

**PREMIUM
GUIDE**

ACTIVE SPORT SUMMER

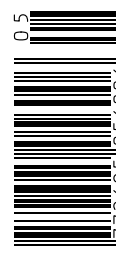
VYJELI JSME
NA TRE CIME
S PELOTONEM
GIRO D'ITALIA

BHÚTÁNSKÝM
ZELENÝM
HIMÁLAJEM
NA KOLE

KORUTANY,
NEKONEČNÉ
LÉTO NA JIŽNÍ
STRANĚ ALP



149 Kč



SUPERIOR MOVEMENT



X-ROAD Team Issue R

Rychlý, tuhý, certifikovaný UCI, ale stále univerzální; to je X-Road. Kola Grand Fondo a Gravel sdílejí stejný rám. Stačí vyměnit pneumatiky nebo rovnou celá kola a silniční kolo se přemění ve skvělý gravel.

- Čistý a moderní design díky vnitřnímu vedení kabelů
- 30mm pneumatiky pro ideální poměr rychlosti a komfortu
- Široký rozsah řazení
- Karbonová řídítka a představec

SUPERIOR

www.superiorbikes.com

VYDAVATEL
A11 s.r.o.
IČ 27120805
Ortenovo náměstí 36
170 00 Praha 7
e-mail: info@a11.cz
www.A11.cz

ŘEDITEL VYDAVATELSTVÍ
ALEŠ ZAVORAL

VÝKONNÝ ŘEDITEL
PAVEL HORSKÝ
PAVEL@A11.CZ | 775 940 614

OBCHODNÍ ŘEDITEL
DAVID KORN
DAVID.KORN@A11.CZ | 725 729 877

**ŘEDITEL STRATEGICKÉHO ROZVOJE
A MARKETINGU**
JAN KULICH
JAN.KULICH@A11.CZ | 605 227 541

ŘEDITELKA REDAKCÍ
BÁRA ŠTANGLOVÁ
BARA.STANGLOVA@A11.CZ | 603 306 850

ŠÉFREDAKTOR
TOMÁŠ NOHEJL
TONOHEJL@GMAIL.COM

SPOLUPRACOVNÍCI REDAKCE
MARTIN RAUFER, KATEŘINA JANOVSKÁ-LHOTOVÁ,
DANIEL POLMAN, JAN VLÁŠEK, JAROSLAV SVOBODA

JAZYKOVÁ REDAKCE
FRANTIŠEK SKALSKÝ

ART DIRECTOR
VÍT TOMÁŠ

FOTO NA TITULNÍ STRANĚ
SUPERIOR

INZERCE
INZERCE@A11.CZ
WWW.A11.CZ/PREZENTACE

DISTRIBUCE A PŘEDPLATNÉ
PŘEDPLATNÉ OBJEDNÁVEJTE
NA WWW.A11.CZ/PREDPLATNE,
WWW.ALZA.CZ/MEDIA
NEBO WWW.FLOOWIE.COM
VE VOLNÉM PRODEJI
ROZŠÍŘUJE SPOLEČNOST PNS A.S.

PŘETISK A JAKÉKOLI ŠÍŘENÍ JE POVOLENO POUZE
S VÝSLOVNÝM SOUHLASEM VYDAVATELE.
MK ČR E 24038
ISSN 2695-0561
VYCHÁZÍ 31. 5. 2023
WWW.A11.CZ

A11



Milí čtenáři,
právě jsem se vrátil z Gira.

Po tanci s růžovou dámou v Maglia Rosa pod slunečními paprsky na sněhových pláních Dolomit tam teprve teď pro mě začala letní sezona. Epesně, báječně, zkrátka skvěle.

Věřím, že kromě práce a běžných mikrocyklů všedního dne, však je znáte, přinese zase hlavně radost z aktivního pohybu po venku a tím, anebo za tím, spojeným cestováním. Do hor, k vodě... jak jen je ctěná libost.

Než se rozhodnete, kam vyrazit, nabízíme vám malou inspiraci. Podobně jako v zimě jsme pro vás připravili prémiový magazín rozhovorů, reportáží i materiálových tipů a testů, tak abyste si nadcházející čas co nejlépe užili.

Na kole jsme se rozjeli (nejen) přes Rakousko, Itálii, Chorvatsko až do... Bhútánu a napříč Spojenými státy. Pěšky si vyšlápli po hřebenech jižních svahů Alp. Testovali jsme třeba kolo Superior X-Road a u příležitosti výročí značky se podívali na její zajímavou historii. Přidáváme i zamyšlení nad tím, jak a proč je důležité správně vybrat kolo pro děti. A jistě si najdete sami i další nové postřehy a témátka, které rozvineme třeba příště.

Tak konec rozumbradování a vzhůru na kolo. Váš Premium časáček na vás do večera, než se vrátíte, jistojistě počká.

Tomáš Nohejl
šéfredaktor Premium Active Sport

OBSAH

6



GIRO D'ITALIA NA TRE CIME

Dáma v růžovém tančila v Dolomitech i v dešti a my jsme byli při tom. Jistě, na kole...
Původní reportáž z (více než) třináctikilometrového stoupání na Rifugio Auronzo.

20



TOUR OF DRAGON NAPŘÍČ BHÚTÁNEM

S Adventurou za 700 km dobrodružství do jedné z nejnedosažitelnějších destinací pod Himálajem. Kromě sportovního výkonu totiž jízda na kole tady přináší unikátní kulturně-spirituální zážitek.

24



NEKONEČNÉ LÉTO NA JIŽNÍ STRANĚ ALP

Spolková země Korutany nabízí nejteplejší počasí v celém Rakousku a tím pádem i bohatou nabídku aktivit spojených (nejen) s vodou. Však tu mají 200 jezer, 8000 kilometrů řek, 60 léčivých pramenů a 43 ledovců.

26



TŘÍDENNÍ TREK PŘÍBĚHŮ V AHRNTALU

Jen trochu chtít odpoutat se z každodenních (a digi) závislostí. K tomu jistá náklonnost (nebo aspoň tolerance) k horským zákonitostem i (všeobecná) kondice se doporučuje.

44



SUPERIOR 30

Česká značka kol slaví výročí. Prošli jsme historií, která vede z Kopřivnice až na olympiádu do Pekingu a přes Nizozemsko zase nazpátek pod Beskydy.

53



TESTY MATERIÁLU

Jak se vyznat v široké nabídce? Otestovali jsme pro vás elitní silniční kolo Superior X-Road Team Issue R, běžecké boty Puma Deviate Nitro 2, střešní držák na kola Tree Frog a taky představíme cyklistické tretry DMT.

58



NECHTE SI HO VYBRAT!

Chci, aby moje dítě jezdilo a kolo a nevím, jak na to... aneb Co všechno byste měli vědět o výběru kol pro vaše potomstvo a styděli jste se na to zeptat.

60



AMERIKOU ZE SEVERU NA JIH ZA 11 DNÍ

Daniel Polman chystá čerstvě cestu na počest polárníka Julia Payera, pojede na kole z jeho rodných Teplic a vystoupá až na vrchol Ortleru. Tady ale vzpomíná, jak absolvoval Race Across America (nejen) s čerstvě zabudovanými šrouby v klíční kosti.

LEKI



ULTRATRAIL FX. ONE SUPERLITE

ARE YOU MADE
FOR MORE?

LEKI.COM

GIRO!

ČTYŘI ETAPY HORSKÉ CYKLISTICKÉ EUFORIE V JIŽNÍM TYROLSKU

Cestovatelské objevy a poznání. Nezdolný sportovní výkon. A silný prožitek drobných neopakovatelných okamžiků. Za jedinečně osobitě namíchaným koktejlem z těchto ingrediencí se vydávají tisíce lidí na velké etapové cyklistické závody. Takhle jsme prožili naše čtyřdenní Giro v nejsevernější italské provincii Jižním Tyrolsku.

Text: Tomáš Nohejl a Tomáš Klečka, Val Pustertal

Foto: Tomáš Nohejl a Tomáš Klečka



Naše známá dopolední partička tifosi se rozjela do úžasných obrátek.

ETAPA 1: PRAGER WILDSEE/LAGO DI BRAIES

Vyrážíme z Prahy časně zrána, na cestu nám svítí slunce naděje. Zima a nevlídno už tady (i přímo v Itálii na Giru) vládly vážně dlouho. Stačí nastavit tempomat a po dálnici dojedete plynule jen se zastávkou na protažení a toaletu: Plzeň, Rozvadov, Regensburg, Mnichov a východní část městského okruhu, Innsbruck, Brenner a sjezd z dálnice před Brixenem směr Val Pustertal. Okolo sedmi hodin podle provozu.

V jednu sedíme na terase bistra v Chienes/Kiens, nese se první presso po italsku s tiramisu. Ještě půlhodinku údolím okolo Kronplatzu a bočíme do obce Niederdorf/Villabassa (1154 m vysoko). Zdejší hotel Hirben (viz dále) se stává naší základnou. Ze stresem klokotající české metropole se rázem ocitáme v bukolických kulisách ševlíčího vánku, vůně horského povětří a čerstvě posečené trávy a lehce pobublávajícího bazénu na terase. Na přivítanou přichází číše prosecca a posezení na hřejícím sluníčku...



Leč čas a chťiž jsou nemilosrdné. Čeká nás vyjetí nohou, resp. první etapa s vrcholem na Pragser Wildsee/Lago di Braies, nejkrásnějším jezeru Dolomit. Tři kilometry po rovině se nohy chtějí rozletět nechytatelným kankánem v rytmu cvrkotu zadního náboje a svistu namazaného řetězu. Ale hned první metry do kopce ke kruháči v Aussenprags dávají tušit, že tak úplně zadarmo to dnes nepojede. Cedula ukazuje 11 km a na obzoru je vidět jen kopec, horizont a za ním pak další (kopec). Chytáme úsporné, přesto usilovné tempo, sklon vozovky se místy vztyčí k 10 %. Podél silnice ubíhají venkovská stavení, pastviny, později les. A když se ten stoupák zdá vážně nekonečný, zjevuje se parkoviště a zpoza Hotelu Pragser Wildsee vykukne proužek smaragdové hladiny. Stačí obejít mohutnou budovu a smysly se rozjasní očekávanou krásou.

Známa dřevěná lávka s altánem nebo chatkou, sloužícím jako půjčovna loděk. O kus dál malebný kostelík, kde za druhé světové války jeden z velitelů SS vyměnil 137 vězňů z koncentračních táborů za svoji bezpečnost... A pak hlavně klidná vodní plocha s hloubkou až 36 metrů, která se dá obejít po obvodu asi 3,5 km, a za ní se tyčící zubatice dolomitských štítů s bílými čepicemi. Tu nejvyšší nasadil Croda del Becco/Seekofel.

Na jedno z nejnavštěvovanějších míst severní Itálie už v hlavní sezoně (od 10. 7. do 10. 9.) můžete přijet autem jen do 9.30 nebo po 16. hodině. Jinak pouze autobusem a ještě si rezer-

vovat místo za 15 eur. Teď tady spočítáte lidi na prstech jedné ruky. A skoro opuštěný hotel probouzí asociace na Shining, slavný horror Stanleyho Kubricka s Jackem Nicholsonem.

Naštěstí nemusíme dovnitř. Podvečer tady v 1496 metrech nasazuje bundu, míříme zpět do údolí. Sjezdíček přináší zaslouženou odměnu. Silnice s přehlednými zatáčkami nabízí až 78 km/h rychlost bez výrazného úsilí. Dole jsme za pár minut. A zbytek do hotelu zase vyklepání nohou po rovině. Stíháme bazének i jedno kolo sauny s panoramatickým výhledem do kopců. K večeri se podává (mj.) pizza, což nám bez ohledu na zítřejší náročný výšlap vadit nemusí. Po deci Lagreinu jen na chuť padáme do mdlob okamžitě.

ETAPA DVĚ: TRE CIME/3 ZINNEN

Úvahu o návštěvě startu etapy v Longarone brzy zahájíme. Přece jen by stála hodinu a půl v autě tam a stejně čas zpátky navíc. A jak husto bude pod Tre Cime? Vyrážíme na kole. Nejprve do Toblachu a pak podél zdejší ski areny mírně vzhůru směrem na Cortinu d'Ampezzo, okolo patnácti kilometrů. Tudy se jezdí známý lyžařský maraton Toblach-Cortina. Míjíme Toblach see/Lago di Dobbiacco a Dürrensee/Lago di Landro, hřbitov vojáků z první světové války a infopoint pro Tre Cime. Každým kilometrem přibývá cyklistů všeho druhu směřujících k odbočce na Schluderbachu (1398 m) a odtud do skutečných kopců.



▲▲ Lago di Braies/Prags Wildsee, nejvyhlášenější jezero Dolomit. Nejlepší tam (a okolo) dojet na kole...

▲ Misurina. Poslední nadechnutí před závěrečným stoupáním.

◀ Pod Tre Cime. Cílová scénérie královské etapy Gira d'Italia 2023.



Carabinieri tady zastavují a nepouštějí dál auta. Jenže slibované autobusy pro fanoušky se přitom vydávají k cíli etapy na Rifugio Auronzo až z Misuriny. To znamená čtyři kiláky po silnici do kopce po svých – to v instrukcích na webu Gíru chybělo... Poslední má odjet ve 12. Ještě že jsme na kole.

Přestože se ranní stav těla i ducha dal přirovnat k momentu, kdy vám oblíbený přístroj ukazuje na displeji: Battery exhausted. Totální slabost, husinu střídá nával tepla a zpocení... jako by se mozek ocitl z těla venku a sledoval zpovzdálí, co se s ním děje, bez toho, že by to mohl příliš ovlivnit.

No, do Misuriny (1794 m) jsem to nějak vyjel. Je po jedenácté, a jestliže z naší strany bylo docela rušno, tak z té druhé od Cortiny, odkud přijede peloton, se valí kolony cyklistů. Okolo jezera roste Giro vesnička se stánky a pódii, kolonádu křížují troubící dodávky všeho druhu, zahrádky kaváren a restaurací se plní, vyhrává hudba, ječí megafony... Zkrátka italský karneval. Kupuju dvě energy tyčinky a dva gely. Do cíle etapy máme sedm kilometrů do kopce místy až 16 %.

