stezkou v obláčích a v mírných pasážích potěší nádhernými výhledy na Chlum a dolnomoravské údolí. A až dojdou síly

na jízdu na kole, můžete využít Stezku v obláčích, Mamutíkovy zážitkové parky nebo bobovou dráhu U Slona.

jízdu vhodnou obzvláště pro naše koloběžky. Cesty budou širší a s menším sklonem," prozrazuje záměry Martin Koky. Na Pekláku jsou pro rodiny připraveny lehké trailu Růžovka a Kolonáda a připravenost trutnovských trailů pro nejmenší a nezkušené vysvětluje Honza Rejl: „Přestože TT jsou laděny spíše kanadsky, syrově se spoustou kamenitých technických trailů, disponujeme nyní už šesti trailu nižší až střední obtížnosti, které po základním zaškolení zvládnou i děti a ti, kteří s terénním ježděním teprve začínají. Navíc většina našich kamarádů a partáků vyrábí nový bajkový potěr a jezdit chtějí všichni. Taky z tohoto důvodu zažíváme obrovský zájem o bikové výukové kempy včetně dětských, které po celou sezónu pořádáme a kde je progres všech účastníků během víkendů doslova omračující.“

A CO ELEKTROKOLA?

Fenomenální je i rozmach horských elektrokol. Zatímco s elektrokolem, které je dle předpisů a norem České republiky stále jen kolem, problém začne být s jeho přečipováním. Podle Václava Volrába, pokud by takové elektrokolo mělo procházet technickou kontrolou jako automobil, pak by na cestách a v přírodě jezdilo nelegálně. Na Pekláku ani Klínovci problém s uživateli elektrokol nemají. Jan Rejl se o jejich použití na trutnovských trailuach rozpoval: „E-biky jsou dnes asi těžko opomíjeným fenoménem, takže i my se s nimi setkáváme stále více. Je otázkou, jak se prosadí na hodně technických trailuach, které u nás převládají. Ale na běžných lehčích trailuach je jejich rozmach znatelný. Nám jako provozovatelům principiálně nevadí, pokud se jejich uživatelé chovají ohleduplně k přírodě, klasickým bajkerům i všem ostatním uživatelům lesa. Je to o všeobecné osvětě, do které by se měli zapojit především výrobci a prodejci elektrokol. My se nejvíce obáváme faktu, že naroste procento lidí, kteří by se na normálním bajku na kopec vůbec nedostali, e-bike jim to ale snadno umožní a oni pak vůbec netuší, jak se dostat po trailu dolů. Což samozřejmě nutně musí přinést zvýšené riziko úrazů i daleko větší poškození stezek. Ani jedno z toho nechceme, a tak apelujeme na soudnost prodejců i uživatelů.“

Ne všichni provozovatelé trailů však e-bikery vítají s otevřenou náručí. Poněkud vášnivou diskusi otevřelo prohlášení provozovatelů Rychlebských stezek, že e-bikeři mladší 55 let nejsou na jejich stezkách vítáni. Jejich důvody jsou velice věcné a pochopitelné – vícenáklady na údržbu stezek a udržení filozofie, se kterou jsou trailu budovány – zaslouží si svou jízdu. Jejich vyjádření a výzvu k respektování omezeného používání elektrokol najdete na webových stránkách www.rychlebskestezky.cz.

TRAILU, JEJICH PŘÍNOS A OCHRANA PŘÍRODY

V současné době také probíhá TAČR výzkum Mendelovy univerzity v Brně nazvaný Podmínky pro harmonické skloubení

cykloturistiky v lesním prostředí s potřebami ochrany přírody a rozvoje regionů (TL02000505), který byl podpořen v programu TL – Program na podporu aplikovaného společenskovedního a humanitního výzkumu, experimentálního vývoje a inovací ÉTA. Spoluřešitelem projektu je společnost SocioFactor, s.r.o., jež poskytla hrubá data dotazníkového šetření.

V rámci výzkumu probíhalo celorepublikové šetření, které bylo zaměřeno na preference cyklistů, jejich chování na trati, ekonomickou stránkou využívání singletrailu a na otázky týkající se vlivu singletrailu na změny v okolní přírodě. Výzkum byl doplněn rozhovory se zúčastněnými stranami (zástupci vedení obce, myslivci, podnikatelé a lidmi žijícími v okolí sledovaných singletrailů - Jedovnice, Mariánské údolí a Rychlebské stezky). Výsledky studie pak poskytnou ucelený a komplexní pohled na to, jaký vliv mají singletraily na okolní krajinu a ekonomiku. Byť data ještě nejsou zcela zpracovaná, dá se z nich udělat pár závěrů, například o vnímání působení jízdy na trailech na okolní přírodu či prospěšnost budování trailů v určitých lokalitách.

Podle odpovědí dotázaných cyklistů, pokud traily ovlivňují okolní přírodu, pak nejčastěji dochází k rušení savců (37 %). Dále podle téměř tří čtvrtin (71 %) dotázaných nedochází k rušení ptáků a obojživelníků a více než devět desetin respondentů (91 %) si nemyslí, že provoz trailů má vliv na ničení krajiny. 88 % oslovených si pak myslí, že singletraily neohrožují okolní flóru.

Přestože si většina cyklistů myslí, že nedochází k ovlivnění okolní přírody, na otázku: „Jste ochoten/ochotna se kvůli přírodě omezit, ať už časově, nebo lokalitou?“ 92 % respondentů odpovědělo, že jsou ochotni své ježdění omezit, ať už časově (11 %), místem (9 %), nebo obojím (72 %). Takový výsledek naznačuje silnou vazbu na přírodu a její ochranu, ačkoliv mínění cyklistů by mohlo tvrdit něco jiného.

Z kvalitativní části výzkumu vyplynulo, že místo, kde je trailové centrum budováno, je zásadní pro obecný a ekonomický přínos. Na tuto problematiku už dříve v článku naráželi Honza Rejl a Zdeněk Vávra, když zmiňovali využití kulturního a přírodního potenciálu.

Těžko by se hledal lepší závěr k tomuto článku než odstavec z diskuze kvalitativní části SocioFactoru: „Zajímavé je, že i když největší změny byly zaznamenány právě v Černé Vodě, nejvíce konfliktů jsme ve výzkumu objevili v dalších dvou sledovaných lokalitách – v Mariánském údolí a v Jedovnicích. Pro obě dvě lokality byl turistický ruch typický ještě před vybudováním singletrailů, proto by se dalo očekávat, že zejména místní budou na zvýšený ruch v okolí zvyklí. Nicméně byli to právě místní obyvatelé v Jedovnicích a v Mariánském údolí, kteří si nejčastěji stěžovali na zhoršenou dopravní situaci v okolí singletrailů a na neohledupnost cyklistů. Vyvstává tak otázka, zda je vhodné singletrailové okruhy budovat v již turisticky vytižených lokalitách, čímž se přispěje ještě k větší zátěži lokality, nebo pro vybudování zvolit odlehlejší lokalitu, ve které by se potřebná infrastruktura a turistické zázemí budovala až v souvislosti se zvýšeným turistickým zájmem o lokalitu.“ 🏔️



JAKUB LARYSZ

šéfredaktor Světa outdooru

At je to rychlý výšlap na nejvyšší vrchol Moravskoslezských Beskyd, výpad do Vysokých Tater nebo na skály, bikepackingový výlet, či projížďka na kole v podhůří Beskyd – vždy souzní s přírodou. Svě srdce a načerpanou inspiraci pak vkládá do stránek tohoto časopisu a na web SvetOutdooru.cz.

#trailtested





REPORTÁŽ

BIKE2BOAT na kolech na vodu

V létě 2020 Olaf Obsommer a Jens Klatt vyrazili na další část projektu Bike2Boat, tentokrát přes Alpy. Doprovod jim udělali Adrian Mattern a Bren Orton. Upřímně, cestovat 800 km z Německa do Itálie a Rakouska v sedle kola s vybavením o hmotnosti asi 80 kilogramů není pro každého. Ale někdy je dobré užít si trochu utrpení, odpočinout si od pádlování a připomenout si, jaké radosti může přinést cesta samotná.

TEXT A FOTO JENS KLATT, PŘEKLAD PETR SNÍZEK; MAGAZÍN PÄDLER

Na cestě tohoto typu je dobré brát (nebo se o to alespoň snažit) všechno optimisticky a dělat si radost i malými věcmi. Tak například: 1. Neotravují komáři. 2. Po úmorném šlapání na kole v horu přichází nějaké osvěžení. 3. Zítra bude lepší voda na vodopády, které chceme jet. Dneska jí bylo spíš méně. ... Abych vás uvedl do souvislostí – je chvíle po půlnoci, ležím zabalený ve spacáku a z nebe se na mě snáší spousta vody, jako kdybych zrovna jel divokou řekou. Bouřka je přímo nad námi, už potřetí za sebou. Kéž by se už vymotala z našeho údolí. Ještě před hodinou jsme byli rádi, že jsme našli alespoň skromnou střechu nad hlavou, nyní

bychom uvítali zed, protože prší spíš horizontálně. Do rána už toho moc nenaspíme.

Už přes týden jsme na cestě s kajaky zapřaženými za koly. Vyrazili jsme z jihu Německa a naší první pádlovací zastávkou byl rakouský Lofer, kde jsme si užili populární Loferschluft. Přes Kaiser Mountains jsme pokračovali až ke Großglockneru, kde jsme se dostali do nadmořské výšky 2 504 metrů. Sjeli jsme k Lienzu ve východním Tyrolsku, zapádlovali si na několika úsecích Iselu a na Defereggengbachu a potom šlapali přes Staller Sattel pass (2 052 m n. m.) do Merana v Itálii.

Každý z nás veze kromě sebe ještě vozík, kajak, veškeré vodácké a kempovací vybavení, vaření. To vše váží přibližně stejně jako my sami. Každému, kdo někdy seděl na kole, je jasné, že tento způsob cestování není zrovna komfortní a stojí opravdu mnoho sil. Pro nás ale představuje kombinaci dvou nejlepších způsobů přepravy, jaké doposud lidstvo vymyslelo. Teď jsme všichni čtyři v jižním Tyrolsku, snášíme zmíněné útrapy počasí, ale přijímáme to v klidu, dokonce s humorem, což se člověku stane právě na cestách tohoto typu. I když mít o trochu sušší spacák by asi nebylo od věci.

Náš tým spojuje dvě generace kajakářů. Já a Olaf jsme začali sjíždět alpské řeky v 90. letech, což byl čas, kdy se Adrian s Bremem narodili. S Olafem jsme přišli s nápadem ekologického a zodpovědného cestování už v roce 2011 a už jsme takto absolvovali dvě velké cesty – Norsko v roce 2012 a Alpy v roce 2013. Oproti minulým cestám jsme tentokrát vyrazili přímo od dveří našich domovů a domů se po vlastní ose taky chceme vrátit. Bude to zajímavá

BIKE2BOAT V ČÍSLECH

VZDÁLENOST: 800 km s převýšením 9 000 m

NEJVYŠŠÍ RYCHLOST NA KOLE: 80,4 km/h

10 ŘEK

22 DNŮ NA CESTĚ

CESTA: Rosenheim, Lofer, Mölltal, Lienz, Defereggental, Bolzano, Merano, Timmelsjoch, Ötztal, Innsbruck, Rosenheim.

ŘEKY: Saalach, Isel (Virgen + spodní), Defereggengbach, Reinbach, Etsch, Passirio, Gurgler Ache, Venter Ache, Ötztaler Ache.

VYBAVENÍ NA OSOBU (průměrně): pádlo a kajak (22 kg), věci na vodu (8 kg), kolo (16 kg), trailer (11 kg), jídlo a kuchyně (2 kg), spaní (10 kg), lékárnička, multitool a další nutná výbava (1 kg).

cesta po absolutních alpských klasikách, kde se většina z nás naučila pádlovat. Bren a Adrian jsou v týmu nováčci, kteří nápad přijali s nadšením hned, když jsme jim o něm s Olafem řekli. „Nevím, jestli je to absolutní blbost nebo neuvěřitelná zábava, ale myslím, že to velmi brzy zjistíš,“ vtipkoval Adrian jen pár minut po tom, co jsme poprvé šlápli do pedálů. Teď už ví, že je to od každého trochu.

DĚŠŤ JSOU TEKUTÉ SLUNEČNÍ PAPSRSKY

Po propršené noci máme v plánu vodopády na Reinbachu v údolí Tauferer Ahrntal. Spací pytle se suší na slunci, cyklistické boty taky a Adrian s Brenem jsou ve svém žilvu. Dávají si na vodopádech jedno kolo za druhým a já s Olafem fotíme a natáčíme. Díky dešti je vodní stav perfektní.

Já se do kajaku nehnu, po několikaleté pauze kvůli dětem se na volné pády v kajaku necítím. Ale na řekách předchozích dnů jsem si ověřil, že se pádlování nezapomíná a velice brzy jsem se do toho dostal. Nakonec mě Adrianovo a Brenovo nadšení nakazí a po zhruba hodině pozorování se rozhodují, že si vodopádové kombo taky sjedu. Na kajaku je to stejné jako na kole: když se naučíš základy v dětství, už nikdy to nezapomeneš. Radost mi vydrží po zbytek dne.

Vodopády na Reinbachu nás nadchly. Hlavně proto, jak snadné je dostat se z vyseďačho místa na nasedací. Člověk jen vezme kajak na rameno, přejde pár kroků po turistickém chodníku a může jet znovu. Žádné šlapání na kole! Běžně to musíme dělat tak, že kola

TIP ZAJÍMÁ TĚ KROMĚ KOL I VODA? NAJEŽ SI NA WWW.PADLER.CZ, kde se dočteš více příběhů a můžeš si předplatit i vodácký magazín Pádler.



Adrian Mattern na krátkém sjízdňém úseku Gurgler Ache.

a zavazadla schováme na nasedacím místě, sjedeme řeku, dole schováme kajaky a vodácké věci a vracíme se pro kola. Někdy běžíme, jindy stopujeme, jeli jsme vlakem i autobusem... Pak se vrátíme na vyseďadění, nalozíme všechny věci a vyrážíme k další řece. Oproti autu dost náročné, co?

Máme ale pro naše počínání hned několik důvodů. Od prvního momentu, kdy se Bike2Boat v našich hlavách zrodilo, nás hlavně zajímalo, jestli dokážeme i s kajaky cestovat takzvaně udržitelně, bez výrazné ekologické stopy. Také jsme se ptali, jestli je tak fyzicky náročná kombinace vůbec zvládnutelná. Chtěli jsme zažít odpovědi na naše otázky a zjistit, jaké to je pádlování na řekách si doopravdy vydržit a zasloužit.

Zjistili jsme, že pocit z řeky, ke které dojedeme na kole, je jako její prvosjezd, a to jsme většinu navštívených řek znali jako svoje boty. Vynaložené úsilí prostě člověka ovlivní a pocit z pádlování je potom skutečně hodně výjimečný a intenzivní.

PIZZA A ZMRZLINY

Uvědomuji si, že se s námi za posledních deset dnů, které už jsme na cestě, muselo něco stát. Řeky, které jsme sjeli, a cestování přes Alpy pomocí vlastních sil nás změnilo a zklidnilo. Tohle je pravý smysl Bike2Boat, to je ten důvod, proč si jednou za čas vzpomene-me, že bychom měli chvíli takhle „trpět“. Není to ani o nejvyšším vodopádu ani o potoce s nejvyšším spádem, je to o pocitu zaslu-žené řeky a užívání si cesty jako takové.

Šlápnout do pedálů je jako meditace v pohybu; cyklistika v kombinaci s kajakem pro nás znamená zvláštní koktejl dopaminu, serotoninu a adrenalinu, který v nás vzbuzuje zvláštní satisfakci. Ponořujeme se do uliček Merana, které má příjemný jižní vkus. V okolí hory, v ulicích palmy, divoká řeka a velká tradice pádlování. Zastavujeme se ve veřejné prádelně, abychom nepáchli jako skunkové, a potom se vydáváme na soutěsky Etsch a Gilg, které nabízí Passirio. Později se nácíváme XXL pizzou, pokračujeme nespočtem kopečků vynikající zmrzliny, prý nejlepší ve městě, a den zakončujeme několika pivy. Bolí nás břicha, ale cítíme se, jako bychom byli jen kousek od nějakého osvětlení. Ale musíme šlápnout do pedálů a kousek popojet, abychom našli vhodné místo na spaní. 🏕️

JENS KLATT

Kajakář a fotograf žijící nedaleko německého Augsburgu. Aktuálně byl několik let na „rodičovské dovolené“, jinak má ale na svědomí mnoho kajakářských expedic a zajímavých cest společně s Olafem Obsommerem. Jejich nejslavnějším dílem je čtyřdílná série kulturních vodáckých videí Sick Line a kilometrůž norských řek. Více o Jensovi a jeho práci na www.jensklattphoto.com.



Zvládli jsme to, zdolali jsme sedlo Timmelsjoch.



Cestování přes Alpy pomocí vlastních sil nás změnilo a zklidnilo.



→ TIP NA TRIP

PO TRAILECH

malebným Engadinem a kolem nejdelšího evropského ledovce Aletsch

Švýcarské traily mají jedno společné – panoramata, která bychom mohli typicky marketingově nazvat jako dechberoucí. V tomto případě je to ovšem svatosvatá pravda. Česku nejbliže jsou traily s malebnými scenériemi v Engadinu, co do působivosti výhledů je mou jasnou jedničkou Aletsch Arena s nejdelším údolním ledovcem v Alpách.

TEXT ANDREA DRENGUBÁKOVÁ, FOTO TOMÁŠ RUCKÝ

ENGADIN – ŠVÝCARSKÉ SCENÉRIE JAKO Z PLAKÁTŮ

Nám nejbližší švýcarský region je Engadin (www.engadin.com), který je charakteristický horami přezdívanými švýcarské dolomity a také malebnými vesničkami s domy zdobenými sgrafiti. Právě Engadinem často bikeři projíždí do oblíbeného italského Livigna, takže je nasnadě si tu udělat přestávku a ochutnat atmosféru zas trochu jiných hor a kultury. Hlavním městem dolního Engadinu je vesnička Scuol, která je mimo jiné proslulá svými termálními lázněmi a 11 minerálními prameny, které můžete dle libosti ochutnávat přímo z městských kašen. Ze Scuolu se navíc zvedá kabinková lanovka, která vás vyveze rovnou do hor a zkrátí tak potřebné výškové metry na řadu bikových projížďek.

Takovým „must-ride“ tipem pro bikery v okolí Scuolu je Supertrail Scuol, který měří celkem 28 km a jde o rozmanitý horský okruh vedený z velké části po přírodních singltrailech. Okruh startuje přímo ve Scuolu, odkud vás na vrchol Motta Naluns pohodlně vyveze kabinková lanovka, kterou máte jako ubytovaní hosté VE Scuolu zdarma. Od výstupu lanovky už to chce ovšem šlápnout do pedálů, a to rovnou do nekompromisního „štajgru“ po šotolinové cestě, která vám v kombinaci

s řídkým horským vzduchem nenechá nic zadarmo. Světlem na konci tunelu je tu horská hospůdka Chamanna Naluns, což je na dlouho poslední možnost občerstvení, takže komu chrasťí franky v kapse, může se tu posilnit na terase s výhledem. Ceny jsou samozřejmě typicky „švýcarské“, tedy za Weissbier dáte 7 CHF a za kávu 4,50 CHF.

Značení tu není nikterak závatné a nápis „Supertrail Scuol“ budete hledat marně, ideálně si do telefonu stáhněte mapku Supertrailu ze stránek maps.engadin.com. Kousek za hospůdkou se šotolinová cesta promění v příjemně stoupající singltrail, který je prakticky vyhlazený, takže je dost času kochat se okolními panoramaty.

Jakmile dosáhnete bodu Alp Clünas, respektive se dostanete pod vrchol Muot da l'Hom, těšte se na nekonečné kilometry singltrailů. Nejkrásnější pasáž vede právě od Muot da l'Hom k horské chatě Alp Laret. Má podobu rychlého a plynulého flowtrailu s pohádkovým panoramatem snadno zaměnitelným s Novým Zélandem. Trail zvládnou i méně zkušenější bikeři, přírodní pěšina není nijak technicky náročná ani nezahrnuje příliš prudké úseky, jde tu o čistou radost z plynulé jízdy a nekoukatelné krajiny.

DOLNÍ ENGADIN V KOSTCE:

„HLAVNÍ MĚSTO“ DOLNÍHO ENGADINU: Scuol
VZDÁLENOST PRAHA–SCUOL: 6 hod 33 min
JÍZDNÉ NA LANOVKY
(S VYUŽITÍM TAMNÍHO UBYTOVÁNÍ): zdarma
JÍZDNÉ, POKUD NEJSTE UBYTOVANÍ:

Zpáteční jízdenka Scuol–Motta Naluns dospělí: 25 CHF
Zpáteční jízdenka Scuol–Motta Naluns děti: 13 CHF

PROVOZNÍ DOBA LANOVKY: květen–listopad: 8:30–17:00

WEBOVÉ STRÁNKY: www.bergbahnen-scuol.ch

MAPY A DETAILS TRAILŮ:



Supertrail Scuol:

<http://maps.engadin.com/s/GYxVB>



Tras la Val Müstair:

<http://maps.engadin.com/s/4ZCok>



Guarda - nejkrásnější vesnice
Švýcarska.

CO JE DOBRÉ VĚDĚT?

Pokud se ubytujete ve vybraném hotelu ve Scuolu, obdržíte pobytovou kartu, se kterou máte zdarma okolní lanovky, poštovní autobusy Post Auto, se kterými se můžete vydat i na vzdálenější místa, jako je Samnaun nebo Nauders, a zdarma můžete využívat také vlaky Rhétské dráhy, se kterými váš pěší nebo cyklovýlet může získat úplně jiný charakter. Vybrané letní balíčky ubytovatelů pak zahrnují i vstup do místních lázní.

Scuol leží kousek za rakouskými hranicemi, takže na cestu sem nepotřebujete kupovat roční švýcarskou dálniční známku.

Od chaty Alp Laret pokračujte dále dle ukazatele směrem na „Pruì“. Následuje přírodní trail vedený převážně po vrstevnici, zahrnuje mírná stoupání i sjezdíky a kombinuje hladké pasáže s poměrně technickými úseky s kameny. Tato část je fyzicky náročná, pokud ji chcete celou zvládnout v pedálech, libovat si tu budou hlavně vyznavači techniky. Kdo si na některé úseky

netroufne, může je hravě obejít a většinou jde jen o pár kroků bokem po louce.

V místě Prui, které v zimě představuje výstupní stanici lanovky střediska Scuol, se můžete občerstvit v restauraci s teráskou a následně se vydat několika různými variantami do vesničky Ftan. My se rozjeli z kopce dolů nejprve po sotolinové cestě, následně jsme po několika zatáčkách odbočili na přírodní trail s číslem 447 (ukazatel na křižovatce vás navede), který nás protáhl pohádkově modřínovým lesem. Trail je opět přírodního charakteru s nízkou náročností, může se po něm projet i méně zkušený biker, ale díky hravým pasážím jej ocení i ostřílenější jezdcí.

Z vesničky Ftan pokračujte do kopce ještě kousek nad ni, načež se trasa zalomí směrem dolů k průzračně čisté řece Inn. V této části okruhu není značení opět zcela jasné a je dobré orientovat se podle zmíněné on-line mapky. Zpátky do Scuolu už se dostanete po vyhlazené cestě podél řeky Inn, kde vás až bude přecházet zrak z modré barvy říční vody.