Hned na první stojce do mě udeří Thunderstruck od AC/DC a dav tifosi divokým rykem vlije sílu do stehů a lýtek. Jen se nadechnu a už držím v roce půllitr s červeným vínem. Mocné loknu, vracím a dupu dál. Rovinka podél Lago d'Antorno (1886) dává naději, že to půjde. Další stěna s ubývající klečí ji naopak bere. U brány Ultimo 4 km zbaběle zastavuju a ve výhledech na panoramata hor hledám sílu. Tak jo, jedem dál, už neslezu. Projíždíme mýtnou branou, která jindy pouští auta k vrcholu jen za 30 eur.

Stoupáme v nekonečné vlně cyklistů na silničkách, horácích i elektrokolech, dokonce i paravozících. Po krajnici šlapou pěšáci a za ní už ti šťastnější posedávají na kempingových stoličkách nebo jen na zemi. Klábosí, zpívají, uždibují svačinky, opékají klobásy nebo popíjejí. Anebo jen s němým blaženým úžasem shlížejí na to hemžení. Vegetace ubývá, sněhové

plotny rozeseté na skaliscích se přiblížily na dohled.

Poslední kilák, pod mohutnou stěnou je už vidět horská chata Rifugio Auronzo (2320 m). To už dáme, jako schody slouží cedulky po sto metrech... Za posledním horizontem se odkrývá pohled na Tre Cime di Lavaredo, ikonický trojzubec a symbol Dolomit jako kulturního dědictví UNESCO. Cílová brána už je nadosah, ale nekompromisní carabinieri s ošlehanou tváří zvedá ruce. Dál už ne! Jen foto a prosím za ohrádky. Posledních sto metrů s kolem na rameni klopýtáme v cyklistických tretrách nad propastí sněhovou kaší nebo kamenným polem. Až k metě na dosah. A pak ještě dalších sto metrů až k chatě...

Na terase se vyhřívají na slunci desítky cyklistů, kteří se vytrmáceli až sem a užívají opojné výhledy do údolí pod Tre Cime. Jedna hodina odbila, borci z Gira sem dojedou až po páté. Vydržíme? Raději ne. Fouká, později se ochladí, dole bude líp a uvidíme tam možná ještě líp. Nastává sestup. Úzkou silničkou se jeden proud cyklistů valí nahoru a druhý dolů, vzájemně se proplétají jako obrazy ze slavných filmových dokumentů o transformaci života Powagqatsi a Koyaanisquatsi od Godfreye Reggia.

Jsme zpátky u malebného Lago d'Antorno. V hotýlku u jezera dáváme colu a zeleninové lasagne, které se zaslouhují o to, že displej s Exhausted na mém čele aspoň poblikává... U vedlejšího stolu sedí česká partička v pamětních dresech na útok Luboše Loma na Roubaix 1994. Posílám mu vzpomínku do nebes a fotku jeho ženě Evě. Ta mi se znalostí jejich





majitelů i fandění po italsku vzápětí odpovídá: „Hlavně moc nepijte!“ Já určitě nebudu, to slibuju. A padám pod modřín, nebo co to tady roste, do agonického spánku. Budí mě exploze rachejtlí a až rotory helikoptér, signalizující příjezd cyklistů.

Naše známá dopolední partička tifosi se rozjela do úžasných obrátek. Projíždějící policejní auta nutí zastavit a ztěžka se v prudkém kopci znovu rozjíždět, každého cyklistu zalévají vínem, tančí a skandují ve zběsilém rytmu. „Nádhera, užíváme si to,“ křepčí český vlasáč s ženou z „dědiny u Vsetína“. Pak vypráví: „Jsme tu na pět dní, spíme v upraveném autě, jezdíme sem do Itálie takhle pořád. Do Francie na Tour ne, to už je daleko.“

Krátce po páté se skutečně zjevují první hrdinové. Až později potvrzujeme, že to byl Kanadan Ghee a za ním Kolumbijec Buitrago. Jasně vidím a fotím růžového Thomase a po něm Rogliče. Pak křičím na jediného zbylého českého zástupce Karla Vacka, který se statečně pere se stoupákem i virózou, a potlačím ho dlaní. Elektrizující atmosféra přerůstá do euforie. Skupina vychrtlých mladíků v zadnější části pořadí projíždí i tady v 16% krpálu a po tom, co mají za sebou, jen po zadním, aby potěšila fanoušky. Čekáme až na grupetto,

poslední skupinku bojující o časový limit. Matador Cavendish tu šlape ze všech sil jako by měl vypustit duši... Úžasné divadlo. Z první řady. Ne přímo z pódia. A v mžiku je po něm.

Zatahuje se, sjíždíme dolů do Misuriny, která se vyliďňuje. Dodávky s oficiálním „merchem“ balí krám a přepočítávají výdělky. Ještě rychle, potřebuju trička a čepice pro děti na věčnou památku. Kolik sem dnes mohlo vyrazit lidí? Hlavně cyklistů, ale i pěšáků a též trailových běžců... Opravdu až desetitisíce? Ale vlastně proč ne... Desítky, stovky teď v navlečených bundách a rukavicích drandí dolů z kopce do údolí.

Už před Toblachem předjíždím vyšvihanou dámu a chytám hák za vetším, zato zavilým starcem v kompletním dresu Bora. Brzy mi přepouští špic a schovává se mi za záda. Kontrolka baterky rozsvěcuje první dílky. Jsem zpátky! Nabízím se z neskutečné energie, dovezené dnes do hor tímhle Giro karnevalem. Po masáži se vrhám po čtyřchodové večeri jako bych odjel celou etapu. A v blaženém spánku už přichází dokonalý restart.

ETAPA TŘI: OKOLO KRONPLATZU

Včerejší nadšení pokládá otázku, zda nevyrazit na klíčovou horskou časovku do Tarvisia



◀▲ Skalistá obsypaná fanoušky jako mořské útesy racky.

◀▲ Pojdme si to užít!

◀ Nejprudší stoupání pět minut před průjezdem lídra.

▲▲ Panorama pod vrcholem u Rifugio Auronzo.

▲ Teprve 23letý Santiago Buitrago z Kolumbie, si v dresu Bahrajnu jede pro životní triumf v Itálii.



ke slovinské hranici. Už včera korouhve červenomodrobílých praporů málem zakryly nebe... Jenže znamená to dvě hodiny autem tam a dvě zpátky, s nejistým sportovním efektem. Jsme víc fanoušci, nebo cyklisti? Naše královská etapa přijde dnes. Okruh okolo Kronplatzu. Když nohy dají, může dát až ke stovce.

Začíná se lehce z kopce do Valdaory/Olangu, namísto hlavní silnice volíme cyklostezku podél přehrady a voňavým lesem, která nabídne i gravel sekce. Stoupat se začíná od dolní stanice lanovky Olang kolem futuristického hotelu Hubertus se saunou obrácenou střechou dolů z plošiny nad svahem. Směr průsmyk Furkel/Furcia na jižní straně kopce-solitéra, zvaného

podle svého tvaru tradičního buchtokoláče Panettone. „Už mám zase nohy,“ můžu opakovat Primože Rogliče, který totéž prohlásil o den dříve.

Předjet nás tu dokážou jen elektrikáři. Vrcholu (1789 m) dosahujeme až překvapení, jakou porci a v jaké pohodě jsme zase zvládli. A teď pěkně až dolů. Známé lyžařské terény jsou teď úplně pusté, vlekaři a na ně napojený personál restaurací užívají zaslouženou dovolenou. Dokonce i v St. Vigil Enneberg/San Vigilio in Marebbe (1285 m) s vyhlídkou na sjezdovku světového poháru – nová černá Sorega vypadá bez sněhu snad ještě hrozivěji – je téměř mrtvo. Jen náměstíčko u kostela ožívuje jakýsi místní

posezonní happening lyžařských značek. Ale jen s obtížemi nacházíme bistro, kde by se daly doplnit síly na druhou část okruhu. Úsilí je však náležitě odměněno ladínským rizotem na vlhko a pivem Saslonch (jihotyrolská edice z rakouské produkce Stieglu). Na to se už zase něco ujede.

Padáme dolů několika tunely s nečekaně chladným průvanem až do St. Lorenza. Kopec do Rieschachu pod největší nástupní stanici na Kronplatz se už nehezky zajíká. Ufff... Až houpavá cyklostezka zakousnutá do stráně nás zklidní a dovede až zpátky do Valdaory/Olangu. Tady přichází v příjemném bárku na křižovatce další odměna v podobě affogata, presíčka s vanilkovou zmrzlinou. Už jsme skoro doma...

Ale ne. Na rozdíl od hlavní Pustertalské silnice, jejímž autům jsme se chtěli vyhnout, cyklostezka znovu šplhává lesem nahoru a dolů. A pak ještě uhne směrem k Lago di Braies... Než to zjistíme, máme tři kiláky do kopce navíc. Na závěr tedy rovina, ale proti větru. V cíli dnešní porce 79,6 km a 1421 m převýšení. To se počítá.

Masáž znavených svalů probouzí řev stáda turů, ti skuteční však jen s údivem vzhlíží k oknům ze své pastviny. Už zachumlání pod peřinou a s pivem po ruce sledujeme finále bitvy na poutní hoře tří jazyků Monte Lussari (1790 m) obleženém slovinskými vlajkami. Geroj Roglič útočí z druhého místa, v horní části sice vede, ale nad kanálem mu padá řetěz. Nasadí ho hnedle, jenže přeaktivní servisman ho málem shodí z kola. Roglič přesto dojede první a růžový Thomas za ním najednou ztrácí. Ještě není na vrcholu a Roglič už se usmívá, protože ví, že vyhraje. Svoje první Giro, po třech Vueltach. Konečně se dočkal i on, bývalý skokan na lyžích, nedaleko letecké Mekky, Planice, která mu ukončila kariéru s lyžemi...

To zas byl den, co?!

ETAPA ČTYŘI: ANTHOLZ SEE/LAGO DI ANTERSELVA

Podobně jako hochy na Giru v Římě, i nás už čeká jen dojezd. Dáme si výjezd do Anterselvy/Antholzu k biatlonové aréně a nádhernému jezeru. Nad ránem sice prudce sprchlo, ale po snídani už se vyjasňuje a ovzduší znovu ohřívá.

Ještě zjišťuju od domácích, proč nemají hotel v růžové. „Víte, silniční cyklistika a to všechno bláznění okolo je součástí spíše italské kultury. Rádi se podíváme, ale v pátek byl pracovní den, jen tak se přece nesebereme a neutečeme do hor. Navíc tady v kopcích máme krátkou sezonu na silnici. My jsme spíš bikeři, ale jednu naději v Bolzanu máme, ještě si chvíli počkejte,“ usmívá se otec Stoll a jde roztočit nohy půlročnímu vnukovi Samuelovi.

Začínáme už známým sjezdem na rozjetí do Valdaory/Olangu a odtud pak vzhůru Anterselvským údolím. Celkem třicet tam. A zase zpátky. Šest set výškových... Pěkně zvolna, ale samo se to neušlape, že? Vydá to až na skoro dvouhodinovou štrapáci. Za ni pak si zasloužíme Hütte pasta carbonara ve zrovna ten den

otevřené osvěžovně Enzianhütte na břehu Lago di Anterselva (1709 m).

Poslední památeční focení s nakouknutím na biatlonový stadion, jediný na světě, kde si můžete v zimě objednat instruktora a vyzkoušet nejen běžecké tratě, ale i střelbu. Pak dlóóóuhý sjezdík do teplého údolí a ještě kousek zpátky do našeho milého Niederdorfu/Villabassy.

Itinerář báječný, tak akorát na čtyři dny se zážitky nejen v sedle kola. Na zpáteční cestě

Giro d’Italia 2023

počet etap	21
počet km	3356,8
převýšení v m	51 400
počet účastníků	176 (v cíli 125)
vítěz	Primož Roglič

Piccolo Giro B&S C

4
198
3512
4 (4)
všichni



těsně před rakouskou hranicí doporučujeme jako sladkou tečku tiramisu a poslední presso na italské půdě. A pak už domů dojedete. Římský finiš pro sebe urval Cavendish, nezničitelný 38letý bard z ostrova Man dobyl 56. triumf na Grand Tour...

Giro je v cíli. ■

◀◀ Davy pod vrcholem, od rána do pozdního odpoledne. Tak proudí život Powaqqatsi.

◀◀◀ Furekelpass, náš poctivý výšlap pod Kronplatz. Už zase ve formě...

◀ Poslední etapa. Masáž vyhlášeného Karla Kuchynky na břehu Antholz see/Lago di Anterselva.

HIRBEN. TO JE PŘIROZENÝ LUXUS S RODINNOU ATMOSFÉROU

Veškerý komfort, avšak neokázalý luxus s „bio-natural“ filozofií. To je rodinný Hirben hotel v Niderdorfu/Villabasse.

Byť podobný charakter je ve zdejší kraji standardem, vskutku rodinná atmosféra z něj učinila naši už oblíbenou základnu. V části otevřené jídelní zóny se batolí děti, psa necháte dojít a lehnout až ke stolu, obsluhu částečně obstará pomrkávající „čiča“ – robot na transport nádobí jako z filmu Číslo pět žije...

Úsporný modernistický design, jemuž dominuje dřevo, sklo a čisté linie. Apartmánové pokoje i s kuchyňskou linkou ve třech patrech, jen si vybrat směr výhledu. Pak tisícimetrová wellness zóna s pěti saunami a venkovním bazénem, rozlehlá lyžařna nebo kolárna i s dílnou a myčkou. Vybraná jihotyrolská kuchyně v opojném mixu alpských a středomořských zdrojů čerpá ze 164 prověřených receptů.

Hostinec si tu otevřel někdy v šedesátých letech strýc otce Stolla. Restaurace a pár pokojků v jednopatrovém domě u cesty. V roce 2006 se ho ujal Erhard Stoll sám a o deset let později rozhodl pro velkolepou moderní přístavbu třípatrového

komplexu ve stráni. Před čtyřmi lety přibyla wellness zóna a loni nová restaurace. Neodvážím se zeptat na výši investice, snad čas, kdy se vrátí. „Patnáct let, když to půjde?“, pokrčí rameny s úsměvem jeho dcera Barbara, hlavní šéfová.

Po ruce má manžela a oba rodiče, k tomu dvacet zaměstnanců. Všechny z nejbližšího okolí, většinou na částečný úvazek podle potřeby jejich profese, ale zároveň variability využití vzhledem k dalším aktivitám jejich rodin.

„Jsme tady pro ty, co si přijedou odpočínout, vyzkoušet různé aktivity, někdy se jen projít nebo poležet u bazénu. Nemáme tolik těch, co musejí lyžovat celý den od osmi do pěti. Jsme tady pro vás, zařídíme všechna přání, stačí říct. Být hoteliérem pro nás znamená zajištění vašeho štěstí, když jste hosty v našem domě,“ shrnuje filozofii rodinný tým. Dvě třetiny klientely zajistí šestiměsíční letní sezona, třetinu čtyřměsíční zima. Nejvíce jezdí Němci, Švýcaři, Italové, pak Češi i Poláci. ■



KRKONOŠSKÁ 50 VYBĚHNE OPĚT ZE SVATÉHO PETRA

Prolítněte si jediné skutečné české hory za den. Krkonošská 50, součást zážitkového seriálu Trail Running Cupu, se koná jako obvykle první srpnovou sobotu (5. 8.). Trasa vede ze skiareálu ve Svatém Petru na Pláně, dále na Stoh, zpět dolů pod lanovky a odtud směrem k Boudě u Bílého Labe, na Medvědín až do cíle. Nabízí se i kratší půlmaratonská verze nebo osmička svatopetrským údolím pro všechny. Neváhejte s přihláškou, počet účastníků je podle pravidel KRNA Pu omezený. Endorfinová odměna je jistá.

Více na www.trailrunningcup.cz



DOBRODRUŽNÉ PUTOVÁNÍ ZA CHORVATSKÝM BRONZEM

Bronzovou medaili přivezli ze světového poháru z Chorvatska čeští reprezentanti v Adventure race. Tým Black Hill/Salomon ve složení Tomáš Petreček, Tereza Rudolfová, Jaroslav Krajník a Pavel Kurz strávil v terénu více než 500 km s převýšením 20 000 metrů nekonečných 63 hodin – kdy bez přestávky střídali jízdu na horském kole, náročné treky a běh, jízdu na kajaku a lezení. Po většinu závodu navíc na zádech nesli batohy s velkým množstvím povinné výbavy, vytrvale jim přšelo a byla zima. Spánek se počítal na minuty.

Více na arc.remarkable.events

FJÄLLRÄVEN/SPECIALIZED. PŘÍBĚH ŠVÉDSKO-AMERICKÉHO CYKLOPŘÁTELSTVÍ POKRAČUJE

Švédský výrobce outdoorového oblečení a vybavení Fjällräven a kalifornská značka jízdních kol Specialized se už loni spojily přes oceán, několik časových pásem a 8000 kilometrů, aby vytvořily jedinečnou kolekci. Letos rozšiřují nabídku kolekcí The Great Nearby oblečení i doplňků pro městské vyjížďky i bikepacking. Anorakové bundy, flanelky, kraťasy, dámské cyklošaty, vesty, trika i klobouky nebo ponožky, k tomu brašny na kolo.

Vše dostupné na www.fjallraven-shop.cz





POTRÉNUJTE NA J50 S 50LETÝM ŘEZÁČEM

Stanislav Řezáč, legenda dálkových lyžařských běhů a Ski Classics, ani v padesáti letech pořád nekončí. Na rozdíl do jeho soupeřníka Anderse Auklanda, který letos odešel do „důchodu“. Řezáč se chystá na další sezonu, ve které se možná postaví na start Jizerské 50 spolu se svým synem Alešem. V historické listině vítězů je tu Řezáč zastoupený už dvěma generacemi. Přibude i třetí? Každopádně se už společně stali letos tvářemi reklamní kampaně J50. Doporučujeme vydat se na pár dní do jeho vlastnoručně vybudovaného Penzionu U Standy Řezáče na Bedřichově. Majitel vás ubytuje a poradí pár tipů na své oblíbené stezky. I když... tady vám budou naskakovat tréninkové kilometry, aniž byste vstali z postele.

Více na www.ubytovani-aktualne.cz/detail/jizerske-hory-levne-ubytovani/penzion-bedrichov-penzion-u-standy-rezace-1482

POPASUJTE SE S VÝZVOU OBÁVANÉHO MATTERHORNU

Jedou za rok (nejmíň!) byste se měli odměnit velehorským závodním zážitkem. Co takhle letos Matterhorn Ultraks Trail Sky poslední srpnový víkend (25.–27. 8.). Vyráží z Zermattu (1620 m) a nejdelší 49 km dlouhá trasa nastoupá 3600 vertikálních metrů. Až do... oblak, kam jít, přesněji do 3130 metrů. Běhá se od roku 2012, diváci se vydávají fandit lanovkami po okolních svazích a i když tu není bengál jako v baskické Zegamě, stojí to rozhodně za to. Přinejhorším můžete i kratší 32 nebo 19 km trať.

Více na matterhorn.ultraks.ch



POLAR NEZMRZL, JEN MÁ UDRŽITELNÉ TEMPO

Možná se zdá, že se značka Polar, jedna z prvních na trhu se sportovními hodinkami, blíží k osudu finské krajanky Nokie. Není tomu tak, své místo na trhu si hájí zásluhou digitální „udržitelnosti“ v éře předimenzovanosti. Víte, kolik procent funkcí se v průměru u tohoto typu hodinek viditelnějších značek využívá? Méně než deset... Takže model Polar Pacer je skvěle vyváženým v poměru cena/výkon. Nabízí všechny skutečně v praxi využívané funkce od běžeckého tempa na minutu a tepů přes módy na další sportovní aktivity, záznamu tréninku podle pásem i třeba analýzy klidového režimu. Nemá snad jen navigaci. Úsporný design i rozměry sedí hubeným vytrvalcům. A pořídíte je do pěti tisíc korun.

Více informací podá jeden z osvědčených českých zástupců na www.servis-polar.cz nebo Runlab.kobras.cz



POVOLÁNÍ: BIKER

ZÁVODĚNÍM NA HORSKÉM KOLE SE V ČESKU DOKÁŽE UŽIVIT OKOLO DVACETI LIDÍ. JAK TO DOKÁŽOU?

Možná zůstává ještě trochu ve stínu. Kousek od světél ramp, která zářila na Huříkovou, Kulhavého, Hynka nebo Cinka... Do elitní společnosti českých bikerů však Filip Adel už patří téměř desetiletí. A rozhodně ji nehodlá opustit.

Text: Tomáš Nohejl

Foto: Jaroslav Svoboda, Miloš Lubas, archiv Filipa Adela



Jak si žije profesionální biker v Česku?

Mám dobrý a spolehlivý partnery, žijeme si normálně, dobře. Pořád mě to ježdění na kole naplňuje a něco mi dává. Baví mě. To je základní předpoklad, všechno je úplně v pohodě. Jinak bych to nedělal, už mi není osmnáct. Ve srovnání se stejně starými kluky, kteří chodí do „normální“ práce, nestrádám.

Takto jsi „netrpěl“ nikdy, že?

Nejdřív jsem studoval a závodil doma v Hlinsku. Pak jsem pokračoval v Táboře na strojní průmyslovce a jezdil tam za Budvar cyklokros. Jenže na mistrovství světa, které se tam konalo, jsem se v prvním roce v kategorii do 23 let nenominoval. Pak jsem neměl chuť a motivaci pokračovat. Po maturitě jsem rok vůbec nesportoval, vypadalo to na konec. Byl jsem úplně vyčpělý, nezvládl jsem to. V juniorech jsem jezdil doma o bednu, byli jsme i dobří ve světě, a teď tohle. Trošku mě to zlomilo.

Ale naštěstí ne úplně.

Začalo mi to chybět. Pořídil jsem si zase kolo a začal jezdit u pana Svobody v Hlinsku maratony a menší závody. Dělal jsem

k tomu pedál v Budějovicích, ale po dvou letech jsem ho přerušil a už se nedokopal, abych ho dokončil. Zkusil jsem znovu naplno cyklokros, dával jsem mu hodně, ale výsledky nepřicházely. Náhodou jsem dostal nabídku od Lukáše Vlacha do nově vznikajícího týmu Superior. To bylo někdy v roce 2014, kdy se rozjela moje maratonská kariéra. Okolo mě se to měnilo, ale já zůstávám. Našel jsem se v tom, sedí mi to.

V Česku se na horském kole dokáže každý rok uživit odhadem dvacet lidí, nepočítáme-li mládež a studenty, nebo starší jezdce, kteří mají částečný džob...

Těžko říct přesně, tak nějak to asi bude.

Maratonský obor má poměrně široké spektrum, co se týká zatížení, schopností i zábavnosti, že?

Ano, u nás najdete závody namotaný skoro po jedné rovné louce na padesát kilometrů a pak extrémní jako MTB Trilogy, opravdu technicky náročný tratě, anebo hodně dlouhý jako třeba Drásala. Já dokážu objet i silnici, olympijské cross-country nebo gravel. XC je ale od maratonů úplně odlišný, stejně tak cy-

klokros. A zase míň náročný maratony se dají objet i na gravelu, i když ten ti nic neodpustí v technice. Loni jsem jel na něm jeden závod, letos taky a cítím rezervy, potřeboval bych na tom kole najezdit mnohem víc.

Kolik potřebuješ natrénovat za rok, abys byl schopen podávat takové výkony v nejužší domácí a širší světové špičce?

Celkem včetně závodů najezdím okolo 17–18 000 kilometrů. Hodinově to vychází na měsíc kolem sto hodin tréninku. Je v tom taky trochu regenerace, myslím aktivní, ne sauna a podobně. Věnuju se jí hlavně přes zimu, chodím plavat, do posilovny, běhat, na běžky. Na horském kole ale trávím i v zimě dost času, žádné dlouhé výjezdy, ale něco musím. Přes sezonu si raději pořádně a úplně orazím a pak se zase potřebuju udržet ve formě.

Poměr času a kilometrů odtrénovaných na silničním a horském kole se různě a časem mění. Jak to máš ty?

Lehce víc najezdím asi na silnici, ale ne zásadně. Jaro na Mallorce jako letos je jenom o silničce, za pět týdnů jsem měl odboucháno pět tisíc kiláků. Když máš jako hlavní maratony, musíš si to zkrátka odsedět. Horák je ale jiný kolo, má jiný posed, řídítka, sklon těla, techniku. A ani na maratonech nebývají jenom jednoduché tratě, potřebuješ mít zažitou i speciální techniku.

Ty jsi charakterem univerzál, žádný specialista, ale zároveň bez slabín. Souhlasíš?

Asi jo. Ideální trať pro mě vychází někde v Česku, Malevil nebo Nové Město na Moravě, houpavé závody s technikou. Nejsem asi typ na alpské závody.

Což odpovídá i tvým domácím terénům okolo Hlinska. Kde to máš nejraději?

Často tam máme počasí na hraně, tak si sjeďu dolů k Chrudimi, kde je líp. Co se týká silnice, přes sezonu a za dobrého počasí najezdím nejvíc kolem přehrady na Víru. Najdu tam pěkný kopce, ale taky slabý provoz, to je moje nejoblíbenější trasa.



Zvenčí to vypadá, že bikeri maratonci si jako bonus cestování po závodech užijí a stihnou i aspoň poznat kulisy. Je to tak?

Přiznám se spíš, že my z toho moc nemáme. Cestování je docela náročné, když už někde jsi, chceš se pořádně nachystat, a pak ani při závodě se okolní krajinkou zrovna nekocháš. Moc si z toho neodnáším. Nám se naštěstí daří s přítelkyní vyrazit po sezoně, někdy v listopadu. Snažíme se zaměřit hlavně do teplejších lepších destinací.

Skutečně při třech startech na Cape Epic jsi nestihl ani navštívit Jižní Afriku?

Ale to zase jo, tam to bylo odlišný. Odjeli jsme dva týdny předem, strávili tam nějaký čas. Nejezdili jsme sice na safari, ale pohybovali jsme se každý den docela dost po okolí, dojeli si na Mys dobré naděje, trénovali kolem Stolové hory. To bylo příjemný i zážitkově. Pro mě osobně to bylo nejvíc i sportovně, co jsem zažil. Moc rád na to vzpomínám a moc rád bych se tam vrátil za ještě lepším výsledkem.

Na druhou stranu i Česko je pro horská kola zemí téměř zaslíbenou.

Pro cykloturistiku je to tady ideální, můžeš si zajet, kam chceš. Jen si vybrat a terény najdeš hodně pestrý. Právě v Jižní Africe se nedostaneš

skoro nikam. Mnoho cest a míst na soukromých pozemcích otevřeli jen na pár hodin při závodě. Tady máš totální svobodu. Taky drtivá většina lidí v terénu nemá s cyklisty žádný problém, berou tě v pohodě. Ale na silnici to bývá často jinak.

Jak důležitou roli pro tebe hraje materiál? Často se říká, že ho cyklisté vlastně ani nehodnotí a berou, co dostanou.

Člověk v týmu je vázaný tím, co má k dispozici. Ale Superior, na kterém závodím, mi maximálně vyhovuje. Vidím ten progres, kam se za ty roky posouvá. První a druhý rok jsme ani neměli závodní karbonový fully, i první Epic jsme jeli na pevnáky. Ani mi to nechybělo, protože jsem nevěděl, jak fungují. Pak jsme je dostali, zvykli si na ně a zjistili, že to je na maraton nejlepší volba. A kvalita se posouvá každou generací. Jsem opravdu extrémně spokojený s letošním modelem XF Team Issue.

Materiál různých značek se dá plus minus porovnávat, ale mnohem víc může prospět odlišná atmosféra v týmu, ne?