Když už budete ve Scuolu, městečko jako takové rozhodně stojí za návštěvu. Klidně si na něj vyhraďte více času, projděte se malebnými uličkami a mezi typickými engadinskými domky zdobenými sgrafiti. Podobné kouzlo má i vedlejší vesnička Guarda, oceněná jako nejkrásnější švýcarská vesnice. I tady v uličkách jako z pohádky najdete malebné domky se sgrafitovou výzdobou. Protože do vesničky mají auta vjezd zakázán, dostanete se sem ze Scuolu nejlépe zdarma poštovním autobusem.

Supertrail Scuol: Stoupající
trail k Alp Laret.



Další bikovou možností v Engadinu je známá trasa „Tras la Val Müstair“, která se protahuje vedlejší údolím Val Müstair dělicí pohoří Livigno a Sesvenna. Tras la Val Müstair začíná v sedle Ofenpass Süsom Givé a končí ve vesničce Müstair. Na Ofenpass se autobusem ze Scuolu přes Zernez dostanete s pobytovou kartou, kterou obdržíte u svého ubytovatele, zdarma. Za kolo s sebou si ale musíte nějaký ten frank připlatit. Druhou variantou je využít vlastní auto, které pak můžete zdarma zaparkovat přímo na Ofenpassu u restaurace.

Trat hned na začátek naservíruje houpavý a poctivě technický singltrail, který je přírodního charakteru – jak jinak. Najdou se tu kameny, kořeny, ale i vyhlazenější pasáže a okolní borovicový les tomuto úseku dodává skoro až kanadský nádech.

Po chvíli houpání se po vrstevnici a jednom prudším výšlapu do kopce (který jsme poctivě tlačili) se dostanete na šotolinovou cestu, která vás protáhne údolím jako vystřiženém z obrázku a následně donutí krátce zašlapat do pedálů do kopce. Po výšlapu na náhorní plošinu Alp da Munt se připravte na jednu z nejkrásnějších pasáží trasy. Narazíte tu na přírodní plynulý trail vlnící se z kopce po bezlesých pláních a kolem horských borovic s výhledem na nejvyšší vrcholy pohoří Sesvenna. Těžko uvěříte, že právě nehrajete nějakou roli ve filmu Pána prstenů, jak je tu krajina úchvatná.

Na trail dále navazují zpevněné cesty značené cedulkou „Tras la Val Müstair“, po kterých se dostanete až do vesničky Müstair, kde můžete cestu zakončit návštěvou středověkého kláštera Müstair, jenž je součástí světového kulturního dědictví UNESCO. Zpátky na Ofenpass (nebo do Zernezu/Scuolu) vás pak každou hodinu může opět vyvézt i s kolem poštovní autobus Post Auto.



Trail Moosfluh - Bettmeralp.



**Supertrail Scuol: příjezd
k městečku Scuol.**



ALETSCHE ARENA – ZÁŽITEK, KTERÝ ZŮSTANE V PAMĚTI

Místo, které by nemělo chybět na vašem „bikovém švýcarském bucket listu“, je rozhodně Aletschský ledovec, který je se svou délkou 23 km a rozlohou téměř 82 km největším ledovcem Alp a jeho velkolepost si uvědomíte teprve až ve chvíli, kdy nad ním budete stát. Tento zážitek vám nezprostředkuje ani sebelepší obrázek či fotka ledovce. Přímo podél ledovce se rozprostírá Aletsch Arena (www.aletscharena.ch) se sítí lanovek, které vás vyvezou až na hřeben, odkud máte výhled na ledovec jako na dlaní. Co zahřeje na srdci každého bika, je skutečnost, že se sem kteroukoli lanovkou může nechat vyvézt i s kolem

ALETSCHE ARENA V KOSTCE:

VZDÁLENOST Z PRAHY: 9 hod 26 min

CELODENNÍ JÍZDNÉ NA LANOVKY: 55 CHF

HORSKÉ KÁRY (VČETNĚ JÍZDENKY NA LANOVKU): 16 CHF

PARKOVÁNÍ U LANOVKY: 8 CHF/den

WEBOVÉ STRÁNKY STŘEDISKA: www.aletscharena.ch

VÍCE INFORMACÍ NA: www.stoneman-glaciara.com

MAPA A DETAIL TRAILU:



Trasa Stoneman:

<http://bit.ly/3qLIAJR>

a následně se vydat po více než 100 km překrásných horských trailů přímo kolem ledovce, a to zcela legálně.

Přávě Aletsch Arenou prochází slavná cyklistická trasa závodu Stoneman, který má 127 km a s oficiální závodní registrací si ho můžete projet kdykoli v sezóně od 25.6. do 24.10. Nemáte-li závodní ambice, můžete si samozřejmě trasu projet i bez registrace, a to klidně celou nebo jen některé její části. Abyste se na trase neztratili, vezměte si na pokladně nebo u kteréhokoli nástupu kabinkové lanovky malou mapičku, kde jsou hlavní trasy vyznačené, my se dle této mapky orientovali bez problémů po celou dobu pobytu.

CO JE DOBRÉ VĚDĚT?

Aletsch Arena má tři nástupní místa, odkud vás kabinkové lanovky vyvezou do Riederlpu, respektive Bettmeralpu a Fiescheralpu, což jsou malé horské vesničky, kam je autům vjezd zakázán a jediný přístup je sem právě kabinkovými lanovkami. Pokud tedy chcete bydlet přímo v centru dění a ubytujete se v některé z této vesniček, počítejte s přepravou zavazadel lanovkami, k dispozici vám je ovšem široký vozíček přímo u nástupu lanovek.

Chcete-li se přímo při jízdě po trailu kochat pohledem na 27 miliard tun ledu, nechte se i s kolem vyvézt kabinkovou lanovkou na vrchol Moosfluh a vyberte si část Stonemana z Moosfluh do Riederlpu. Hned na úvod tu totiž brázdíte panoramatickou hřebenovku, po které uhání hravý trail vedoucí převážně z kopce a servíruje vám pohled přímo na Aletschský ledovec. Velkolepost téhle okolní krajiny vám zůstane na dlouho vrytá do paměti.

Velmi pěkný trail startuje také na Bettmerhornu (2 869 m), kam vás pohodlně vyveze kabinková lanovka z Bettmeralpu a hned od jejího výstupu se můžete vrhnout na sjezd ve sněhu (alespoň v červnu tomu tak bývá). Úvod je poměrně prudký, zahrnuje i techničtější pasáže v kamenech, bývá tu ale vyjetých spoustu „chicken lajn“, tedy jednodušších variant projetí. Krásná hřebenovka vás sveze až na Biel, kde uhnete na Bettmersee a hravým, ryze přírodním trailem se dostanete do Bettmeralpu k nástupu lanovky. Zatímco horní polovina trailu je spíš technická, dolní část směrem k jezeru se promění v rychlou flow pasáž, kde si z leccého uděláte i odrazový můstek pro nějaký ten menší polet.

Oblíbenou částí Stonemana je také úsek Bettmeralp-Fiescheralp-Gletscherstube-Inneres Tälli-Fiescheralp-Bettmeralp, který začíná výšlapem do kopce po šotolinové cestě až ke Gletscherstube. Cesta ale není nijak prudká a celý kopec se dá v pohodě vyjet. Hodně usnadní i tunel kousek před Gletscherstube, kde si něco přioblečte, protože je tu chladno i v teplém letním dni.

Jen pár metrů za Gletscherstube, horskou chatou, kde se dá občerstvit, se nachází cíl našeho okruhu – jezero Vordersee, zároveň nejvyšší bod výletu. Od Vordersee vede trasa dále po horském trailu směrem na Unneres Tälli. Pokud si myslíte, že už vás co do přírodních krás nic nepřekvapí, tak tady vás působilá švýcarská krajina dostane do kolen. Příroda se mění ze



zelených pastvin na skalnaté moře a vy máte pocit, že jedete po trailu na jiné planetě.

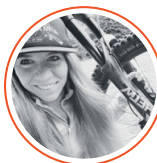
Zelená barva je ve strmých skalách prokládaná šedou a v pozadí se vine druhý ledovec Fieschergletscher, který je zaklesnutý do mohutných skal. Naprostá monumentálnost hor vás bude nutit co pár metrů zastavit a snažit se skalní a ledovcové tvary zachytit na telefon či foťák.

Poté, co se trail začne z vrstevnice postupně zalamovat víc z kopce, nabízí víc a víc techničtějších sekcí, jako jsou třeba menší i větší kamenité schody nebo switchbacky. Endurové kolo ale všechno relativně v pohodě pobralo. Mně jen nějak nebylo jasné, jak to tu na kolech dávají maratonce... Klobouk dolů před nimi! Mít fyzičku, chci si takový závod také vyzkoušet! :-)

Trail zhruba po 20 minutách klesání znovu přidá vrstevnicový přejezd a následný výšlap, kde je pár metrů nutné kolo tlačit. Po jezdivé pěšince dojedete skoro až do Fiescheralpu, takže co se trailového vyžití týče, užijete si ho tu na jednom sjezdu docela dost. O trailu si klidně troufám říct, že je jeden z nejkrásnějších, jaký jsem kdy jela – zpočátku se lehce vlní a sem tam se musí šlápnout do pedálu, pasáže z kopce ale splňují vše, co milovník trailového bikingu očekává, tedy plynoulou jezdivou pěšinku i technické pasáže v kamenech, mírné úseky i strmější sekce v zatačkách. Po trailu tu jedete necelou hodinku, a to prakticky až k Fiescheralpu, odkud následně zpět do Bettmeralpu sjedete po šotolinové cestě „Herrenweg“.

ANDREA DRENGUBÁKOVÁ

Je rodačka ze Šumavy, vystudovala Management sportu na Fakultě tělesné výchovy a sportu v Praze a již 7 let píše reporty z lyžařských a bikových destinací pro lyžařský web a časopis SNOW. V mládí závodila ve sjezdovém lyžování, nyní několik let závodí v cyklistické disciplíně enduro, ve které je dvojnásobnou Mistryní ČR a pro zkušenosti si zajede i do Světového poháru.



Trail Vordersee - Unneres Tälli.



ŠVÝCARSKO NA JEDNO KLIKnutí

Blíží a aktuální turistické informace o Švýcarsku naleznete na webu MojeSvycarsko.com, kde si také můžete objednat tištěné mapy a brožury zdarma k zaslání poštou. Nezapomeňte sdílet Vaše zážitky ze Švýcarska na Instagramu s hashtagem #MojeSvycarsko – ty nejzajímavější fotografie budou uveřejněny v nadcházejícím vydání tištěného magazínu SWISSmag.



ROZHOVOR

BIKEPACKER MARTIN ČUNÁT: mám rád měsíční krajiny

Nikdy neplánoval žít v zahraničí, přesto se usadil v Norsku, které si zamiloval a odkud vyráží na bikepackingové závody a výpravy do celého světa. Jak vhodné je Norsko pro bikepacking, jaký je Martin společník a co zažil v centrální Asii?

PŘIPRAVIL JAKUB LARYSZ, FOTO ARCHIV MARTINA ČUNÁTA

Jak se stalo, že žiješ v Norsku?

Stalo se to náhodou. Po dokončení bakalářského studia jsem se odjel podívat za kamarádem do severního Norska. Během mojí dovolené jsem si našel brigádu. Z brigády se stala stálá práce. Místní příroda mě okouzila a já postupně poznával okolí. Byl jsem poprvé na delší dobu sám za sebe mimo Českou republiku. S koncem léta za polárním kruhem začalo přibývat tmy a mě zajímalo, jaká je polární noc a jaké budou místní hory na skialpech. Po více než pěti letech je stále spousta věcí, které na Norsku miluju a nedokážu si představit bez nich žít.

Které věci by ti chyběly?

Moře, hory a nedotčená příroda, která je z města vzdálená v řádech minut. Přístup lidí, kteří se k sobě chovají s respektem, ohleduplností. Sociální jistoty, které Norsko nabízí, jsou také skvělé. Člověk se nemusí bát o svou práci, relativně jednoduše se tady dají vydělat peníze a pokud jsem potřeboval delší volno, než je obvyklé, zaměstnavatel mi vždy vyšel vstříc.

Jak je Norsko vhodné na bikepacking? Ve svých vzpomínkách vidím hluboké a dlouhé fjordy, skalnaté hory a úzké silnice.