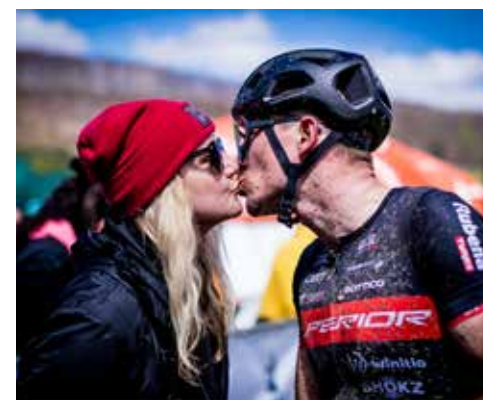
Tady si teprve není na co stěžovat. Táhneme to poslední roky nejvíc s Honzou Jobánkem, jsme dobří kamarádi. Atmosféra v týmu i na závodech je výborná.

Mám dobrý a spolehlivý partnery, žijeme si normálně, dobře. Pořád mě to ježdění na kole naplňuje a něco mi dává. Baví mě.

◀◀ Přírodní jezdec. Biker trénuje i na silnici, ale závodí v terénu.

▲◀ Cape Epic, životní zážitek. Už třikrát a ještě ne dost.

▼ Premiéra světového poháru maratonců v Novém Městě na Moravě a výborné deváté místo.



Filip Adel

32 let, Superior MTB team
český reprezentant
v maratonu horských kol
77. ve světovém žebříčku UCI
(k 31. 5. 2023)

zajímavé mezinárodní výsledky:
9. v SP v Novém Městě 2023,
11. na ME 19, 13. na ME 22, 12. na Cape
Epic 15 (s Janem Jobánkem),
15. na Cape Epic 16 a 16. na Cape
Epic 17, 28. na MS 22, 28. na ME 21,
25. na MS 20, vítěz Kamenjak Rocky
Trail Chorvatsko 18

doma: 2x 2 na mistrovství ČR 2018
a 21, vítěz MTB Trilogy 21, vítěz
Malevilu 15, 2. na Malevilu 21,
žije v Hlinsku, přítelkyně Kristýna



Jak silně tlačíš na výsledky – je to pro tebe absolutní měřítko, nebo spíš uznáváš vlastní pocit z odvedené práce? Na ten opravdu zvonivý úspěch jsi ještě nedosáhl...

Rád bych se posouval dál a dál, tedy výš. Troufám si říct, že forma se drží už roky, nemá klesající tendenci, naopak. Mám vysněný cíl, vyhrát český mistrák republiky, to bych moc rád. A taky mezinárodně se ukázal pěkným výsledkem. Nedávné deváté místo ve světovém poháru v Novém Městě řadím mezi to nejlepší, co jsem kdy předvedl. Mrzí mě jen ten závěr, mohl jsem dosáhnout ještě výš. Vzhledem k věku na tom můžu ještě nějaký čas dělat.

V čem cítíš ještě prostor ke zlepšení, pokud pracujeme s oblastmi jako talent, práce, zázemí?

Těžko říct... Myslím, že bych potřeboval, aby tělo sneslo větší tréninkové dávky. K tomu se ale těžko dostaneš. Když je nabitý závodní program, potřebuješ taky regenerovat. Každý týden závodím, proto těžím většinou ze zimní a jarní přípravy. Jenže pak se únava sčítá. Chci objet všechny hezký závody, a když to vezmu zpětně, je to takhle nabitý rok co rok. Okýnko na chvíli tréninku se najde někdy v červenci. I letos už to jede, bylo to hodně těžký a teď na konci května už cítím únavu. Přitom mě čeká mistrovství Evropy a na tyhle závody musíš být nachystaný. Snažím se to vyladit.

Jak snášíš zátěž psychicky? Někoho až přehnaná fixace na výsledek až energeticky vyprázdní, vypálí.

Je důležité brát všechno zodpovědně, ale taky asi není dobrý úplně se hroudit, když něco nevyjde. Relativně čistá hlava je základní předpoklad úspěchu. Když jdeš na kolo, mělo by to být dobrovolně a ne, že musíš. Vím, jak trénuju teď, co jsem trénoval dřív a co potřebuju. Poslední roky si ohledně tréninkových plánů řeším všechno sám. Nevylučuju, že bych si našel kouče, abych se poradil, ale takhle mi to vyhovuje.



Cyklistický zoom se rozšiřuje nejen tobě o gravelu. Stanou se plnohodnotnou cyklistickou disciplínou?

Loňské podzimní mistrovství světa ukázalo, jaký to může být. Pro srovnání odlišné s většinou českých závodů včetně mistrovství republiky v Hlinsku. V Itálii se jelo 200 kiláků skoro na silničních kolech na 35 mm úzkých gumách, hlavní roli hráli silničáři Van der Poel nebo Štybar. U nás se tratě blíží víc k horským kolům, na mistráku jeli skoro sami bikeři, to se mi líbí víc. Budoucnost ukáže, jaké tratě se budou víc dělat. Popularita gravelů stoupá a záleží, jestli jejich vyznavači na nich budou chtít závodit a něco si dokazovat.

Jak dlouho se ještě chceš věnovat kolu takhle naplno?

Já doufám, že to nějaký rok ještě vyjde a někam to posunu. Myslím výsledkově. Ještě bych se rád podíval na Cape Epic se solidním výsledkem, to je můj highlight. A pak, až jednou? Asi by to dávalo smysl, kdybych nějakým způsobem u kol dál zůstal. Ale zatím úplně ještě nevím jak. ■



▲▲▲ Univerzál. Umí nahoru i dolů.

▲▲◀ Cyklokrosové začátky. Mistrovství světa do 23 let v roce 2009.

▲◀ Domácí maratonský mistrák. Zase druhý...

◀ Pořád ve střehu. A stále na vzestupu.

U NÁS SE POD KOBEREC NEZAMETÁ ...

Komplexní úklidové služby poskytujeme více než 30 let.



**... RÁDI SE POSTARÁME
O ÚDRŽBU I VAŠÍ NEMOVITOSTI**



Správu a údržbu nemovitostí řešíme na celém území České republiky.



ERE RESEARCH TENACI GA40 DISC GRAVEL WHEELSET

Tahle gravelová kola jsou tak rychlá, že jiná už pro svůj štěrkoleť nebudete potřebovat. Nekompromisní v materiálu i designu. Právě dosažení vysoké rychlosti bylo základní myšlenkou celého vývoje těchto kol. Jen si možná budete potřebovat zvyknout na „dutý“ zvuk, který kola vydávají při akceleraci... mimo silnici. Dále potěší hmotnost 1 580 gramů, možnost osadit pneumatikami širokými 38 až 58 mm a bezdušové provedení. ETRTO 622, vnější rozměr 33 a vnitřní 26 mm.

www.ereresearch.com

Cena 36 390 Kč



100% AIRCRAFT 2

Cyklistická sjezdová přilba s lehkou skořepinou z uhlíkových vláken s patentovaným vstřikováním s integrovanou bradovou lištou. Ochranný systém Smartshock® svými 14 body eliminuje rotační pohyby přenášené do mozku během nárazu. 20 ventilačních otvorů zajišťuje spolehlivé odvětrávání. Nastavitelný kšilt, spolehlivé uchycení brýlí a D-ring přezka pro maximální bezpečnost a pohodlí jsou zárukou vaší spokojenosti.

www.ride100percent.com

Cena 11 490 Kč



ERE RESEARCH GENUS CCR

Tahle pneumatika mění pravidla hry v odvětví pneumatik. Přidáním materiálu CarbonX® (uhlíková nano vlákna) do pryžové směsi je jednou z nejlepších výkonnostních na trhu z hlediska celkového výkonu, s opravdu velmi nízkým valivým odporem, silnou přilnavostí a vysokou mechanickou odolností. Ručně vyráběný plášť s 320 TPI ve skinwall a černém provedení je podstatě neporazitelný, když stojíte proti živlům nebo jiným jezdcům ve vysokorychlostních zatáčkách a na náročných površích. Dostupný v rozměrech 700x26C a 700x28C, vhodný pro tlaky 4–5 bar.

www.ereresearch.com

Cena 1 690 Kč



MALOJA SARSTEINM

Dámský dres pro MTB, gravel a silniční cyklistiku s polovičním zipem je na rukávech, límci a zadních kapsách vyroben ze vzdušného materiálu Airmesh. Tři zadní kapsy nabízejí dostatek úložného prostoru. Díky technologii Polygiene Stay-Fresh™ je v dresu ztížen růst bakterií způsobujících zápach. Dres tak zůstává déle svěží a vyžaduje méně praní. Tím se šetří voda, energie a prodlužuje se i životnost výrobku. Jedinečný vzhled díky celoplošnému designu alpských květů a kruhovému logu Maloja se srdcem na hrudi.

www.maloje.de

Cena 2 240 Kč



100% NORVIK 6B

Sportovní sluneční brýle s výraznou sférickou čočkou spojují retro styl s moderními technickými vlastnostmi pro ostré vidění a výkon za všech podmínek. Rozmanitý výběr barev dotváří vzhled vhodný jak na závodní dráhu, tak do kavárny. Brýle lze osadit i čočkami na předpis, základní špičková optika je s čočkami Ultra HD vyrobenými z materiálu odolného proti praskání a chemikáliím. 100% ochrana proti UV záření (UV400), povrchová úprava odolná proti poškrábání, stejně jako hydrofobní a oleofobní úprava čoček odpuzující vodu, nečistoty a olej. K dispozici také s kontrastními čočkami Hiper a Peakpolar.

www.ride100percent.com

Cena 4 590–5 340 Kč dle typu čoček



MALOJA GERMERM

Skort – vpředu sukně, vzadu šortky – na kolo a do přírody. Módní doplněk na hory s asymetrickým zavínovacím vzhledem. Elastický, převážně recyklovaný materiál s vodoodpudivou úpravou bez PFC, je velmi komfortní. Malá kapsa na zip pod pružným pasem a potisk inspirovaný horskými květinami jsou skvělé detaily všestranného oděvu pro MTB cyklistiku a horskou turistiku.

www.maloje.de

Cena 2 590 Kč



POC POCITO OMNE MIPS

Dětská cyklistická přilba je vybavena stejnými technologiemi a vyrobena se stejnou precizností jako její dospělá předloha. Vše je podřízeno bezpečnosti vaší ratolesti. Díky pohodlné vložce, dokonalému odvětrání a nízké hmotnosti je vhodná jak pro každodenní ježdění, tak na dlouhé vyjíždky. O bezpečnost se postará pevná konstrukce, prodloužená týlní část a technologie MIPS eliminující rotační síly, jež působí na mozek při pádu. Samozřejmostí jsou reflexní prvky, výrazné fluorescenční barvy a možnost připnout POC blikáčku (prodává se samostatně).

www.pocsports.com

Cena 2 590 Kč (přilba) / 540 Kč (blikáčka Beacon)

MALOJA CRODAM

Snadno sbalitelná pánská vesta poskytuje vpředu skvělou ochranu proti větru a excelentní prodyšnost v zadní části. Prostřednictvím jednosměrného dvoucestného zipu lze vestu rozepnout oběma směry pro lepší větrání a pro dosažení kapes dresu pod ní během jízdy. Tónovaná grafika se velmi dobře kombinuje s ostatním oblečením. Funkční vesta na silničku, gravel i MTB.

www.maloje.de

Cena 3 140 Kč



POC VPD AIR FLOW KNEE

Chrániče kol poskytují novou úroveň pohodlí, ochrany a volnost pohybu pro moderní trialovou cyklistiku. Měkká a pružná tkanina spolu s odvětrávanými protektory umožňují chránič nosit přímo na pokožce. Navlékací provedení a široké lemy neomezují v pohybu, díky čemuž jsou chrániče velmi pohodlné. Certifikované podle norem EN1621-1, úroveň 1.

www.pocsports.com

Cena 3 140 Kč

MALOJA GOLDHAARMOOSM

Seznamte se s technicky nejvyspělejšími cyklistickými šortkami s lacem z dílny Maloja. Jsou to lehké a přiléhavé kalhoty s podlepenými švy, větracími otvory a kapsou na mobil, ideální pro silniční kola a gravel. Anatomicky tvarovaná cyklistická vložka Freedom S.A.T. má vynikající tlumicí vlastnosti, což je ideální pro nejvyšší nároky během dlouhých tratí.

www.maloje.de

Cena 5 990 Kč



BHÚTÁNSKÝM ZELENÝM HIMÁLAJEM

TOUR OF DRAGON. NA KOLE NA VÝLETĚ NAPŘÍČ ÚŽASNOU ZEMÍ 700 KILOMETRŮ S 15 000 NASTOUPANÝMI METRY

Ke klasice, kterou najdete i ve speciální edici nakladatelství Lonely Planet – Úchvatné světové cyklistické trasy, patří přejezd Bhútánu od západu na východ. Tato akce obnáší ujetí 700 km, nastoupání neuvěřitelných 15 tisíc výškových metrů a přejezd jedenácti průsmyků mezi 2400 až 3750 metry.

Text a foto: Kateřina Jablonská-Lhotová, Bhútán



Kdysi mi někdo vyprávěl o Dračím závodě (Tour of Dragon) – jednom z nejtěžších jednodenních cyklistických závodů na světě. Jezdci musí na 268 kilometrech nastoupit neuvěřitelných 7500 metrů. Skoro jako vyjet od moře na Everest v rámci jednoho dne. Ve startovním poli najdete obvykle jezdce z Bhútánu, Nepálu a pouze pár jednotlivců z některých zámořských zemí. Čas vítěze se pohybuje okolo 11 hodin. Startuje se v Bumtangu ve výšce 2550 m a cílovou páskou závodníci projíždějí v hlavním městě Thimpu (2300 m).

Dračí závod jako by předurčoval obrovský potenciál, který bhútánský Himálaj nabízí všem milovníkům cyklistiky. To, co bylo dříve určené pouze pro pár zarputilých cyklistických bláznů, včetně v pořadí čtvrtého bhútánského krále Džigme Singgjä Wangčhuga, otce toho současného, se pomalu otevírá i širší veřejnosti. Díky skvělé infrastruktuře a kvalitnímu zázemí může dnes cestu draka absolvovat i nezávodní pole cykloturistů. Kromě sportovního výkonu totiž jízda na kole v Bhútánu přináší unikátní kulturně-spirituální zážitek.

Zatímco v populárním Nepálu turismu stále dominují trekaři a pěší turisté a cyklistika zůstává okrajovou záležitostí, ačkoli dříve nejpopulárnější trek kolem Annapúren je nyní již z 80 % sjízdný na kole, v Bhútánu již existují kvalitní cykloobchody i servisy. Najdeme zde dokonce připravené cyklotrasy i singletraily, zejména v okolí hlavního města Thimpu, ale i v jiných odlehlých údolích. Na vlastní oči jsem zde viděla i speciální mosty připravené pro cyklisty. Ale pěkně popořadě.

LET DO PARO A DESET OSMITISÍCOVEK

Už samotný let do Bhútánu a závěrečné přistání na jediném mezinárodním letišti v Paro ve výšce 2300 metrů patří k zážitkům, na něž člověk jen tak nezapomene. Během letu z Dillí nebo Káthmándú můžeme totiž pozorovat všech deset himálajských osmitisícovek (tedy pokud máme štěstí a sedíme u levého okýnka). I piloti bhútánských aerolinií jsou si vědomi výjimečnosti tohoto letu, a tak kapitán poctivě komentuje všechny vrcholy, které můžeme vidět. Poslední z osmitisícovek je Kandčendženga v indickém Sikkimu a poté už nás čeká neskutečný přistávací manévr, který slabší povahy raději absolvují se zavřenýma očima. Při pohledu z okýnka to totiž vypadá, že křídla našeho letounu škrtají o zalesněné svahy hlubokého údolí Haa, aby v poslední možné chvíli provedly poslední zatáčku a přistály ve vedlejším údolí řeky Paro. Uff...

Po vystoupení z letadla na přistávací plochu se mě zhostí až neuvěřitelný klid. Na to, že jsme ve výšce 2300 m, v neznámé zemi, od které člověk neví, co má čekat, je to překvapivé. Budova letištního terminálu vypadá, jako ze skanzenu na Veselém kopci. Je celá dřevěná s vyřezávanými a malovanými okenními rámy, nelze od ní odtrhnout oči. Všichni pasažéři si dělají selfie s letadlem bhútánských národních aerolinií, jež má na

ocase detailně vymalovaného bhútánského draka na žlutooranžovém pozadí.

Před budovou terminálu se to hemží Bhútánci oblečenými v typickém stejnokroji – v ženském provedení se mu říká kira a muži nosí gho. Pro oba platí důraz na detail, perfektní vyhlazení látky a puntíkářsky sladěné barevné kombinace. Fascinovaně civím na muže v kostkovaných sukních, černých podkolenkách a naleštěných polobotkách, kteří si svižně rozebírají skupinky přiletělých turistů, odvádějí je ke svým autům, nakládají zavazadla a odjíždí pryč, do víru bhútánského dobrodružství.

My cyklisté to máme jako vždy trochu složitější. Papírové krabice, v nichž jsou kola zabalená, se nakládají na střechu minibusu



▲ Nekonečná nabídka podhorských panoramat.

a náš řidič Karma je pevně přivazuje. I po dvou přestupech – v Dubaji a Dillí – vypadají celkem zachovale. Stoprocentně si ale budeme jistí, až když budeme mít kola sestavená a absolvujeme první testovací jízdu.

KLÁŠTER TYGRÍ HNÍZDO A VYRÁŽÍME NA VÝCHOD

Aklimatizovat se na nadmořskou výšku 2500 m a více máme v plánu výstupem ke klášteru Taktshang Goemba (v překladu Tygří hnízdo). Doslova přilepený na skalním ostrohu ve výšce 3100 m přitahuje turisty i poutníky jako magnet. Na kole se dá vyjet pouze na parkoviště ve výšce 2600 m a odtud se již musí pěšky. Kolo by se dalo sice nahoru vynést a dolů případně sjet jakýmsi singletrailem mezi rododendronovým lesem.

Ale bylo by to jednak celkem nezáživné a jednak dost neuctivé k místním tradicím. Navíc první den nejsou ještě naše plíce připravené na nějaké větší cyklistické výkony. A tak si jenom otestujeme, že kola šlapou tak, jak mají a okouzlení z prvního bhútánského dne uleháme

do postýlek v luxusním hotelu s očekáváním toho, co přinesou následující dva týdny.

Na papíře to je 700 km a 18 000 nastoupaných výškových metrů. Takovou nálož obnáší přejet Bhútán od západu na východ po jediné silnici, která prořezává celé království. Její stavba započala teprve v šedesátých letech 20. století – v současné době se v zemi nachází pouze přes osm tisíc kilometrů silnic. Informace o tom, jaký nás čeká například povrch nebo provoz, těžko získat, ale prvek překvapení zkrátka k cestování patří, a hlavně mu dává i patřičnou šťávu.

Z Paro vyrážíme směr Thimpu – hlavní město bhútánského království. Cesta se příjemně vlní kaňonem řeky Paro, na terasách dřevěných domečků se suší červené chilli pa-

pričky. Po třech snídaních a večeřích už víme, že Bhútánci jsou jejich milovníky. Potvrdí nám to i informace v tištěném průvodci: národní bhútánský pokrm se jmenuje ema datse, v překladu chilli papričky v sýrové omáčce. Ema datse se podává s obrovskou kupou rýže a klidně i třikrát denně. A teď už i víme, odkud všechno to chilli pochází.

JEDINÉ HLAVNÍ MĚSTO BEZ SEMAFORU A BÍLÉ ČORTENY

Thimpu působí jako větší ospalá vesnice. Aniž bychom si toho všimli, vjíždíme na kole až do samotného centra města. Z celkového počtu 810 tisíc obyvatel země jich přímo v Thimpu žije asi 110 tisíc, tedy přibližně jako v Liberci. To, co jsem mylně považovala za předměstí, je centrální třída vedoucí na hlavní dopravní uzel – kruhový objezd. V jeho centru stojí vyřezávaná dřevěná budka a v ní policista v nažehlené uniformě, který celý ten dopravní „ruch“ řídí.

Vzhledem k tomu, že je 16.30, tj. čas kdy se úředníci vracejí z práce domů, utvořila se

▼ Podhimalajská výzdoba bicyklu nepůsobí vůbec nepatřičně, co říkáte?



dopravní zácpa a na hlavní třídě stojí kolona čítající celých deset aut. Rozhlížíme se a očekáváme typické netrpělivé asijské troubení, smog, zvířený prach... ale nic.

Pár naleštěných minibusů a džípů způsobně stojí ve frontě na křižovatce a čekají, až jim policista dá pokyn, že mohou projet. Jaký rozdíl oproti Káthmándú. Policista na kruhovém objezdu se na nás usmívá, zastaví dopravu ve všech směrech a nechá nás cyklisty v klidu projet. A vůbec mu nevadí, že si ho fotíme.

Z Thimpu pokračuje naše trasa táhlým stoupáním do sedla Dočula (3120 metrů). Z průsmyku ozdobeného 108 posvátnými čorteny – asi dva metry vysokými posvátnými homolemi, upozorňujícími na významnost, či spíše pověřivost daného místa – se nabízí výhled na zaledněný sedmitisícový hřeben s dominantním Gangkhar Puensum (7570 m). Alespoň to tvrdí informační tabule, znázorňující celý hřeben bhútánského Himálaje. Reálně však celé místo zahalila mlha a vidíme sotva pár metrů dopředu.

Rychle si oblékáme všechny možné svršky, co máme po ruce včetně čepic a rukavic. Okolní turisté, kteří vysedají z minibusů a džípů zabalení do teplých péřových bund, na nás neuvěřitelně civí a očividně nechápou, kde jsme se tu vzali. Někteří nám dokonce cpou sušenky a různé pochutiny, co mají po ruce v domnění, že jsme na pokraji smrti. My se však těšíme na zasloužený 40kilometrový sjezd do údolí Punaka.

Zpočátku projíždíme zeleným pralesem. Náš průvodce Uchit říká, že to je nejsevernější teritorium, kde byl spatřen tygr bengálský. A záhy pozorujeme cedule, které na jeho výskyt upozorňují. Nevím, zda husí kůži, kterou mám náhle po těle, způsobila zima nebo tygr... Každopádně člověk musí být neustále ve střehu. Nejenom proto, že bhútánský asfalt místy připomíná emental, ale zejména, že se z ničeho nic najednou uprostřed silnice zjeví bílé čorteny.

Tyto stavbičky se nachází v každém průsmyku, větší zatačce, soutoku řek nebo nebezpečných úsecích silnic. Vždy jsou ozdobené množstvím ve větru vlajících barevných modlitebních praporků. Objíždějí se po směru hodinových ručiček, někdy stačí jednou a někdy pro jistotu i vícekrát. Jsou to vlastně takové minikruhové objezdy mimo křižovatky a ve sjezdech působí trochu jako past na cyklisty.

Po zhruba hodině sjezdu začne ubývat pralesa a přibývá rýžových a pohankových políček. Také se o dost oteplí, a tak si můžeme postupně odkládat vrstvy oblečení. Když konečně klesneme až do 1200 metrů, je to pomalu na tílko. Punaka působí dojmem téměř přímořského letoviska.

Širokým údolím protéká azurově modrá řeka Puna Tsang Chu, na které lze jako korálky pozorovat maličké červené rafty. Břehy řeky jsou lemovány bílým pískem naplaveným sem

z masivu Džomolhari – druhé největší bhútánské hory (7326 m). Řeka ho dále odnáší na jih, za bhútánsko-indickou hranicí přejímá název Sankoš a tvoří pravý přítok posvátné Brahmaputry. My se však vydáme proti jejímu proudu.

Po rozbité uzounké asfaltce míříme ke královskému opevněnému dzongu – zimnímu sídlu nejvyššího opata. Palác leží na písčité kose nad soutokem řeky Mo (Matka) a Pho (Otec). Takto byl dokonale chráněn před nájezdníky z Tibetu a s pevninou byl spojen pouze jediným dřevěným mostem. Nyní patří palác k hlavním bhútánským turistickým atrakcím. My cyklisté však máme co dělat, abychom stihli otvírací dobu. Palác totiž přesně v 17 hodin odpoledne zavře svoje brány, aby se mniši mohli věnovat modlitbám a stihli připravit večeři. Stíháme to jen tak tak. Výhodou však je, že tu jsme už téměř sami a můžeme si tak v mírném poklusu užít i tichou majestátnost tohoto místa.

Na podzim se v Bhútánu stmívá mezi šestou a sedmou hodinou, a tak na ubytování dojíždíme téměř vždy za tmy. Už jsme si pomalu zvykli, že to nejhorší nás obvykle čeká až na konec. Bhútánci nás ve své pohostinnosti chtějí potěšit tím nejlepším, co mohou nabídnout, a tak se na závěr dne obvykle šplháme do příkrých svahů, abychom se ubytovali v hotelu s majestátní vyhlídkou do údolí pod námi. Co naplat, že vyhlídku nemáme šanci si užít. Zkrátka nejlepší hotel, pocta je pocta.

STOUPÁNÍ DO PRŮSMYKU LAWALA A JEŘABI ČERNOKRCÍ

Punaka je díky své neobvykle nízké nadmořské výšce v podstatě tropickou oblastí. Rostou zde banánovníky a jiné tropické ovoce, klima je až nepříjemně horké. To mi probíhá hlavou, když se škrábeme do kopce dlouhého 60 km – z 1200 m do 3320 m. Máme to na celý den s krátkou přestávkou na oběd. Při dračím závodě závodníci jedou opačným směrem, aby pak mohli stoupat kopec, který jsme sjížděli včera.

▼ Do kláštera? Za modlitbou či meditací. Jak jinak než na kole.



Celou dobu přemýšlím, co je horší, ale vychází to nejspíš nerozhodně. Během těch nekonečných serpentýn má člověk spoustu času na přemýšlení o všem možném. Náš průvodce nechápe, proč tu dobrovolně takto jeho slovy „trpíme“. Snažím se mu vysvětlit, že to je určitá forma meditace, ale asi mi moc nerozumí.

Během stoupání vyzkoušíme několik teplotních pásem. A po pozdním obědě sestávajícím se z mnoha šálků černého indického čaje, hromady rýže a dušeného kapradí se sýrem se už oblíkáme do bund, ačkoli nás ještě čeká poslední a nejtěžší třetina stoupání. Ze stromů nás hulákáním zdraví opice, a když občas projede kolem bílý minibus, turisté se naklání z okýnek a fotí si nás.

Když se konečně doškrábeme do sedla Lawala (3340 m), slunce už je hodně nízko. Zvedá se studený vítr a dojde i na čepici a silné rukavice. Na vrcholu průsmyku stojí bílý čorten ověšený modlitební praporky. Děláme různé skopičiny, fotíme se a chechtáme. Posledních 11 km sjezdu do rozlehlého ledovcového údolí Pobdžika jedeme už téměř za tmy. Únavu splachujeme u roztopených kamen bhútánským pivem. Naštěstí není úterý. To je totiž v zemi „dry day“ neboli plošný zákaz prodeje alkoholu.

Údolí Pobdžika je přísně chráněnou rezervací. Nenajdete zde žádné nadzemní elektrické vedení. Nesmí tu volně pobíhat psi a světelný smog se reguluje na minimum. Důvod? Údolní mokřad je zimovištěm pro kriticky ohrožené jeřáby černokrké, kteří sem každoročně přilétají z Tibetu v počtu několika stovek kusů.

Obecně je Bhútán ve světě respektován pro svůj jedinečný postoj k turistice. Země vyznávající tradiční hodnoty přistupuje k turistice zodpovědným a trvale udržitelným způsobem, který jí umožňuje chránit svou kulturu i přírodu před negativními dopady cestovního ruchu. Zatímco svět bojuje s kácením pralesů, vymíráním živočišných i rostlinných druhů a celkovou devastací přírody, přístup bhútánské vlády k ochraně přírody se může stát příkladem pro celý svět. A i Pobdžika je toho důkazem.