Hluboké fjordy se silným větrem se mohou zdát nepříliš příznivé pro cyklistiku. Pokud za sebou máte porci kilometrů a objeví se před vámi dlouhý fjord, který by bylo snadnější přelapat,

může to pro někoho být frustrující. Z mého pohledu je stále na co se dívat. Silnice se mohou zdát úzké, ale řidiči jsou ohleduplní jako málo kde na světě. V přírodě je málo cest, které jsou jednoduše sjízdné, proto je nutné celoodpružené kolo a jezdec, který bude ochoten kolo čas od času tlačit. Výhodou je také velké množství pitné vody. Kempování je povolené téměř kdekoliv a pokud přidáme nízkou kriminalitu, díky které se nemusíte tolik bát o své věci, zdá se mi Norsko pro bikepacking super.

Máš svou oblíbenou bikepackingovou trasu nebo okruh?

Rád poznávám nová místa, takže pokud by měl být okruh stejný, vždy bych se snažil jet trochu jinudy. Krásnou trasu má závod Holly Land Challenge v Izraeli a moc mě zaujal Island. Na tato místa se moc rád vrátím.

BIKEPACKINGOVÉ BRAŠNY ORTLIEB V ČR

Nejen špičkové bikepackingové brašny německé značky Ortlieb do České republiky dováží Azub bike, český výrobce lehkol a tříkolek. Na jejich webu www.azub.cz najdeš i další cyklo vybavení jako sedla Brooks, dětské vozíky Burley i skládací kola Tern.



Jaký typ bikepackera jsi? Jsi hlavně závodník a chrt nebo si i užíváš toulání krajinou, vaření kávy ke snídani a pití piva při západu slunce?

Vzhledem k tvému rozdělení asi spíš ten chrt, i když mám moc rád kafe po ránu a pivo během dne taky zvládnou. Nemám rád ztrácení času a snažím se na kole zefektivnit všechny své kroky, ať už v závodu nebo na výletě. Mimo závod buďto valíš, nebo se váliš. Dokážu se i válet, ale každý den je potřeba nějaké kilometry najet, jinak by mi něco chybělo.

Projel jsi Tádžikistán i Kyrgyzstán, tak by mě zajímalo, jak na tebe země působily a proč sis je vybral?

V Tádžikistánu jsem strávil víc času než v Kyrgyzstánu. Tádžikistán pro mě byl jedna z nejtěžších zemí, kterou jsem jel. Pouště, vysoká nadmořská výška, nedostatek potravin, špatné hygienické podmínky a dlouhé přejezdy mezi doplněním jídla. Lidi byli na druhou stranu skvělí a příroda úžasná. Mám rád „měsíční krajiny“, místa kde nic neroste. Vybral jsem si Tádžikistán díky kamarádovi, který se tam chystal. Popisoval mi nadšeně pohoří Pamír a průjezd Bartang Valley, kde jsi celou dobu ve výšce nad 4 000 m n. m. a jídlo a vodu doplníš po zhruba 200 km. To pro mě byla lákavá výzva.

Jak se ti jelo podél Afgánské hranice? Předpokládám, že jsi jel z Dushanbe přes Kulob do Rushonu.

Jel jsem, jak zmiňuješ. Afghánistán byl přes řeku neuvěřitelně blízko. Ve skalách byly vytvořeny různé mně nesrozumitelné stezky. Zvláštní byl večer, kdy jsem se rozhodl nepostavit stan a pozorovat neuvěřitelné množství hvězd, které jsem viděl snad jen v Pamíru. Ještě než začala být tma, zastavily přesně v mé úrovni za řekou dvě auta. Hlasitě se začali dohadovat a jejich řešení probíhalo až do pozdních nočních hodin. V tu chvíli nebylo možné usnout. Představ, o co tam jde a co se může stát, proběhla spousta.

Jaký byl samotný Bartang? Víš, že pokud ti nevyjde počásí a začne pršet, tak se můžeš dostat do pěkného průseru.

Věřím, že s deštěm může být Bartang o hodně těžší. V té době Bartang nebyl kvůli sesuvům půdy a rozvodněným řekám terénními auty průjezdný. Když jsem projížděl Bartang já, byla silnice místy přelitá vodou téměř do úrovně pasu. Proudily byly místy hodně silné a s deštěm se může stát, že je Bartang opravdu neprůjezdný a velice nebezpečný.

Co sis všechno s sebou bral na výpravu na Pamír a jaká byla finální hmotnost nabaleneho kola?

Do Pamíru jsem vezl teplý spacák, bytelnější stan, péřovku a také vaření, které v mém případě nebývá zvykem brát. S vodou byla hmotnost mého kola přes 30 kg, což je můj rekord. Místní hygienické podmínky nebyly dobré a bylo nutné být opatrnější a předcházet možným nákazám. I přes veškerou opatrnost jsem odjel Tádžikistán s nepřetržitými střevními potížeji.

Pochlub se, na čem vlastně jezdíš a jaké brašny na kolo věšíš. Máš rozdílné brašny a přístup k balení, když jedeš závod a když bys jel na pohodovou „cyklodovolenou“?

Kola měním během života celkem často. V současné době jezdím na gravel biku Specialized Diverge a taky mám hardtail Ghost Lektor. Mám dva sety brašen. Nejdříve jsem si koupil Apiduru v menších velikostech. Pro Tour Divide jsem věděl, že se do této velikosti nejsem schopen sbalit a začal jsem řešit



Duhové hory San Pedro de Jujuy, Argentina.



Caratera Austral, Patagonie, jižní Chile.

TIP CELÝ ROZHOVOR S MARTINEM O JEHO PLÁNECH A AMBICÍCH SI PŘEČTES na www.SvetOutdooru.cz nebo v mobilu po naskenování QR kódu.



zda trh nenabízí něco lepšího. Vybral jsem si Ortlieb. Jejich podsedlová brašna je z mého pohledu tou nejlepší na trhu. Ta má už odjela okolo 15 000 km a stále nemá výraznější poškození. Pokud vezmu pevný zip na voděodolné rámové brašně a úžasný accessory bag, tak považuji Ortlieb za perfektní set pro náročného uživatele.

Na závody se jezdí nalehko a řeší se váha každé maličkosti. Na dovolené si člověk dopřeje více komfortu, večer se převlékne do civilního oblečení a možná ho netrápí, jak velký opalovací krém nebo pastu veze v brašnách. Na závodech posuzují v každé části výbavy, zda je pro mě nutná a pokud jo, tak jestli je ji možné vzít v menším a lehčím balení. To mě na výletě tolik netrápí. 🏠



MARTIN ČUNÁT

Dvaatřicetiletý závodní bikepacker a pohodář v jedné osobě pochází z Kytlice v severních Čechách. Po dokončení bakalářského studia se nečekaně usadil v Norském Tromsø, odkud podniká své výlety na cyklistické ultrazávody a dobrodružství v odlehlých končinách světa. Když se v zimních měsících nemůže věnovat kolu, vyráží na skialpové túry v okolí svého domova daleko na severu.

Někam vyrazit na kole?

Ano



Ne



JAKUB LARYSZ

šéfredaktor Světa outdooru
Ať je to rychlý výšlap na nejvyšší vrchol Moravskoslezských Beskyd, výpad do Vysokých Tater nebo na skály, bikepackingový výlet, či projížďka na kole v podhůří Beskyd – vždy souzní s přírodou. Své srdce a načerpanou inspiraci pak vkládá do stránek tohoto časopisu a na web SvetOutdooru.cz.

... peníze na nové
... plo a brašny?



Ano



Co máš radši?



Přečti si Bike speciál
2021 ještě jednou!

... a vrať se k první otázce

Rozpálený asfalt hladký
jako dětská prdelka

Skřípání prachu mezi zuby

Považuješ outdoorový dřež
za důležitou součást výbavy?



Zkracuješ zubní kartáček na půl
bez zjevného důvodu?

Ano

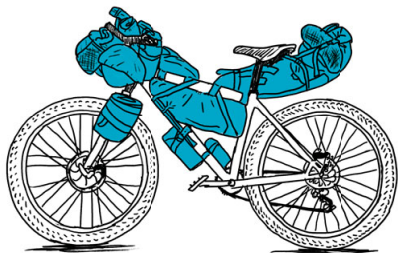
Ne

Ano

Ne

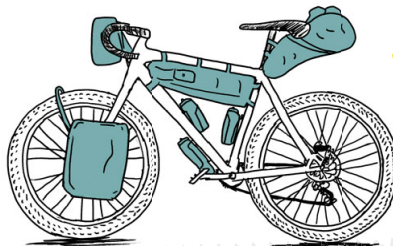
BIKEPACKING

Minimalismus je tvé náboženství, vše má své místo a netáháš ani gram navíc. Tři hlavní brašny jsou v ose kola, takže na tlustých pláštích horského kola jednoduše manévruješ v jakkoliv těžkém terénu. I s minimálním objemem brašen si vždycky poradíš a někdy schováš plechovku piva na večer a náčiní na přípravu ranní kávy. Neustále vybíráš čím dál tím užší cestičky, až se nakonec ocitneš uprostřed lesa tlačíc kolo do strmého stoupání... Jo, tenhle styl sluší i silničkářům.



HYBRID

Ani natěžko, ani nalahko, vybíráš to nejlepší ze všech kategorií. Tvé kolo bude kříženec gravelu a horského kola pravděpodobně na 29" pláštích a obtěžkán párem brašen na nosiči doplněný o rámovou a řídítkovou brašnu. Větší kapacitu brašen volíš z důvodu potřebných zásob jídla a vody. Jsi soběstačný po celou dobu výpravy a připraven na cokoliv. Dalo by se říct, že tě nemůže nic zaskočit. Které pohoří se chystáš přejet?



Jak si vybrat lehký spacák NA BIKEPACKING?



Postavili jsme pyramidu, rozbili atom, byli na Měsíci, dosáhli jsme ohromného technologického pokroku a napřič tomu obyčejný chomáček peří i nadále zůstává tím nejlepším izolačním materiálem, jaký jsme kdy měli.

TEXT MIKLÁŠ ZUBEC, FOTO ARCHIV MOUNTAIN EQUIPMENT

JAKÝ SPACÁK POTŘEBUJI?

Jeden spacák na všechno. Jak jinak taky, že? Hned na začátek je nutné říct, že univerzální spacák budeš těžko hledat. Stejně tak neexistuje kolo skvělé v terénu a zároveň perfektní na silnici. Pokud vybíráš vhodný spacák na bikepacking, dost dobře ti poslouží na jakékoli letní spánku, ale v zimním záhrabu budeš potřebovat zase jiné parametry.

POLOŽ SI TŘI ZÁKLADNÍ OTÁZKY:

1. V jaké teplotě se chci dobře vyspat?
2. Jak hodně je pro mě důležitá hmotnost a sbalitelnost spacáku?
3. Budu spát pod širákem, takže mě čeká rosa, sníh a mrholení či dokonce déšť? Potřebuji voděodolný materiál?

Odpověď na 1. otázku: Jak se vyznat v tepelném hodnocení spacáků

Většina výrobců se řídí podle příslušné normy EN 13537/ISO 23537. Samotný test probíhá tak, že se v chladící místnosti vloží do spacáku figurína oblečená do spodního prádla. Celá je napojena na senzory měřící teplotu v jednotlivých partiích těla. Leží na obyčejné pěnové karimatce.

COMFORT | hodnota, při které se „standardní žena“ (mladý věk, fyzická zdatnost a dobrý zdravotní stav) v pozici na zádech cítí komfortně celou noc. Pokud jsi žena nebo muž, který má rád teplo, tato hodnota je pro tebe nejvíce relevantní.

Při výběru špičkového ultralehkého péřového spacáku je nutné počítat i s vyšší cenou. Je však důležité dát na druhou stranu vah i to, co investici získáš. U Mountain Equipment je to špičková kvalita s bezproblémovou plnou životností třeba i více než 15 let, komfortní spánek, záruku 10 let a hladký pozáruční servis.