DÁLNÝ VÝCHOD KRÁLOVSTVÍ

Z Pobdžiky dále míříme na východ země. Ubývá vesniček a políček a přibývá divoké původní džungle, vodopádů a řek. Auta už nepotkáváme skoro žádná. Výhledy na nekonečně hluboká údolí a jejich zalesněné svahy jsou čím dál neuvěřitelnější a nikdy se neomrzí. Speciálně na dalekém východě země, kam se člověk dostane až po překonání několika průsmyků, jako by se zastavil čas.

I my už jsme se asimilovali do pomalého každodenního rytmu, který zpravidla obnáší vydatnou snídani, sedm až osm hodin v sedle kola, návštěvu alespoň jednoho kláštera nebo pevnosti a večerní posezení u kamen v jednom ze stylových tradičně stavěných hotelů. Také už jsme si zvykli, že v Bhútánu v podstatě nenaleznete kousek rovné silnice. Buď stoupáte serpentinami do sedla, nebo jimi naopak sjíždíte.

Co jsme se nasmáli historci jednoho z na-

ších řidičů, který vyprávěl, že když poprvé přijel autem do Indie, tak usnul za volantem, protože ho nikdy nenapadlo, že když bude několik hodin v kuse řídit po rovné silnici, tak může usnout. Říká se, že Bhútán končí tam, kde se zastaví kámen hozený z vrcholů Himálaje. A přesně tak to je. Tam, kde sedíte posledních pár metrů z hor, začíná indická nížina. Naprosto rovná, čistá linie. Když tudy projíždíme už se zabalenými koly na střeše auta, zmocní se mě divný pocit prázdnoty.

Vzpomínám, jak jsem v každém průsmyku poctivě třikrát objela bílou stúpu po směru hodinových ručiček. Na chvíli se položila na studenou zem, koukala na vlající modlitební vlajky a praporky nade mnou a užívala si ten speciální okamžik. „Lets meditate for a while, lets feel the moment,“ to je častá věta, kterou v malém himálajském království uslyšíte. A cyklistika v Bhútánu je přesně o tom – o prožitku, uklidnění, zážitcích a porozumění. ■

Autorka reportáže vozí turisty mj. do Bhútánu jako průvodkyně CK Adventura.

Během stoupání vyzkoušíme několik teplotních pásem. Ze stromů nás hulákáním zdraví opice, a když občas projede kolem bílý minibus, turisté se naklání z okýnek a fotí si nás.

Bhútán na kole

Kam se jede?

Bhútán je vnitrozemský stát v jižní Asii na východním konci himálajských hor mezi Čínou a Indií. Má rozlohu 47 000 kilometrů čtverečních a žije zde necelých 700 000 obyvatel. Hovoří se tu jazykem dzongka a tibetskými nebo nepálskými dialekty. Konstituční monarchii vládne král Džigme Khesar Namgyal Wangčug. Zásadním pro ekonomiku země je hydroenergie, prodávaná převážně do Indie. Televize a internet tu byly povoleny až v roce 1999, od roku 2004 se zde neprodává tabák a nesmí se tu kouřit. V ústavě je napsáno, že lesy musí zabírat nejméně 60 % půdy.

Kdy jet?

Sezona v Bhútánu je téměř celoroční, nicméně nejideálnější počasí pro cyklistiku je jaro nebo podzim. V jarním období (březen až květen) zde panují příjemné teploty kolem 20 °C a kvetou rododendrony, ostatní keře a květiny. Od poloviny června do poloviny září trvá deštivé monzunové období. Na podzim (září až listopad) je naopak nejstabilnější počasí s minimem srážek. Teploty jsou sice o něco nižší než na jaře, ale zase je vysoká pravděpodobnost čistých výhledů na sedmitisícový himálajský hřeben.

Potřebuju víza?

Turistika v Bhútánu je silně regulovaná a neexistuje zde nic jako volný pohyb turistů. Kromě víza, potřebujete i přesný itinerář, letenky, seznam ubytování, a to vše několik týdnů dopředu. Celý pobyt se organizačně řeší přes místní cestovní agenturu nebo prostřednictvím zahraničních cestovních kanceláří.

Kolik mě to bude stát?

Bhútán je pro turisty jedna z nejdražších zemí na světě. Každý cestovatel musí zaplatit poplatek, který v současné době činí minimálně 250 amerických dolarů na den. Tento poplatek neobsahuje ubytování, dopravu, stravování, služby místního průvodce i řidiče a jiné. Utratíte i za alkohol a suvenýry. Po covidu proto stoupla cena standardního dvoutýdenního zájezdu CK Adventura o 90 % až ke 190 000 Kč.

Jaké zvolit kolo?

Přejezd Bhútánu ze západu na východ se dá zvládnout dnes již na trekovém kole, neboť 90 % povrchu tvoří dobrý asfalt. Pokud budete však chtít prozkoumávat boční údolí, vyzkoušet některé singletraily, pak potřebujete kolo horské a dobře využijete i celoodpružené. V Thimpu i Bumtangu existují dobře vybavené cykloobchody i servis.

NEKONEČNÉ LÉTO NA JIŽNÍ STRANĚ ALP

Příroda byla ke Korutanům (německy Kärnten) ležícím na prosluněném jihu Rakouska štědrá. Uprostřed Alp čeká záplava čistých, až 28 °C teplých jezer ke koupání. Najdete tu i hory, impozantní třítisícovky, které sahají až do nebe, ale i oblé kopce pohoří Nockberge.

Více informací na www.korutany.com

Text a Foto: Kärnten Werbung



Z vrcholů hor si prohlédnete zemi, která se vyznačuje kulturní pestrostí alpsko-jadranského prostoru, mírným a slunečným podnebím na jižní straně Alp a lidmi, kteří vyzařují radost, upřímnost a pořádnou porci chuti do života.

1. DVACET NA JEDEN ZÁTAH? NA VELKÉM KORUTANSKÉM JEZERNÍM OKRUHU

Měří cca 420 km, zavede vás k nejkrásnějším jezerům v šesti oblastech Korutan. Tvar ležaté osmičky umožňuje libovolné kombinace jednotlivých úseků trasy. Kompletní okruh můžete pojmut jako příjemnou dovolenou na kole pro požitkáře, milovníky přírody, romantiky i aktivní sportovce, kteří po námaze na kole ocení osvěžení v jezerní vodě. Korutany jsou nejvodnatější spolkovou zemí Rakouska. Najdete v nich 200 jezer, 8000 kilometrů řek, 60 léčivých pramenů a 43 ledovců.



2. PĚŠKY DO TŘÍ ZEMÍ.

VE 43 ETAPÁCH

ALPSKO-JADRANSKÉ STEZKY

Od Großglockneru až k Jadranu (750 kilometrů) podél ledovců, řek a teplých jezer vede 21 korutanských etap Alpe Adria Trailu, které nabízejí nezapomenutelné zážitky. Při organizaci cesty s ubytováním, převozem zavazadel nebo tipy na restaurace vám pomůže rezervační centrum.

3. KAŽDÁ ZATÁČKA JE ZÁŽITEK. KORUTANSKÉ PANORAMATICKÉ SILNICE

Rozmanitý svět korutanských hor můžete prozkoumat také při jízdě autem. Oblasti v okolí silnic Großglockner Hochalpenstraße, Nockalmstraße, Villacher Alpenstraße, Malta Hochalmstraße a Goldeck Panoramastraße jsou nádherná místa, která stojí za výlet. Silnice Großglockner Hochalpenstraße byla otevřena roku 1935, patří k nejkrásnějším panoramatickým silnicím v Evropě a dokonce k nejnavštěvovanějším místům v celém Rakousku. Na jejím jižním konci leží známá horolezecká vesnice Heiligenblut, o 16 kilometrů dál pak vyhlídka Kaiser-Franz-Josefs-Höhe. Je to ideální místo pro pěší túry, například k ledovci Pasterze nebo po stezce Panoramaweg Kaiserstein ke Swarovského observatoři.



4. VIA PARADISO. ČTYŘI DENNÍ ETAPY A 55 KILOMETRŮ JAKO V RÁJI

Pěší trasa Via Paradiso u Millstätter See vás zavede do malebné krajiny s jezerem a horami. Můžete se vydat na cestu hned s prvními slunečními paprsky. Jezero zůstává stále na dohled a lze ho pozorovat vždy z jiné perspektivy. Po cestě vás ke koupání zlákájí skrytá zákoutí na jeho březích. Příjemné zakončení dne pak čeká na jedné z mnoha teras u jezera s pohledem na západ slunce.



5. PESTRÁ PALETA ZÁŽITKŮ
U TEPLÝCH HORSKÝCH JEZER

Někdy stojí za to podívat se na svět novými očima. Teplá korutanská jezera se totiž nehodí pouze ke koupání. Co třeba vyzkoušet si paddleboarding na Wörthersee? Jestli máte raději klidnější aktivity, možná si ho zamilujete jako místo, kde se setkávají příznivci jógy z celého světa. Už jste slyšeli o plavbě na voru po Weissensee? Při ní spojíte poznávání jedinečné přírody a místní gastronomie. Romantickou atmosféru navodí pádlování v Everglades na Faaker See nebo vyjíždky na pramici do malebných zálivů na Millstätterském jezeře.

6. PĚT HVĚZDIČEK NEBO RADĚJI
JEDNU Z MNOHA ALTERNATIV?

Na výběr k ubytování v Korutanech máte luxusní hotel, venkovský statek, chatku, soukromé apartmány nebo kempink. Široká škála naplní jakékoli požadavky. K výjimečným nabídkám patří například apartmá v hausbótu na Millstätter See nebo bivak na jeho břehu, dům na stromě v Althofenu, apartmá se západem slunce u Wörthersee, domky z hlíny u Weissensee nebo novomanželská chata v pohoří Nockberge.



7. FLOW COUNTRY TRAIL BAD KLEIN-
KIRCHHEIM, NEJDELŠÍ V EVROPĚ

Unikátní MTB trasa měří 15 kilometrů. Tahle nejdelší trasa pro horská kola v Evropě se nachází v Bad Kleinkirchheimu v pohoří Nockberge. Bikeři mají v Korutanech navíc k dispozici hned 3000 kilometrů značených tras, které procházejí Südkärnten, Gailtalskými a Karnskými Alpami a regionem Villach. Bikovává karta Flow Trail Card umožňuje od května do října využít více než třiceti flow trailů v pěti bikeparcích (Nassfeld, Weissensee, Turracher Höhe, Bad Kleinkirchheim, Petzen).

8. DRAUPADDELWEG, EXPEDICE
NA ŘECE O 13 ETAPÁCH

Kromě cyklistů na Drávské cyklostezce vedoucí podél řeky se na ní objevuje čím dál více nadšených vodáků na kajacích nebo kánoích a také příznivci paddleboardingu. Ti mohou využít balíčky služeb zahrnující čtyři úseky s celkem 13 etapami. Draupaddelweg se dá dobře kombinovat s výlety na kole, pěšími túrami, rybařením, návštěvou výletních cílů. Více najdete v dalším textu.





9. NOCKBERGE TRAIL NABÍZÍ 8 ETAP UŽ CELOROČNĚ

V zimě vás nadchne jako ski túra a v létě jako pěší trasa. Trail vede z Katschbergu přes Innerkrems, Turrach, Falkert, Bad Kleinkirchheim až do Seebodenu u Millstätter See. K nejzajímavějším místům na dálkové pěší trase o délce 125 kilometrů patří UNESCO biosférický park Nockberge, možnost zdolat četné horské vrcholy, ale i pohodlné hotely, pohostinné horské chaty a nespočet překrásných výhledů. Místa lze rezervovat online.

10. PASTERZE JE NEJVĚTŠÍ LEDOVEC VE VÝCHODNÍCH ALPÁCH

Jeho parametry znějí: délka 8 kilometrů a plocha 17 kilometrů čtverečních. Při trekkingu na ledovci vybavení mačkami, bederním pásem a lanem postupujete drsnou ledovcovou krajinou na úpatí Großglockneru, nejvyšší hory Rakouska. Od června do září máte možnost vyrazit s horským vůdcem na túru, která vás zaručeně rozehřeje.



11. S KÄRNTEN CARD NA VÍCE NEŽ STOVKU PAMĚTIHODNOSTÍ

Muzea, horské dráhy, akvaparky, plavba lodí, panoramatické silnice, nabídky volnočasových a zážitkových aktivit – to vše si můžete prohlédnout díky Kärnten Card za v součtu výrazně výhodnější cenu. Karta platí od dubna do listopadu, na týden stojí od 52 eur pro dospělé a od 27 eur pro děti. Kromě toho v Korutanech můžete uplatnit četné regionální bonusové karty.

NASSFELD NA KOLE

HORY, TRAILY, ROVINY A JEZERNÍ (I JINÉ) WELLNESS

Léto začíná, prázdniny máme před sebou. Kam vyrazit na kolo, nejlíp do hor i do tepla? Objevte i teď lyžařům známý region Nassfeld na hranici s Itálií! Užijete si silničku, bike nahoru i dolů, ale i koupáčku. Postačí i prodloužený víkend.

Text a foto: Tomáš Nohejl, Nassfeld



DEN 1.

Vyrazili jsme nad ránem (po čtvrté z Prahy směr České Budějovice, Linz, Salzburg, směr Villach) a v poledne sedíme na kole. Z údolí řeky Gail v Tröpolachu (600 metrů nad mořem) chceme nejdřív roztočit nohy ztuhlé z auta po rovině. Vede tu cyklostezka k městečku Hermagor, odtud už po silnici k Presseggerskému jezeru. Pokud pustíte svoji silničku na pevný šotolinový povrch, objedete ho po břehu (asi 4 km) půvabným zátiším mezi rákosím. Po asfaltce na něj dohlédnete s odstupem, můžete se vrátit na cyklostezku k řece a šlapat podle libosti dál směrem na Villach. Nám stačí nějakých čtyřicet kiláčků na rozjetí, chceme ještě nahoru.