TIP **CHCEŠ SE O ROZDÍLECH PÉŘOVÝCH SPACÁKŮ DOZVĚDĚT VÍCE?** V dlouhé verzi článku na webu www.SvetOutdooru.cz ti to vysvětlíme. Stačí si naskenovat kód.



LIMIT | „standardní muž“ ležící ve skrčené poloze se nevbudí zimou po celých 8 hodin. Pokud jsi muž nebo žena, které nevdá chladnější noc, je pro tebe tato hodnota nejvíce relevantní.

EXTREME | limitní teplota okolí, při které dokáže „standardní žena“ vydržet šest hodin, aniž by riskovala hypotermii nebo smrt. Tento parametr vnímej jako limit pro přežití.

Good Night's Sleep Guarantee = kromě výše uvedených hodnot se u spacáků Mountain Equipment setkáš i s hodnotou Good Night's Sleep Guarantee (Garance dobrého spánku), která odpovídá teplotě, při které se vyspíš opravdu komfortně.

Odpověď na 2. otázku: Hmotnost a sbalitelnost spacáku

Pokud hledáš spacák na bikepacking nebo přechody „fast and light“, hmotnost a velikost spacáku jsou důležité. Při dnešních technologiích je možné pořídít spacák do 600 g a pohodlně se v něm vyspat při teplotě -3 °C. Je to díky kvalitnímu peří, ultralehkému vnějšímu materiálu a promyšlenou konstrukcí komor, které dobře izolují a jsou úsporné na hmotnosti látky.

Příkladem mohou být modely od značky Mountain Equipment: FIREFLY (560 g, 25x19x16 cm), FIRELITE (770 g, 25x21x17 cm) nebo HELIUM SOLO (415 g, 24x10x8 cm).

Odpověď na 3. otázku: Svrchní materiál a odolnost vůči okolnímu prostředí

Látka, ze které je spacák vyroben, určuje jeho odolnost vůči vlhkosti, sněhu i rozlitému pití. Má vliv také na odolnost spacáku a výraznou měrou se podílí na celkové hmotnosti. Rozlišujeme membránové (s odolností vůči rose, dešti/sněhu) a nemembránové materiály. Nezapomeňte ani na voděodolný kompresní obal. Ten je nutností. ☺



➔ TIP NA TRIP

ČESKEM NA KOLE S PORTÁLEM STEZKY.CZ

Cykloturistice se daří v Evropě i v Česku, které má potenciál stát se vedle Německa, Rakouska či Francie jednou z evropských TOP cykloturistických destinací. Těží z geografické polohy ve středu Evropy i z rozmanitého reliéfu krajiny s lákavým mixem turisticky oblíbených říčních stezek, MTB areálů a tematických terénních stezek. Díky portálu Stezky.cz nebylo plánování cyklovýletů nikdy jednodušší.

TEXT DANIEL MOUREK; PARTNERSTVÍ, O.P.S., FOTO ARCHIV PARTNERSTVÍ, O.P.S.

K oblíbené tuzemské cykloturistiky přispívá také hustá síť značených cyklotras, dobrá dopravní dostupnost a přímé sousedství s největším trhem cykloturistiky – Německem. Naopak dluh má země v relativně nízkém podílu kompletně dobudovaných úseků cyklostezek, financování výstavby bezpečné infrastruktury a potenciál má stále ještě i ve zlepšování kvality služeb.

Nejde přitom o vůbec zanedbatelné odvětví cestovního ruchu. Evropskou ekonomiku obohacuje cykloturistika každoročně o 44 mld. EUR, té české pak přináší zhruba 180 mil. EUR ročně. Rok 2020 sice zasadil zejména sektoru cestovního ruchu tvrdou ránu v podobě pandemie koronaviru, ale dobrou zprávou je, že lidé během pandemie více jezdí na kole. Tématem loňského roku byla tuzemská dovolená a zvýšený zájem o cyklovýlety. To potvrzují i data z automatických sčítačů návštěvníků cyklostezek viz např. údaje na www.mereninavstevnosti.cz. Sčítače za celý loňský rok zaznamenaly nárůst počtu cyklistů na všech měřených úsecích

významných cyklotras v ČR až o desítky procent. Vzhledem k platným omezením však poklesl počet přenocování i návštěvníků stravovacích služeb a většiny turistických cílů.

CYKLISTÉ, ZDE JSTE VÍTÁNI!

Cykloturistická nabídka v Česku dokáže uspokojit všechny typy milovníků cyklistiky, ať už se jedná o silniční cyklisty, výletníky a pohodové cykloturisty, rodinky s dětmi a seniory nebo adrenalinové bikery. Vedle atraktivní infrastruktury, odpovídajících příslušné cílové skupině, a kvalitního marketingu jednotlivých produktů či destinací je klíčem k úspěchu především nabídka perfektního zázemí služeb pro cykloturisty. I proto již od roku 2005 funguje v Česku pod patronací Nadace Partnerství certifikace Cyklisté vítáni. Jde o celonárodní certifikační systém kvality turistických služeb, do kterého jsou zapojeny stravovací a ubytovací zařízení, kempy a turistické cíle vybavené pro specifické potřeby cyklistů. V současné době je v tuzemsku certifikováno téměř 1 000 poskytovatelů



Greenway Jizera, archiv
Sdružení Český ráj,
© Luděk Antoš.



Eurovelo 13.



Labská stezka,
© archiv Královéhradeckého kraje.

služeb. Obdobné certifikační systémy fungují ve všech cykloturisticky vyspělých destinacích Evropy, a vytvářejí tak společný standard služeb pro cestovatele s kolem. Mezi základní poskytované služby patří kvalitní a bezpečné parkování pro kola, základní nářadí pro jednoduché opravy kol či přenosná lékárnička k zapůjčení, možnost vyprání a usušení oblečení a výstroje

či prostor a vybavení pro umytí kola během ubytování. Většina certifikovaných zařízení také počítá s potřebou dobíjení elektrokol. Hledáte kvalitní zázemí při cestách na kole? Pak jsou tu služby s certifikací Cyklisté vítáni právě pro vás, naleznete je na www.cyklistevitani.cz.

Dálkové cyklotrasy jako například Labskou stezku, EuroVelo a Greenways v ČR koordinuje společnost Partnerství, o.p.s. Rozvoji šetrné turistiky, udržitelného cestovního ruchu a zklidňování dopravy s ohledem na životní prostředí se věnuje už víc než 20 let. Stojí rovněž za projektem Moravských vinařských stezek a ve spolupráci s vinařskými obcemi a dalšími partnery podporuje vinařskou turistiku jako součást jihomoravského folkloru a ochrany kulturního dědictví. Pořádá i akce pro veřejnost – třeba seriál cyklovýletů Krajem vína. Dále se zabývá monitoringem cyklistů a pěších pomocí automatických sčítačů, na základě kterých poskytuje data důležitá pro plánování kapacit stezek.

Zakladatelem Partnerství, o.p.s je Nadace Partnerství, která pomáhá již 30 let lidem pečovat o životní prostředí a mimo jiné od roku 2005 koordinuje celonárodní certifikaci Cyklisté vítáni, která označuje zařízení se skvělým zázemím pro cyklisty a cykloturisty. Více o Partnerství, o.p.s. na www.partnerstvi-ops.cz



o.p.s.
partnerství

KAM VYRAZÍME?

Výběr toho nejlepšího z tuzemské cykloturistické nabídky zprostředkovává českým i zahraničním zájemcům nový webový portál www.stezky.cz s nabídkou TOP dálkových cyklotras ČR a certifikovaných služeb Cyklisté vítáni. Moderní, plně responzivní web souhrnně představuje hlavní české i moravské dálkové cyklotrasy, včetně tuzemských úseků mezinárodních cyklotras EuroVelo, s odkazem na samostatné stránky každé z uvedených tras. Najdete zde informace o délce a vedení tras (včetně možnosti stažení ve formátu GPX), jejich časové náročnosti i přehledně zobrazení zázemí služeb pro cykloturisty s jejich lokalizací a medailonkem každé z certifikovaných služeb včetně kontaktů. Vychutnejte si některou z prezentovaných dálkových cyklotras – budete mile překvapeni, jakým nevšedním dobrodružstvím může být dovolená na kole.

Celkem na vás v Česku čeká síť více než 5 300 km dálkových cyklotras propojujících nejkrásnější místa naší země. Přijměte pozvání na ty nejkrásnější z nich:

LABSKÁ STEZKA | Jedná se o TOP evropskou dálkovou cyklotrasu a je jednoznačně jednou z nejkrásnějších a nejoblíbenějších říčních stezek v Evropě. Od pramene Labe v Krkonoších až k Severnímu moři nabízí 1 300 km jedinečného spojení historie, architektury a přírody. Díky atraktivnímu a rovinatému profilu, pestré nabídce turistických atrakcí a perfektnímu

zájemci prověřených služeb s certifikací Cyklisté vítání je stezka vhodná i pro pohodové cykloturisty. www.labska-stezka.cz

MORAVSKÉ VINAŘSKÉ STEZKY | 1 200 km značených vinařských cyklotras, které vás provedou jihomoravskou krajinou mezi vinohrady od starobylého Znojma až po slováckou metropoli Uherské Hradiště. Navštivte malebná města i vinařské vesničky s typickou sklepní architekturou, historické a přírodní památky UNESCO a užijte si také folklór či vína pohostinných moravských vinařů. www.vinarske.stezky.cz

GREENWAY PRAHA – VÍDEŇ | Objevte historická města a vesničky, navštivte romantické hrady, středověké kláštery, zakuste atmosféru starých židovských hřbitovů, vyzkoušejte tradiční řemesla v některé ze starých dílen či vychutnejte dobré moravské víno ve vinných sklepích. To vše nabízí nejstarší dálková cyklotrasa Greenway Praha – Vídeň, která je zároveň první zelenou stezkou (greenway) ve střední Evropě. www.prahaviden.cz

GREENWAY JIZERA | Vede po cyklotrasách Jizerskými horami, západními Krkonošemi, Českým rájem a Polabím. Údolí a říční niva Jizery si dosud zachovaly přírodní kouzlo, které nepoznáte, projíždíte-li tudy jen autem či vlakem. Jizera se vlévá do Labe u Lázní Toušeň, cyklotrasa 17 / EuroVelo 4 ale pokračuje dále až do Prahy. www.greenway-jizera.cz

CYKLOTRASA EUROVELO 9 | Nabízí kromě spojení dvou důležitých evropských moří Baltu a Jadranu i horské partie



Moravské vinařské stezky, Znojemsko.

Jeseníku. K jedinečným zážitkům patří průjezd Moravským krasem s návštěvou jeskyně Macochy či prohlídka památek UNESCO v Olomouci a Brně. Napříč jižní Moravou doputujete až do romantického Mikulova a Lednicko-valtického areálu s četnými architektonickými skvosty rozestými v přírodě. www.eurovelo.cz

STEZKA ŽELEZNÉ OPONY – EUROVELO 13 | Podél více než 800 km dlouhého pásu na česko-bavorsko-rakouském pomezí můžete dva týdny putovat po jednotně vyznačené cyklotrase, která spojuje evropské dějiny, kulturu a přírodu. Díky nepřístupnosti dříve přísně střeženého území se příroda podél železné opony mohla poměrně nerušeně vyvíjet. www.eurovelo13.cz

 **WARMPEACE**

Shelter tarp

Plachta Shelter je lehká nylonová univerzální plachta, která poslouží jako přístřešek mnoha rozmanitých tvarů...

...jako závětrí při vaření a odpočinku, jako zastřešení společného plácku mezi několika stany...

...jako široký žlab k zachycení a svedení dešťové vody, jako místo, na kterém čistě a přehledně zabalíte batoh nebo na kterém se dá ležet, jako zástěna u stromu se solární sprchou, jako stříška před obytnou dodávkou, jako...

tipů na praktické využití jsou desítky a další nápady s novými uživateli přibývají.

- Oboustranně silikonizovaný ripstop nylon 30D pro maximální pevnost a odolnost, při minimální hmotnosti plachty
- Unikátní systém variabilních kotvicích ok po celém obvodu a ve středním švu
- Zesílená hlavní kotvicí oka
- Obal typu „drysack“ umožňující fixaci holí, pádel apod. při stavbě širokého spektra přístřešků
- 6 ks lehkých duralových kolíků profilu „Y“
- 6 ks reflexních kotevnicích šňůr se zkracovačkou



www.warmpeace.cz



ČESKÝ RÁJ
outdoor od roku 1993

 Eshop  Prodejna 500m²

ceskyraj.com

ČESKÝ RÁJ OUTDOOR V NOVÉM

Od malého krámků v suterénu rodinného domu, kde Český ráj outdoor začínal, uplynulo již hodně vody. Za tu dobu se z malého kluka stal sebejistý a zkušenostmi ošlehaný chlap, na kterého je spoleh.

TEXT A FOTO ČESKÝ RÁJ OUTDOOR

ŘÍKÁ SE, ŽE KDO NIC NEDĚLÁ, NEMŮŽE NIC KAZIT

Tato věta se u nás v ráji nikdy moc neohřála. Neustále vymýšlíme, plánujeme, realizujeme, dál a dál. Skvělým myšlenkám a nápady se snažíme dávat reálnou podobu. Jasně, občas se nám něco nepovede, ale zkušenosti dělají mistra.

VRACÍME SE KE KOŘENŮM

O čem to sakra mluvíme? Český ráj outdoor se rozrostl o zcela samostatnou a plnohodnotnou sekci cyklistiky. Naši první cyklo nabídku si pamětníci mohou vybavit ještě z doby, kdy byl Český ráj outdoor malé škvěrně. I když už před 27 lety byla cyklistika naše srdcovka, neměli jsme dostatek personální a prostorové kapacity v cyklu zdárně pokračovat dál. Dělat věci napůl jsme prostě nechtěli, a tak jsme kapitolu o kolech uspali. A tajně doufali, že jednoho dne opět procitne. Nyní se karta obrací. Již na podzim roku 2019, dávno před covidem, jsme začali koketovat s myšlenkou, že bychom cyklistiku opět zařadili do naší nabídky. A to v plné palbě. Žádné šolichání.

VŠECHNO STOJÍ A PADÁ NA LIDECH

Základním kamenem úspěchu je mít odborný personál. Proto jsme potřebovali do týmu dalšího člověka. Někoho, kdo by se s cyklistikou v srdci už narodil a znal kola jako své boty. Vyznal se v každém jejich záhybu, dokázal zkrotit jejich vrtochy a uměl odhalit jejich slabé i silné stránky. A my jsme jednoho takového chlápka našli. Do naší party jsme přivítali Petra Šturmu. Skvělého servismana, profesionála a cyklistického nadšence, který dokáže každému kolu vdechnout duši. Petr má v ráji na starosti celou cyklistickou sekci – prodej, stavbu a servis kol, cyklo příslušenství, komponenty a poradenství. Petr spolupracuje ruku v ruce s Jakubem Žitkou, spolumajitelem Českého ráje a jako tandem mají cyklistickou část ráje parádně ošlefovanou. V nabídce máme kola pro nejrůznější jízdní


styly. Kromě tradičního a oblíbeného gravel bikingu se u nás zákazníci vybaví na crosscountry, trailu, gravity a další disciplíny. Vsadili jsme na jasné koně a naše favority. Proto v naší nabídce najdete zboží od značek Cannondale, GT, Rock Machine, Orbea, Corratec. Právě díky skladbě značek si u nás kolo může vybrat začátečník, dítě či pokročilý bajker, který potřebuje to nejšípičkovější vybavení.

HEJ, KÁMO, ASI POTŘEBUJEME VĚTŠÍ PRODEJNU

Český ráj outdoor se stěhuje do nového a většího zázemí. V dubnu otevřeme v Kosmonosích 500 m² prodejní plochy. Tento obří prostor nám dovolil vytvořit neobyčejné místo, kde se mohou potkat milovníci outdooru, horolezectví, skialpu a cyklistiky. Součástí prostoru je servis kol i skialpových lyží, velký sklad a zázemí e-shopu. Skvělou výhodou je také prostorné parkoviště a cukrárna hned vedle.

TESTOVACÍ CENTRUM

Pro naše zákazníky budeme mít k dispozici špičkové modely jízdních kol k vyzkoušení. To znamená, že si budou moci na vlastní kůži kolo osahat, projet se na něm. A to buď sami, nebo v našem doprovodu – kousek od nové prodejny je mladoboleslavský bikepark. Několik cyklo modelů jsme v roce 2020 měli zapůjčených a mohli jsme si je tak sami otestovat. Proto dokonale víme, co prodáváme. Díky tomu také můžeme zákazníkům předat fundované informace, aby si nekupovali zajíce v pytli. V průběhu sezóny plánujeme testovací víkendy. Společně se zájemci z řad zákazníků, budeme kola poskytnutá dodavateli testovat v terénu.

Nová kamenná prodejna, špičkové zázemí, profesionální servis, odborné znalosti ve stavbě a seřizování jízdních kol, technické know-how a především, individuální a přátelský přístup ke každému zákazníkovi. To všechno na vás čeká, pokud se rozhodnete navštívit Český ráj outdoor. #hratkyvprirode 



REPORTÁŽ

PUTOVÁNÍ MEZI VIKINGY

Nejhornatější skandinávská země lemovaná pobřežím divokého moře je územím otužilých Norů, jimž koluje v žilách vikingská krev. Fascinující příroda, jezera, vodopády a hluboké fjordy lákají chladnomilné náтуры i romantiky, protože Norsko umí být drsné i laskavé, mlhavé i plné slunce. Poznejme tuto vzdálenou krajinu v kombinaci cyklistiky s pobřežní plavbou.

TEXT A FOTO JAKUB KASL

Letecký most mi pomohl překonat vzdálenost mezi pražskou Ruzyní a Tromsø. „Orel“ společnosti Norwegian s lehkostí pobral do svých pařátů též mého železného oře a po čtyřhodinovém letu se snesl mezi zasněžené vrcholky na ostrov uprostřed širokého ústí Balsfjordu. Byl konec července a v promáčeném Tromsø právě voněly šeršky. Paříž severu, jak se tomuto městu občas přezdívá, mne přivítala těžkým, kovovým nebem a první tři dny neustále lilo. Finnmark ležící vysoko za polárním kruhem není vyjma Nordkappu právě nejnavštěvovanější turistickou destinací. Tato nejsevernější norská oblast má Švédsko a Finsko za své jižní sousedy, což se při pohledu ze středu Evropy zdá poněkud kuriózní.

Dva dny jsem testoval odolnost mého stanu vůči skandinávským vrtochům počasí a hlavou se mi honila myšlenka, zda výprava za pomoci velocipédu nebyla v těchto končinách přece jen neuváženým, bláhovým nápadem. Jakmile se obloha alespoň lehce protrhala, okamžitě jsem šlápl do pedálů a rychle ztratil černé myšlenky. Od té chvíle mi počasí vesměs přálo. Hned první noc cesty mi trollové dopřáli tábořit v nádherné zátoce s výhledem na ledovec. K večeri jsem ulovil rybu a putování začalo nabírat idylickou podobu. Na cestě sice ještě párkrát přišly temnější chvíle, když jsem například musel překonávat horská sedla zanořená v hustém mlžném mraku, ale vše dokonale vyrovnávaly pozitivní zážitky. Dovedete si představit, že jedete singl, nikdo vám nemůže hlídat naložené kolo a vy ho necháte někde před supermarketem ve Francii, Španělsku či v Čechách? Tady to bez problému jde. Dalším pozitivem na „dálném severu“ jsou poloprázdné silnice. I v případě, že jste nuceni jet nějaký úsek po páteční magistrále E6, stačí si přivstat a provoz značně

eliminujete. V letních měsících, kdy slunce téměř nezapadá, se dá mezi pátou a desátou ranní uhanět „é-šestkou“ jako po cyklostezce. Turisté z karavanů a autobusů jsou zřejmě zvyklí vstávat poněkud později, čímž přicházejí o fantastické ranní paprsky nízkého plujícího slunce.

Mezi majestátními horskými štíty, lemujícími rozečkané fjordy, se vine asfaltová stuha, po níž mířím směr Alta. Správné město Finnmarku je architektonicky poněkud bizarní. Za zastávku však stojí areál pod ochranou UNESCO, ve kterém najdete skalní kresby pocházející z doby 4 200 let před n. l. Před setměním nacházím hned tři kempy seřazené těsně vedle sebe, a tak využívám konkurenci lehce sražené ceny, abych po pár dnech s radostí okusil trochu té pečlivější hygieny.

Následující ráno před recepcí objevím rozcestník, na kterém se dá zeměpisně trochu zorientovat. Z Osla to máme vzdušnou čarou 2 010 kilometrů, do Hamburku něco přes dva a půl, Řím 4 200 km. Na Nordkapp, který by měl být nejsevernějším bodem mé trasy, zbývá pouhých 216 km a k Severnímu pólu by to bylo „pouhých“ 1 863 kilometrů, takže vlastně podstatně blíže než do Hamburku.

Za Altou je potřeba vyšlápnout zhruba 600 výškových metrů na náhorní plošinu a výhledy se rázem radikálně mění. Projíždím polární tundrou bez rozsáhlejších porostů. Tu a tam se u silnice objevují sámské vesnice, ovšem záhy zjišťuji, že jsou až příliš připravené na turistický ruch. Dostat se někam do vzdálenějších míst, kde by bylo možné pozorovat skutečný sámský život, by vyžadovalo výlet do „slepého ramene“ ke švédské hranici a na to bohužel nezbyvá čas.

Někdo by řekl, že v těchto místech už není nic k vidění, ale opak je pravdou. Okolní „prázdné“ scenérie si opravdu vychutnávám, jelikož putování „kolmo“ dokáže zprostředkovat silný kontakt s přírodou a právě nekonečné holé pláně bez prvků civilizace vás dokáží naprosto vtáhnout a uchvátit. Tu a tam zdravím soby táhnoucí krajinou, kde podmračené nebe dává výhledům na nekonečné pláně „porostlé“ kamením magickou atmosféru.

Nordkapp nakonec zavrhuji. Zrazuje mne od něj několik lidí, kteří se odtamtud právě vrací. Mušel bych projet dlouhý tunel společně s ostatní dopravou, což je na kole nejen nepříjemné, ale především nebezpečné. Nordkapp stejně není ve skutečnosti nejsevernější místo evropské pevniny, jak se nám občas snaží namluvit nějaký šálivý průvodce, tudíž mi přijde, že jde vlastně o marketingem vytvořenou točnu pro turisty, kterou si mohu s klidem odpustit. Navíc alternativní souběžná silnice, která vede po stejném poloostrově, pouze na jiný výběžek, je označena v mapách jako jedna z „national scenic roads“, a tak soudím, že by to mohla být projížďka pěknou krajinou s výrazně menším provozem. Od posledního tábořiště na nejvyšší bod trasy mne v ten okamžik dělí 90 kilometrů.

Ráno je téměř slunečné, ale po prvních 15 kilometrech naražím do temné stěny mraků. Znenadání přichází silný severní protivítr a celé dopoledne vydatně prší. Teplota kolísá kolem 6 °C. Konečně na sobě mám veškeré oblečení, které vezu, což je vlastně v pořádku. Je to přece nejsevernější etapa, k té takové klima patří. Nechci se cyklisticky rouhat, ale za slunečného dne bych si dosažení pitoreskního přístavu, nejsevernějšího bodu putování, snad ani tolik neužil. Vybaven informací, že v Havesundu není žádný kemp ani hostel a že v okolí se těžko nocuje nadivoko, večer беру в двѣчкарnou на pravidelnou pobřežní linku. Ráno se musím rozhodnout, zda odtud zbaběle uniknu lodí, nebo zda se vydám v sedle ještě zbylých 200 kilometrů zpět na jih do přístavu Hammerfest.