Silnice do Itálie se klikatí z Tröpolachu serpentinami lesem, k hraničnímu Nassfeldskému průsmyku (Passo Promollo) asi 13 km. Dole to vypadá snáz než v průběhu, profil se místy zdvihá přes 11 %. Jistě, záleží na aktuální kondici... Občerstvovačkou je pouze pohled na smaragdové Bodenské jezírko, jo, už jsme za půlkou (ale tou kratší...). Finiš pak třeba ještě do-

tlačit přímo nahoře. Ano, až tady jsme opravdu v Nassfeldu. Na nejvyšším bodě nám převýšení ukazuje hodně poctivých 952 metrů. Až tady si zasloužíte dortík s káfičkem. A po něm možná sjezd do italské Pontebby a další štrapáci. Anebo návrat na základnu – o ní až později.

DEN 2.

Následující etapu věnujeme (bike) trailům, resp. sjezdům. Nahoru pěkně lanovkou, není čas ztrácet čas. Na ubytovací kartu máte permici zdarma, platí se za dopravu kola – jedna jízda 8 eur, nebo celodenní 21. Hlavní vajíčko Millenium Express jede až na vrchol Madritsche (1919 m). Tady už si vychutnáte i výhledy na další majestátní štíty, od východu Trogkofel (2280 m), Rosskofel (2240 m) nebo Garterkofel (2150 m), ale na kole to už výš nejde.

Dosyta se ale vyřádíte na téhle zvýšené terase Sonnenalpe. Pro začátek dva modré tříkilometrové traily Easy Way a Italy (z jeho cíle však musíte vyšlapat zpátky sami). Pak kratší, ale strmější a techničtější červené Livio

a Fausto. Hluboce zakousnuté ve svahu, s klubky kořenů anebo kamenitými schody. Lahůdka, pořád ve střehu! Mezi nimi si pak „mástrři“ mohou stříhnout černé spojky Yannick, Snake, Chri nebo Cross way I. Tady se dá drandit celý den, resp. co vám síly a brzy řádně vyklepané ruce/nohy/záda dovolí.

Pokud se chcete vrátit až dolů, musíte zvolit okružní Lift and Bike Giro. Má skoro 12 km se závěrečnou flow houpačkou/kodračkou nad dolní stanicí lanovky. Je nejdelší v Alpách! Ale po cestě se můžete zastavit na proslulý a tradiční trhaný lívanec Josefa II. – Kaiserschmarrn nebo pívko na Rudnigalmu (1622 m). Najdou se i tací, kteří tuto cestu zmáknou v rámci tréninku opačným směrem, vydá to navíc hodinku. Jinak to však dolů přes rokli nad mezistanicí opravdu nejde. Pokud byste to chtěli krosnout napřímo, zamotáte se v lesních cestách, které vás vynesou buď ke šplhání na skálu, anebo na silnici. Vyzkoušeno, věřte, netřeba dalších experimentů.

DEN 3.

Ten můžete věnovat skutečně hravým trailům na 30 km vzdáleném Weissensee – jedna lanovka, tři tratě + nejvyšší položené alpské jezero, kde se dá koupat – anebo se vydat na delší výlet na horském kole (a pak večer domů). Zdejší nassfeldské mapy a průvodci nabízejí 46 značených tras, spolu se silničními celkem 950 km – to byste se museli urvat na víc než prodloužený víkend. Za královskou bikovou etapu se považuje Nassfeld Pramollo Hero, 60 km s převýšením 2450 metrů. Silničáře zaujme třeba 340 km dlouhý okruh okolo sedmi korutanských jezer, můžete si objednat převoz zavazadel.

A to jsme se ještě nevěnovali běhání (bývá tu tradiční Skytrails festival 15.–17. 9.), pěším túrám, lodím nebo snad i golfu! Ale třeba vám to vyjde znovu zase v zimě, na dosah máte 30 lanovek a vleků se 110 km sjezdovek, ale i běžecké tratě. Do zdejšího snowparku jezdí ráda i olympijská vítězka ve snowboardkrosu Eva Samková.

ZÁKLADNA.

Zpátky k avizovanému tipu na bydlení, stejně jako přírodní podmínky nejmíň čtyřhvězdomu. Vybrali jsme Falkensteiner Hotel a Spa Carinzia, přímo v Tröpolachu, pár kroků od lanovky.

Nabízí poklidnou rodinnou a taky kosmopolitní atmosféru, navíc se profiluje jako „active“, což znamená perfektní servis přímo pro týpky našeho ražení. To znamená zdravé jídlo, polopenze obsahuje i tzv. aktivní oběd až do čtyř hodin, což je přesně to, co chcete po návratu z kola, výběhu nebo túry. Polívka, celozrnné pečivo s pomazánkami, salátky, ovoce, zákusky... Pak už čeká jen rozlehlý wellness (2400 metrů čtverečních s bazény, vířivkami a saunami).

„Chystáme další rozšíření jako boulderovou halu nebo bowlingovou arénu. Jezdí sem na tréninkové kempy fotbalisté bundesligového Hannoveru, na dovolenou basketbalisté Fernerbahce. Inspirací je náš Falkensteiner Fortis club v Punta Skale v Chorvatsku, chystáme i vlastní závody do budoucna jako tam,“ říká Ivana Skrbeta, marketing koordinátor hotelu.

Pokud se nechcete vláčet s vlastním materiálem, anebo něco zapomenete, máte tu navíc po ruce Base camp. „Nabízíme servis, ale i půjčovnu, doprovod na kola, pořádáme cvičení jógy, pilates i meditace. Chceme lidem ukázat, jak se co správně dělá, motivovat je,“ ukazuje nám zdejší šéf Luka Zelko Fornazarič, mladý slovinský triatlonista, lyžař, lezec i běžec z údolí Tolminsoča. K dispozici má zatím 16 + 2 dětská elektrokola fully (většinou Cube).

Tato celoročně otevřená (v březnu nahoře lyžujete a dole jezdíte na kole...) základna poskytuje mnohem pestřejší výběr aktivit. Můžete se třeba na půlden nebo večer vydat i na výlet do mondénního Villachu. Naopak na horní stanici lanovky najdete ještě Hotel Falkensteiner SonnenAlpe Nassfeld ****, který se zaměřuje víc na rodiny a v sousedství má i soukromé apartmány. ■



NA VODU. NA ČUNDR. NA DRÁVU. I S DĚTMI!

Nejdelší a největší korutanská řeka Drau (Dráva) se jako zelená stuha klikatí nejjižnější rakouskou spolkovou zemí. Vodní živel již mnoho let přitahuje návštěvníky z Rakouska i ciziny díky Drávské cyklostezce (Drauradweg), která vede z jihotyrolského Toblachu do Varaždinu v Chorvatsku.

Text: Lada Pranterová, Klagenfurt
Foto: Kärnten Werbung

Překrásné okolí Drávy vytváří ideální podmínky pro jízdu na trekingových kolech, ale láká také příznivce jízdy na kajaku, kánoi a paddleboardu. Dva zkušení korutanští milovníci vodních sportů Manfred Winkler a Daniel Rebernik stáli u zrodu projektu Drau Paddelweg. Jeho cílem bylo a je zvýšit povědomí o Drávě „jako jedné z nejlepších evropských řek sjízděných na kánoi“. V koncové fázi projektu bude možné sjet Drávu z Lienz ve Východním Tyrolsku až do Ptuj ve Slovinsku.

To je celkem 320 kilometrů ve dvou zemích a 18 etapách. Po trase bude rozmístěno osm center pro vodní sporty, která budou nabízet různé kurzy, ale také zapůjčení a prodej vybavení. Součástí celého projektu se stane i 12 největších korutanských jezer ležících na trase (např. Wörthersee a Faaker See).

Daniel Rebernik nás upozorňuje na atraktivní nabídku i pro rodiny s dětmi už teď. „Až na úsek vedoucí z Lienz do Nikolsdorfu jsou etapy vhodné i pro začátečníky a děti, předchozí zkušenosti nejsou nutné,“ říká. Na kánoi proplováte překrásnou přírodou s výjimečnou zvířenou a květenou. Na třech volně plynoucích úsecích řeky dosáhnete rychlosti 10 až 15 km/h. Po trase doporučuje přistát u vyznačených míst, ochráníte tak vzácné živočišné a rostlinné druhy.

V roce 2023 nás čeká již pátý ročník fungování projektu Drau Paddelweg. V nabídce najdete balíčky k rezervaci pro čtyři úseky a 13 etap. „Zpět na začátek jednotlivých úseků se dostanete jednoduše a rychle díky transferu z našich mobilních center Drau Paddel, nebo se v oblasti Oberes Drautal pohodlně svezete vlakem,“ vysvětluje Manfred Winkler. Pokud chcete, máte možnost se vrátit po vlastní ose, na kole nebo vlakem. ■



ETAPY DRAUPADDELWEG

1. Lienz – Oberdrauburg (20 km, z toho 12 km divoká voda, 1,5 až 2 hodiny, obtížná!)
2. Oberdrauburg – Greifenburg (18 km, 1,5 až 2 hodiny, snadná)
3. Greifenburg – Sachsenburg (21 km, 2,5 až 3 hodiny, snadná)
4. Sachsenburg – Spittal an der Drau (15 km, 1,5 až 2 hodiny, snadná)
5. Spittal an der Drau – Feistritz an der Drau (20 km, 3,5 až 4 hodiny, snadná)
6. Feistritz an der Drau – Villach (18 km, 3,5 až 4 hodiny, snadná)
7. Villach – Rosegg (14 km, 2 až 2,5 hodiny, velmi snadná)
8. Mühlbach – Feistritz / Rosental (13 km, 2,5 až 3 hodiny, velmi snadná)
9. Feistritz / Rosental – Ferlach (10 km, 2 až 2,5 hodiny, velmi snadná)
10. Ferlach – Annabürcke (13,7 km, 2,5 až 3 hodiny, velmi snadná)
11. Annabürcke – Seidendorf/Tainach (7,1 km, 1,5 až 2 hodiny, velmi snadná)
12. Seidendorf/Tainach – Dullach/Edling (15,5 km, 3 až 3,5 hodiny, velmi snadná)
13. Dullach/Edling – Lavamünd

PASTVINY, SKÁLY, LEDOVEC A ÚDOLÍ V AHRNTALU

TŘÍDENNÍ TREK PŘÍBĚHŮ V JIŽNÍM TYROLSKU

Vzhůru na výpravu do jižních svahů zillertalských, už jihotyrolských Alp v Ahrnském údolí. Přes pastviny, lesy, skalnatá moře (nebo moře skalisek) i ledovec. Trek s batohem a nocování ve vysokohorských chatách s příběhem. Až teď, když už z cest zmizí sněh. Možné až do půlky října, dokud počasí vydrží...

Text a foto: Tomáš Nohejl, Ahrntal

Zbývá poslední úsek, kterým dokončujeme přesun. Ještě jeden hřbet, ještě jeden ostroh, ještě jeden převis..., vždyť jsme tu chatu viděli ráno hned na startu. Ne, ne, až teď...



Jen trochu chtít odpoutat se z každodenních (a digi) závislostí. K tomu jistá náklonnost (nebo aspoň tolerance) k horským zákonitostem i (všeobecná) kondice se doporučuje.

VÝCHOD SLUNCE V HORÁCH. MAGNET, KTERÝ MĚNÍ ŽIVOT

První etapu tvoří velmi svižný dvouhodinový výstup, kdy překonáte tisíc metrů výškových. Z posledního parkoviště v Innertalu (z Bruneku jedete na Sand in Taufers / Campo Tures a stále dál do Luttachu/Lutago) na konci cesty ve Wiessenbachu / Rio Bianco vyrážíme těsně před šestou večer, slunce ještě hřeje. Po sedmi-hodinové cestě autem z Česka jsme natěšení na ještě zádumčivou atmosféru probouzejících se jarních hor. Ale s mírnou obavou – zvládneme to ještě do tmy?

Tradiční červenobílé značení se po chvíli z cesty zakusuje do stezky ve svahu mezi stromy, měnící se později v kleč. Ideální rozsvička, na otevřené planině (2029 m) nás vítá Göge Alm,

pyšníci se oceněním nejkrásnější louka jižních Alp. Chalupa s hospodou rodiny Niederkoflerů už má zavřeno, stejně jako romantický kostelík Panny Marie Sněžné, postavený knězem z údolí, který před sedmdesáti lety přežil pád do trhliny vysoko v horách. Stmívá se. Bože, ještě chvíli...

K Chemnitzter hütte / Rifugio Giovanni Porro (2420 m), kde máme večeři a nocleh, to vypadá ještě na hodinku. Není čas ztrácet čas. Výstup se dere do skály, vede kamenitou stezkou nebo přímo po šutrech. V šeru už nutno vážit každý krok. Rozsvěcují se hvězdy nad hlavou. Potěší, ale cestu ještě neukážou. Poslední úsek třeba dokončit téměř po hmatu, respektive klapotem trekových holí. Poslední převis a už se kouří z komína.

Původní Nevesjochhütte tady postavili za pouhé tři týdny muži z tauferské sekce Alpenvereinu v roce 1880. Za obou válek chátrala, ale po nich ji horalové vždy znovu obýdleli. Nyní ji spravuje milánská sekce AV a přímo na místě

rodina Gruberů. „Herzlich Willkommen!“, vítá nás otec Roland. A jeho dcera, sličná Isabella, vzápětí praští půllitrem Gösseru na stůl. Tak to má vypadat, hnedle jsme doma.

Podává se hovězí vývar, vepřový řízek, ahrntalské knedlíčky se zelím, jako dezert panacotta. A pak lahev místního červeného Lagreinu. „Můžu poslat zprávu, že jsme v bezpečí?“, ptám se poté, co marně navazuji spojení. Isabella mě vyvede před dům, postaví na opuštěný kámen a zvedne ruku s mobilem k nebi. „Tady je signál. Někdy,“ usměje se. Propojil jsem se až ráno...

Spí se v patře, v pokojíčkách na dřevěných palandách, je třeba nosit vlastní povlečení, nebo vložku do spacáku. Společná sprcha je na žeton, tři minuty teplé vody za tři a půl eura. „Máme tady málo vody. Proto musíme přes zimu zavřít, jakmile začne mrznout,“ vysvětluje později Roland Gruber. Už třiatvacet let. Vychoval tu čtyři děti. V létě žijí zde, v zimě dole v údolí.