Z mraků začíná vyukovat slunce a rázem je rozhodnuto. Loučím se s nejseverněji položenou větrnou farmou na světě, ležící na kopci za přístavem, a vyrážím. Zpáteční sluncem zalitou cestu беру jako velikou odměnu za drobné strádání předešlého dne.

Vím, že mne čeká ještě jedna malá překážka v podobě delšího tunelu. Z mapy se však nedá vyčíst, zda je na kole průjezdný. Tunely totiž mohou být při putování Norskem drobný problém, i když velká většina je pro cyklisty nějakým způsobem ošetřena. Někdy okolo vede původní stará silnice, která je značena jako cyklotrasa a uzavřena pro automobily, jindy nalezneme před vjezdem speciální značku s červeným tlačítkem, které po zmáčknutí upozorňuje řidiče světelnou signalizací, že v tunelu se pohybuje cyklista. Ojedinele lze však narazit také na tunel pro kolaře neprůjezdný, bez alternativní varianty. Zmiňovaná poslední „překážka“ však nabízí krásnou objížďnou cyklostezku vlnící se pobřežím a skýtá fantastické výhledy na přilehlý fjord.

O dva dny později stojím v nejseverněji položeném městě naší planety a vyhlížím plavidlo, které mi na pár dní poskytne vyhřátý azyl. Zpoza útesu se vynoří bílo-červený kolos, aby polkl několik přistoupivších pasažérů a se stojkým klidem opět vyplul do království ryb a mořských ptáků.

Následujících pět dnů na palubě poskytuje relax i mnohé zájímavé zastávky. Zpestření v podobě výletů mimo „domovské plavidlo“ je sice nutno připlatit nemalou částkou nad rámec lodního lístku, ale nabízené zážitky jsou pro středoevropana opravdu nevšední.

Namátkou vyberme výlet malým člunem do mystického Trollfjordu, kde lze pozorovat lov mořských orlů, nebo návštěvu



I v srpnu umí být na severu chladno.

Severní pól 1 863 km.



Humor, nejlepší koření života.



Příjemný společník v téměř nulovém provozu.

ostrůvku Skrova, na kterém sídlí jedna z nejbohatších norských rodinných firem. Objevili zlatý důl? Nikoli. Produkují na svých mořských farmách každým dnem 80 tun lososů. Možná se vám tento údaj zdá jako překlep v textu, ale jelikož i mne velice udivil, dvakrát jsem se ptal, zda jsem se nepřeslechl či anglickému výkladu špatně neporozuměl.

Na trase rovněž nelze opomenout prohlídku Trondheimu s jeho majestátní katedrálou Nidaros, malebný přístav Kristiansund sevřený v tiché zátocce či Ålesund, město rozprostřené přes několik ostrovů.

Cílovou stanicí plavby je Bergen, označovaný jako nejdešivější město Evropy. Než naložím a upevním batožinu, prohlédnu si starý přístav a vyhlášený rybí trh, město dostává své pověsti. Sice nelije, přesto alespoň jemně mrholí. Od Bergenu po Stavanger využívám pohostinnosti královny severských cyklotras. Na N.1, která kopíruje pobřeží Severního moře, mne již čeká cyklistika, jak ji známe z našich klimatických podmínek – kraťasy, modré nebe, příjemné teploty. Pohybuje se zde samozřejmě mnohem víc cykloturistů než ve Finmarku a trasa má celkově zcela jinou příchuť. Ze Stavangeru se nechávám opět

unášet po vodní hladině, tentokrát do Hirtshals na severní cíp Dánska, odkud zbývá 400 kilometrů k německé hranici. Pak už je to do Hamburku, co by kamenem dohodil a k tomu párkrát šlápl do pedálů. Ve městě námořníků a neřesti si ještě zběžně prohlížím obří zaoceánské překladiště, ale v hledáčku mého zájmu je především vlakové nádraží. Na druhý den nastupuji do expresu s označením Vindobona, který uhání směr Praha a dělá definitivní tečku za severským putováním. Přeji šťastnou cestu, at' vede kamkoli. 🚲

JAKUB KASL

Od studia v Austrálii před čtvrt stoletím už toulavé boty nevyzul. Jako fotograf zanechal stopy v desítkách kalendářů, mnoha reportážích, výstavách a cestopisných přednáškách. Od putování v dodávce či offroadu se přes motorku dostal k obtěžkanému kolu, až nakonec objevil krásu bikepackingu nebo pohodlných tenisek a lehkého batohu. Také jeho foto vybavení prošlo cestou od brašny plné objektivů až po foto mobil. Co poznal na cestách? V jednoduchosti je... svoboda.



NanoConcept®

Zůstaň v suchu za každého počasí

Vyzkoušej nejprodávanější impregnaci textilu a kůže v ČR na bázi nanotechnologie. Aplikuj na **bundu, boty, stan**, prostě na všechno, co nechceš, aby promoklo

Jdi na www.nano-concept.cz



Účinnost garantována ochranou známkou Masarykovy univerzity



 JAK NA TO

5 rad, jak zlepšit JÍZDNÍ TECHNIKU NA TRAIlech

Horská cyklistika v posledních letech zažívá obrovský boom, a s tím je spojen významný rozvoj infrastruktury pro bikery a doslova exponenciální růst počtu trail center a bike parků. Jízda na horském kole po trailech se najednou stává sportem, který už není jen záležitostí komunity nadšenců. Lákají nás krásy mtb trailů, pořizujeme si horská kola, která mají lepší a hravější geometrii a dělají nám možnost zábavy na trailu mnohem dostupnější. Může nové kolo kompenzovat techniku jízdy?

TEXT A FOTO JAN FILIP, FLOWRIDE

Vybavení a podmínky pro daný sport jsou jedna věc, ale to nejdůležitější jsou naše dovednosti. Právě technika jízdy na trailu je to, co nám může přinést nejvíc radosti z jízdy a zároveň dělá jízdu v terénu bezpečnější. Mnohdy stačí jen málo a naše jízda získá na jistotě, bezpečnosti a zábavnosti.

Také na kole zažíváte pocity, že v té zatáčce vám to přece musí uklouznout, že v tak prudkém sjezdu to přece nemůže skončit jinak než letem přes řídítka a na skoku to je spíš hop nebo trop než pocit jistoty? Věřte, že ke zvládnutí té správné techniky jízdy stačí mnohdy opravdu málo a vaše zážitky na kole prodělají velikou změnu. Budete jezdit s větší jistotou, bezpečněji, rychleji, s lepším pocitem a s otevřenou cestou k dalším pokrokům.

Z pohledu profesionálního kouče a jezdce Flowride bike školy jsem pro vás připravil 5+1 radu, jak si zlepšit techniku jízdy, která zajistí víc parádních zážitků a větší bezpečí za řídítka vašeho kola.

1. POSTOJ NA KOLE

Při jízdě v terénu, alespoň pokud se bavíme o jízdě z kopce, zásadně a vždy stojíme. Nesedíme na sedle. V sedle si totiž

Při sjezdu v zásadě vždy stojíme. © Luděk Šmerda.



dramaticky snižujeme pohybový rozsah na kole a možnost pracovat se svou rovnováhou, která je při jízdě extra důležitá. Správný postoj je opravdu základním stavebním kamenem naší jízdy.

A jak takový správný postoj vypadá?

Stojíme na obou pedálech rovnoběžně a zároveň naši váhu rozkládáme na oba pedály rovnoměrně.

2. POHLED

Náš pohled a čtení trailu je možná ta úplně nejdůležitější dovednost na kole. Když nevidíme, kam jedeme, sebelepší technika už nám nepomůže.

Pohled na trail nám dává veškeré informace, které pro svou jízdu potřebujeme, a čím více těch informací máme, tím lépe. Proto se při jízdě snažíme získat co nejvíce informací dopředu. To znamená, že náš pohled směřuje co možná nejdál na trail před námi. Nenechme se ale zmylit. Není to tak, že celou dobu koukáme do co největší dálky. Náš pohled neustále putuje a zkoumá jak terén v dálce, tak ten přímo před námi.

EXTRA TIP

Pro snadné čtení trailu je mimořádně důležitá pozice hlavy. Hlava by měla být vzpřímená a směřovat přímo ve směru jízdy. Hlava, a tím i pohled sklopený k zemi je velmi častou chybou.

3. POHYBOVÝ ROZSAH ANEB UVOLNĚTE SE, PROSÍM

Zásada a dovednost, na kterou na našich kurzech klademe obrovský důraz, je právě uvolněnost těla při jízdě na kole, a s tím spojené zvyšování pohybového rozsahu.

My a naše kolo jsme dvě samostatné jednotky fungující ve vzájemné synergii. Byť by se to nabízelo, tak rozhodně nechceme s kolem splynout v jeden celek. Kolo samo o sobě jízdu na trailu moc dobře neovládá. Zato my ano, a proto je právě na nás pracovat co nejlépe s naší rovnováhou a hmotností. A právě

Důležitou součástí jízdy je neustálé sledování terénu před sebou.
© Ondřej Grund.



toto oddělení se od kola (v angličtině příhodně nazvané „bike body separation“) nám dává při jízdě obrovské možnosti.

K tomu, abychom toho dosáhli, je ohromně důležité právě uvolnění se. Jinými slovy pracujeme na tom, abychom na kole nebyli křečovití, ale naše tělo, paže i nohy byly co možná nejvíce uvolněné a připravené na přirozenou reakci na neustále se měnící situaci.

4. BRZDĚNÍ

Schopnost plynule regulovat rychlost jízdy je základním bezpečnostním aspektem jízdy. Ne každý způsob brzdění je ale ten správný.

Brzdíme tedy pokud možno jedním prstem na brzdě, oběma brzdami naráz, s citem, a především ve správné jízdě pozici.

Takto bych ve zkratce shrnul zásady správného brzdění. Proč jedním prstem? Protože nám zbývají ostatní prsty na to, abychom se pevně drželi řídítek, což je v terénu velmi důležité. Zásada brzdění oběma brzdami vyplývá z potřeby co nejefektivnějšího brzdění. Pozor ale na brzdění v zatáčce. Tam brzdíme pouze zadní brzdou. Kolo, které brzdí, totiž nemůže přirozeně a plynule zatáčet, a to je právě úkol předního kola.

Cit je při brzdění také důležitý. Pokud kolo příliš nešetrně zablokujeme, dostává se do smyku, ztrácí směrovou stabilitu a také nebrzdí efektivně. Nešetrné brzdění v kombinaci s nesprávnou jízdě pozicí může snadno končit i výletem přes řídítka.



Ukázka „bike body separation“. © Ondřej Grund.

Schopnost plynule regulovat rychlost jízdy je základním bezpečnostním aspektem jízdy. © Luděk Šmerda.



Tím se dostáváme opět ke správné pozici, která je alfou a omegou jízdy v terénu. Při brzdění je zásadní mít zatížená obě kola rovnoměrně. Kolo, na kterém není váha, nebrzdí. Správného zatížení obou kol dosáhneme právě distribucí naší hmotnosti výhradně na pedály, a tím právě na střed kola.

5. POSTUPNĚ = BEZ ÚRAZŮ

Toto je rada nad zlato. Na kole se chceme především bavit, a ne riskovat zranění. To ale neznamená držet se za každou cenu zpět, jezdit stále jen lehké traily nebo stále stejně pomalu. Znamená to jezdit tak, abychom věděli, co děláme a proč to děláme. Pokud se rozhodneme skočit skok a budeme doufat, že se prostě rozjedeme, poletíme, a že to nějak vyjde, tak to pravděpodobně minimálně v jednom z pěti pokusů nedopadne dobře. Pokud se na skok nejprve pořádně připravíme, nejdřív se naučíme zvedat přední kolo, zadní kolo, výskok ze země (bunny

hop) a teprve potom, navíc poučení, vyrazíme na skok, tak se postupnými kroky a bezpečně dopracujeme od malých skůčků k větším, aniž bychom zbytečně riskovali. To samé platí pro těžší terény, sjezdy, zatáčky a vůbec jakékoli techniky jízdy na horském kole.

6. BONUSOVÁ RADA: JEZDĚTE S RADOSTÍ :-)



JAN FILIP

Honza je otec myšlenky FLOWRIDE, profesionální kouč, jezdec a lektor Bike licence. Honza věří, že lepší technika jízdy je cestou k vícero FLOW zážitkům a čím víc FLOW na kole, tím víc ho je i v životě. Moc ho baví v rámci práce instruktora pomáhat k tomu FLOW i ostatním. Více informací na www.flowride.cz



Na našich FLOWRIDE bike kempch začínáme vždycky od úplných základů, protože stejně jako při stavbě domu, bez pevných základů vysoký a stabilní dům nepostavíte, i vaše jízda bez nich nikdy nebude tak dobrá a jistá. K pevným základům potom snadno přidáváme další dovednosti, které vnesou do vaší jízdy víc zábavy. Více informací k bike škole najdete na www.flowride.cz/bike-skola.

Nejdůležitější je jezdit pro radost.

© Ondřej Grund.



SALSA FARGO APEX UNIVERZÁLNÍ ADVENTURE/GRAVEL BIKE

Fargo je léta mazlený model americké kultovní značky kol Salsa, jehož první generace spatřila světlo světa v roce 2008. Tento ocelovo-karbonový krasavec je posazený na 29" karbonová kola a osazený sadou Sram Apex 1 (převody 1x11, převodník s 32 zuby a 11 rychlostní kazeta 10–42). Ocelový rám s třikrát zeslabovaných trubek má geometrii spíše hardtailu než klasického gravel biku, za který jej lze také vydávat. Přední vidlice Salsa Firestarter je vyrobena z karbonu, čímž krásně odlehčuje přední část kola, a tím pomáhá ovladatelnosti. Karbonová kola Whisky Parts s náboji DT Swiss testovaného kola nejsou standardní součástí prodávávaného setu. Namísto nich dostanete hliníkové ráfky WTB ST i25 TCS 2.0. Do rámu a vidlice se vlezou pláště do šířky až 2,6" i kola o rozměrech 27,5". Kromě sedla WTB Volt Comp se nejčastěji budete dotýkat širokých beranových řídítek, které nabízejí hned několik možností úchopu. Pozor, jízda s vyosenými berany v rukou se může stát návykovou.

Testované kolo si hravě poradilo s různými povrchy, od písku přes kamení a kořeny dokonce až po sněh. Geometrie kola je příjemná a hravá. Fargo je předurčeno k dobrodružným výpravám, ať už s bikepackingovými brašnami nebo klasickými nosiči. Kam byste na něm vyrazili vy?



RYCHLÁ FAKTA

Materiál | 3x zeslabovaná ocel, karbon
Hmotnost | 12 060 g – skladové kolo
Barva | červená
Velikostní varianty | XS–XL
Rám | ocel, Fargo Tripple Butted CroMoly
Vidlice | karbon, Firestarter 110
Přehazovačka a řazení | Sram Apex 1
Kazeta | Sram PG 113, 10–42
Kličky | Stylo 6K Eagle DUB, 32t
Brzdy | TRP Spyre-C, 160 mm

Řídítka | Salsa Woodchipper
Sedlo | WTB Volt Comp
Přední zapletené kolo – prodejní set | WTB Serra hubs 15x110, WTB ST i25 TCS 2.0, 32h
Zadní zapletené kolo – prodejní set | WTB Serra hubs 141 QR, WTB ST i25 TCS 2.0, 32h
Pláště – prodejní set | Teravail Sparwood 29x2.2" Durable Tubeless ready
Zapletená kola – zapůjčený set | DT Swiss 240, ráfky Whisky Parts Carbon, 36h

Pláště – zapůjčený set | Panaracer DriverPro 29x2.4" TLC
Dodává | BIKEPORN.cz
Infocena | 62 000 Kč se setovými koly a pláštěmi
Tester | Jakub Larysz, bikepacker a šéfredaktor Světa outdooru
Více na www.bikeporn.cz

ZAUJALO NÁS

- Pohodlná jízda
- Hmotnost
- Ovladatelnost
- Univerzálnost
- Polepy

CRAFT

Počasí
není
problém...



S cyklobundou Craft ADV Endur Hydro nemusíš řešit chlad, déšť ani vítr a můžeš se soustředit na jiné věci.

Více na www.craft.cz





RYCHLÁ FAKTA

Materiál | přírodní vulkanizovaná guma

(kaučuk), nylon, hliník, ocel, kompozit

Hmotnost | 463 g

Barvy | námořnická modrá, černá, „bílatová“, oranžová, petrolejová, hnědá, stříbrná a žlutá

Velikostní varianty | C13, C15, C17, C19

Dodává | AZUB bike

Infocena | 3 250 Kč

Tester | Jakub Larysz, bikepacker a šéfredaktor Světa outdooru

Více na www.azub.cz

ZAÚJALO NÁS

- Přírodní kaučuk
- Pohodlí
- Odolnost vůči počasí
- Design

SEDLO BROOKS C17 MODERNÍ KLASIKA

Brooks England je výrobce cyklistických sedel více jak 150 let, který neupustil od výroby tradičních kožených sedel, ale také nezahálá a inovuje. Výsledkem inovací a bádání je modelová řada Cambium (od roku 2013), ze které jsme otestovali typ C17. Sedlo je vyrobeno z přírodního kaučuku, které je přes kompozitové části spojeno s ocelovými ližnami pomocí eloxovaných nýtů. Svou hmotností 463 g asi úplně neoslňuje, ale svým pohodlím určitě ano. Když se k tomu přidá i odolnost vůči UV záření a všem neduhům počasí, může se z něj stát velice oblíbené sedlo. Svědčí o tom i určení výrobce od každodenního dojíždění do práce přes víkendový bikepacking až po cyklocestu kolem světa.

HIGH POINT HELIUM PERTEX JACKET LEHKÁ VĚTROVKA

Mám na to 800 znaků, ale stačí mi jich 19! TAHLE BUNDA JE BOŽÍ! Pokud myslíš, že by se ti nějaká ta větrovka celkem hodila, tak je to omyl – ty ji musíš mít! Bunda Helium Pertex bojí mýty o větrovkách a představuje ti nový MUST HAVE v každodenním batohu zážitků. Ať tvoje netrpělivé kroky vedou do skal, na čundr s kytarou, svižný cyklovýlet, když tušíš uprostřed skialpového dne změnu počasí nebo si právě na úvazek vážeš ferraták, tahle bunda s tebou bude na každém kroku, to ti slibují! Pracovalo se na ní dnem i nocí do posledního švu, a tak tě nadchne kvalitní zpracování, vymakané detaily, neomezený pohyb díky pružnému materiálu, nekompromisní větruodolnost, vodoodpudivá povrchová úprava a když těch pár gramů zrovna nebudeš potřebovat, prostě ji sbalíš do malé kapsy a víš, že tě příště zase nenechá ve štýchu!

RYCHLÁ FAKTA

Hmotnost | 127 g (velikost L)

Vnější materiál | Pertex Quantum Air – 100 % polyamid, ECO DWR úprava proti vodě

Vybavení | integrovaná kapuce s pružnou lemovkou

Velikosti | pánské S–XXL, dámské XS–XL

Barvy | pánské: cihlová, modrá a khaki; dámské: černá a silt green

Dodává | High Point

Infocena | 2 601 Kč

Tester | Ivan Janošík, biker

Více na www.highpoint.cz

ZAÚJALO NÁS

- Chytrý systém stahovacích lemovek, které bundu nenechávají nikde zbytečně nařasenou
- Neomezený pohyb v ramenu při zachování 100% funkčnosti
- Sbalitelnost do kapsičky



RYCHLÁ FAKTA

Materiál | BASF Infinergy® (E-TPU / Closed Cell Particle Foam), nylon, ocel, mikrovlákno, ortopedická pěna

Hmotnost | 346 g

Barvy | černo-šedá

Velikostní varianty | S/M, M/L

Dodává | ZOOKEE

Infocena | 3 999 Kč

Tester | Jakub Larysz, bikepacker

Více na www.zookee.cz

ZAÚJALO NÁS

- Použití dvou skořepin
- Vlastnosti materiálu jádra sedla
- Pocit z jízdy
- Ergonomický tvar

ERGON SMC CORE MEN JÍZDA JAKO NA OBLÁČKU

Technologie vládnu světu, a díky jedné z nich jsme se posunuli dále i v pohodlné jízdě na trailech. Ergon SMC Core Men je MTB sedlo navržené tak, aby vyřešilo problémy, které mohou trápit některé bikery. BASF Infinergy® je E-TPU pěna s uzavřenou strukturou, která tvoří jádro sendvičové struktury tohoto sedla. Pěna pohlcuje nárazy kol na nerovném povrchu a zároveň pracuje s pohybem pánve jezdce, čímž respektuje jeho přirozené pohyby. Tyto vlastnosti ulevují zádlům od nadměrných otřesů. Druhý problém je znečitlivění perinea (rozkroku a přirození). Ergonomický design dle mužské a ženské pánve a drážka ve středu sedla eliminují nadměrný tlak v postižených partiích. Sedací část je tvořena ortopedickou pěnou a gelovými částmi, které spolu se svrškem z mikrovlákna dodávají sedlu další pohodlí.

TIP **DETAILNÍ RECENZE NAJDETE**
na www.SvetOutdooru.cz

MET TERRANOVA MIPS

Stylově na trailu

Trailová přilba od italské značky MET s nastavením upínacího mechanismu ve dvou osách, kompatibilní i s dámskými copy a možností dokoupit LED zadní osvětlení. Neomezeně stavitelný štítek je zcela ohebný a nepraskne při nárazu. Pod něj pohodlně umístíte sluneční i sjezdové brýle. Nadstandardní ochranu hlavy zajistí systém MIPS. 17 větracích otvorů, 6 barev a 3 velikosti.

Infocena: 3 450 Kč s MIPS (2 750 Kč bez MIPS)

www.zookee.cz



KLIMATEX TALMEN

Ultralehká cyklistická bunda

Ideální záložní vrstva při nečekaných změnách počasí. Dvouvrstvá elastická polyuretanová membrána zaručuje jak dostatečnou odolnost proti krátké přehánce, tak i skvělou ochranu proti větru. Bunda má prodloužený zadní díl pro lepší ochranu beder při jízdě na kole. Podélný oboustranný zip na zadním díle umožňuje přístup do kapsy cykloдресu.

Infocena: 899 Kč

www.klimatex.eu



MOUNTAIN EQUIPMENT FIREFLY

Ultralehký pěřový spacák

Sedmikomorová anatomická kapuce, čtyřikomorová tvarovaná sekce pro chodidla a zkosené komory s pružnými švy na těle jsou ušity z ultralehké tkaniny Plasma™ 10D a naplněny 274 g husího peří s plnivostí 800+ cuin. Firefly má voděodolnou úpravu DWR, hmotnost 560 g a je nekompromisní volbou pro bikepacking a fast and light přechody. Garance dobrého spánku je -3 °C. Voděodolný kompresní obal je součástí balení. Bezkonkurenční ultralehký spacák od britského výrobce Mountain Equipment.

Infocena: 12 190 Kč

www.summitacademy.cz



LEDLENSER H19R SIGNATURE

Extrémní čelovka

Dva samostatné reflektory s výkonem až 4 000 lm. Technologie Multi-Core Optics distribuuje světlo rovnoměrně a bez ztrát. Dálkové ovládání pomocí aplikace nebo náramkového ovladače. Ledlenser Connector umožňuje

svítilnu přichytit na širokou škálu příslušenství, které je součástí balení (držáky,

adaptéry). IP68 – vodotěsná a nárazuvzdorná. Záruka 7 let.

Infocena: 7 990 Kč

store.moris-distribution.cz



CYKLISTICKÉ VYBAVENÍ NA TRAILY I CESTY



www.klimatex.eu

Dostupné také v síti prodejen Klimatex a Sportisimo





ČESKÝ RÁJ

outdoor od roku 1993

ceskyraj.com



PŘESTĚHOVALI JSME SE

NOVÁ PRODEJNA

CYKLO A OUTDOOR

KOSMONOSY - 500M²