◀◀ Na Chemnizter hütte / Rifugio Giovanni Porro u Gruberů chytíte signál jediné na kameni před chatou.

◀ Východ slunce ve dvou tisících metrech sledujete s úžasem a okouzlením.

▼ Cesta k Edelrauthütte nabízí ideální tréninkovou štreku i pro trailové běžce. Náročný technický terén, ale menší převýšení okolo šesti set metrů.

▼▼ Lávka přes vodu z tajícího Möselského ledovce. Dávám mu patnáct let...

„Loni jsem byla dole dvakrát, jinak to nepotřebuju. Jen otec musí na nákupy a s bratry je pak dostávají sem nahoru, je to docela náročné,“ ukazuje Isabella z okna na důmyslnou lanovku, poháněnou generátorem. „Normální život“ jí neschází, staříčkou televizi kvůli fotbalu používá jen občas bratři. „Viděla jsem vaše nadšení ze sledování východu slunce. Já to mám každý den,“ vysvětluje nám pak na rozloučenou.

CHYTRÝ DŮM ČELÍ PRŮVANU V SEDLE MEZI HORSKÝMI ÚDOLÍMI

Na druhý den už po deváté zdejší kávovar vítá vůni první výletníky. Začátkem června sem míří povětšinou jen místní turisté, bikeři nebo horolezci. Na výlet, nebo jako základnu pro další výstupy na okolní vrcholy Grosser Mösel (3479 m) nebo Turnerkamp (3418 m). Ale také se objeví horští trailoví běžci. Naše nadcházející trasa k Edelrauthütte nabízí ideální tréninkovou štreku. Náročný technický terén, ale menší převýšení okolo šesti set metrů na zhruba třináctikilometrové vzdálenosti.

S batohem na zádech to jde pomaleji, zato si v klidu přidáme další výšlap z geologické zahrady k Möselkému ledovci. Ještě před pár lety dosahoval až ke značené cestě (ostatně v Google mapě se táhne stále dokonce i přes ni...). Teď značky na kamenech zaznamenávají jeho každoroční ústup vzhůru. A proud živé vody valící se shora ho jen urychlují. S pohledem na smutnou plochu špinavého sněhu mu dávám patnáct let. Nebo dvacet?

Zbývá poslední úsek, kterým dokončujeme přesun. Ještě jeden hřbet, ještě jeden ostroh, ještě jeden převis..., vždyť jsme tu chatu viděli ráno hned na startu. Ne, ne, až teď. V sedle nad posledním kuloárem táhnoucím se od/k Neves Stausee / Lago di Neves. Vyhlášený horský klenot Edelrauthütte / Rifugio Passo Ponte di Ghiaccio (2545 m). Fučí a nad Monte Guardia se honí mračna zlověstná. Honem pod střechu a do tepla.

Stavení na tomto nehostinném místě, kudy táhne věčný průvan z Pfunderského údolí, vzduchu už od roku 1908. Jenže před osmi lety starý dům strhli a na jeho místě postavili inovativní a energeticky soběstačný dům. „Ano, jednu Gerstensuppe, prosím...“ Pak teplou sprchu a krátké intermezzo v pokojíčku pod dekou. Následuje vepřová pečeně s pečenými brambory, knedlíčky se zelím, panacotta, pivo nebo Lagrein, však už to znáte. Pak tyrolské jódlovačky s harmonikou a šnapsy. Kdo vydrží nejdéle?

„Wifinu máme, ale jen pro sebe. Když jsem ji pustil, bylo tu ticho a lidi u stolů jen čuměli do mobilů,“ krčí rameny Michael Weissteiner. Správce, ale taky učitel z Brixenu, který tady vyrostl. „Neznám žádné moře, jenom zdejší



REPORTÁŽ

- Vracíme se dvouhodinovým sestupem do až neuvěřitelně malebného Pfunderského údolí.
- ▼ Vzhůru do hor, krok za krokem. Už tohle je přece naturální zážitek.
- ▼▼ Už téměř v sedle nad posledním kuloárem táhnoucím se od Neves Stausee k Lago di Neves.



*Ed magnam, odici-
am eatia dolupta vo-
lumquae ne nitaque
aut volestis aut velit
essed quaspid icillaut
qui volupticiur aut ea
sinctia quatur audanti*





hory,“ pohlédne z okna. O starou boudu se starali jeho rodiče. „Ale už jsme pořád jenom něco opravovali,“ vzpomíná ještě na rok 2015, kdy přišlo znovuzrození.

Vláda jihošvýcarské provincie dřevěnou chatu strhla, postavila stavební lanovku a za čtyři měsíce tu stála nová Edelrauthütte. Za čtyři miliony eur. „Rodiče sem od té doby chodí už jen jako turisté. Podívat se, jestli to vedu správně. Je jim třiadvadesát,“ usměje se náš průvodce.

Na střeše má generátory, v patře se vyspí čtyřicet lidí, v přízemí se vaří, jí a pije nebo suší boty. A ze suterénu se chata řídí. „Tady je mozek,“ ukazuje zázemí s ovládacími skříněmi, „a tady máme zásoby. Už došly peníze, tak jsme si museli odstřelit kus skály dynamitem, aby se nám sem vešly brambory, maso, sýry, zelenina.“ Zboží přinese jednou za měsíc helikoptéra, objednávka se musí vejít



do 800 kilo. Zbytek se nosí na zádech z údolí od jezera. Předloni prodloužil provoz až do 7. listopadu, ale pak musel i on vinou zamrzající vody na zimu zavřít.

CESTA ČESKÝCH ZBLOUDILCŮ AŽ DO ČAROKRÁSNÉHO PFUNDERSKÉHO ÚDOLÍ

Třetí den se můžete vydat k Tierfrastenhütte (2312 m) na břehu stejnojmenného jezera. Výživná porce na závěr, šest a půl hodiny s převýšením okolo půldruhá tisíce metrů (nahoru 1303 m, dolů 1536 m).

Anebo se (jako my) hned v prvním sestupu ztratit v mlze, pak sice poctivě následovat bílo-červené značení Pfunders Höhenweg trailu, ale po šesti hodinách v oblacích a dvouhodinovém sestupu do až neuvěřitelně malebného Pfunderského údolí se ocitnout úplně někde jinde. S pocitem objevitelů a dobrodruhů. Tahle trasa může nést od příště název Cesta českých zbloudilců? Jen co ji vyznačím do mapy a místní turistické sdružení ji akceptuje.

A kudy jsme se to motali? Navzdory vizuálně nekompromisnímu následování první značky se šipkou hned vedle chaty jsme už patrně tady vykročili jinudy. Byť zpočátku to nevypadalo. Lehce dolů a pak vzhůru až... do nebes. První hřeben jsme překonali odvážným výmkem řetězovou cestou a soutěskou na Gaisscharte (2700 m), tady se ještě živila naděje k obrácení na správnou cestu. Leč scházela v ní víra. Ten druhý hřbet, už snazší na Forcella di Dan (2437 m), nám jednoduše zbyl. O co méně strmý, o to víc pršelo. Mlha stejná... A pak sestup přes farmu Engbergalm až do Dunu. Odtud je pak třeba (nechat se) přepravit už po silnici cca 60 km zpět k zaparkovanému autu ve Weissenbachu.

Pravý držák by ještě mohl naskočit a vydat se k (českému) domovu, aby v pondělí hezky ráno nastoupil ke stroji. Ale proč? Když se tu nabízí zasloužená odměna v podobě wellness a vybraného menu, třeba v Langenhoff hotelu v Brunecku?

Takže, už balíte? ■

▲▲ Vracíme se dvouhodinovým sestupem do až neuvěřitelně malebného Pfunderského údolí.

▲ Vzhůru do hor, krok za krokem. Už tohle je přece přírodní zážitek.

◀ Už téměř v sedle nad posledním kuloárem táhnoucím se od/k Neves Stausee / Lago di Neves.

NA DOVOLENOU. NA KOLE. NA VÍNO...

Chladný vánek ve vlasech, krása ubíhající krajiny. Nekonečnou idylu ruší jen vlastní funění. Zní to neodolatelně? Pak vzhůru do sedla a hurá do Dolního Rakouska, kde na vás čeká nejmíň šest skvěle připravených cyklistických poznávacích tras.

Text: Andrea Kolegarova

Foto: Niederösterreich Werbung

Malý, dobrý hotel, skrytý klenot mezi hostinci, neobjevený klenot. Prozradíme vám tajné tipy, které znají jen místní nebo je doporučují dobří přátelé oněch míst. Vyrazte na kole – od jednoho nového oblíbeného místa k druhému!

Dolní Rakousko leží na hranici s jižní Moravou a obklopuje metropoli Vídeň podobně jako Středočeský kraj Prahu. Hlavním městem je St. Pölten, protéká tu 286 km Dunaj a nejvyšší hora Schneeberg se ve Vídeňských Alpách tyčí až k 2076 metrům. Pak tu 28 000 hektarů zabírají vinice, ještě víc dva národní parky Donau-Auen a Thayatal a navštívit můžete 9 horských středisek nebo třeba 70 hradů, zámků a zřícenin. Ale hlavně: Top 10 značených cyklotras tu natočí přes 1400 km!

„Cyklotrasy mají certifikáty kompletní nabídky. Nejezdí tam auta, jsou značené a doplněné mapami, vybavené servisními stanovišti a zamykatelnými stáními pro kola. Doprovází je téměř 220 „bike friendly“ restaurací a osvěžoven,“ ukazuje pyšně Michael Durscher, jednatel turistické centrály Dolního Rakouska/Niederösterreich Werbung, který odvázně označuje svůj region za nejlepší cyklo destinaci Evropy. „Zásluhou elektrokol se v posledních letech cílová cykloskupina rozrůstá a roste tak záběr i kvality potřebných a doprovodných služeb,“ dodává.

1 YBBSTALSKÁ CYKLOTRASA VODA, CO NÁS DRŽÍ NAD VODOU ►

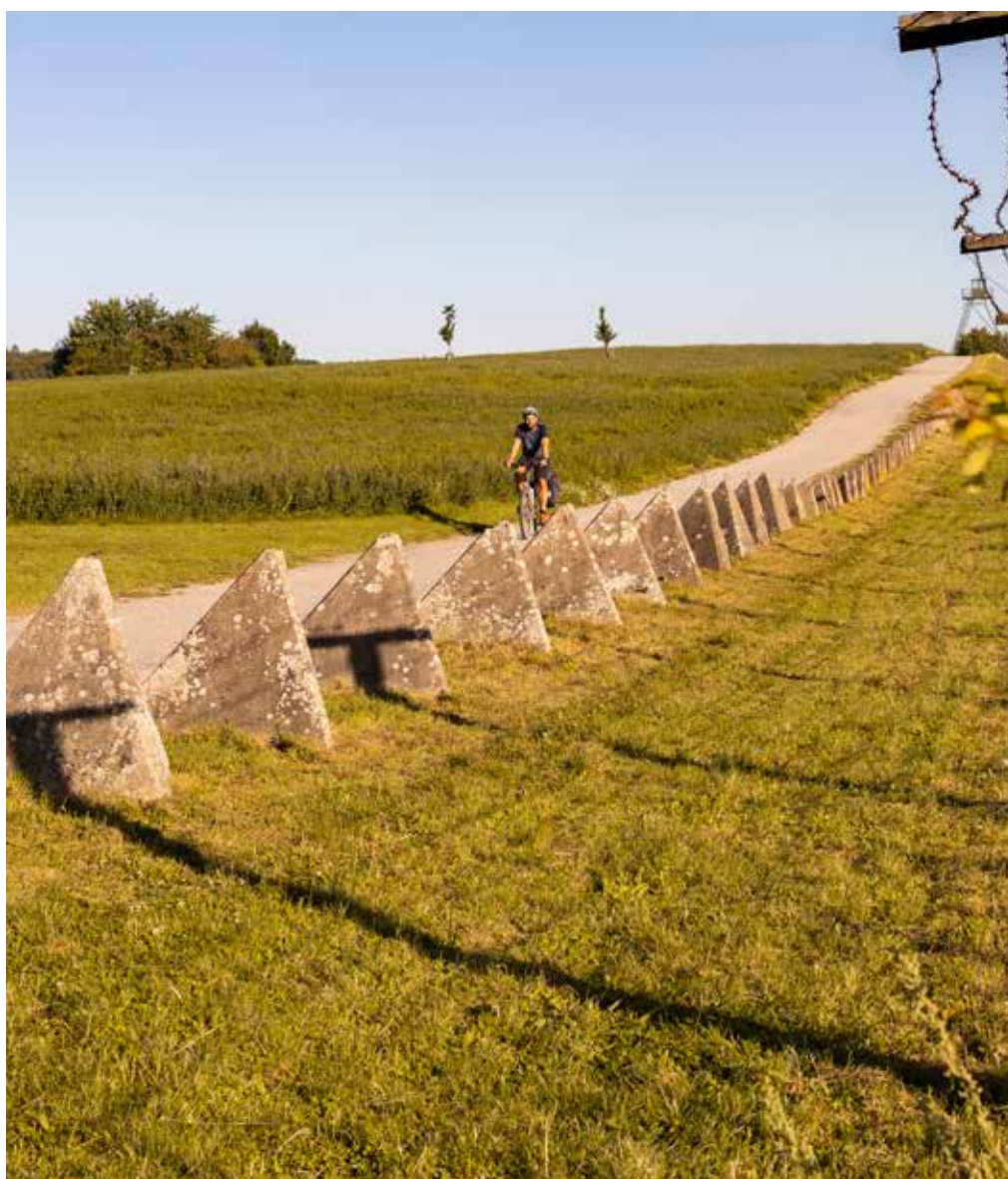
Studené řeky, divoké potoky a malebná jezera ke koupání pro osvěžující zastávky. Jedinečná trasa, která vede nedotčenou přírodou a kolem skutečně silných míst. Spí se v malých, dobrých hotelech. Stravování v originálních hostincích. Co víc si srdce i smysly cyklisty mohou přát?



2 WEXL TRAILS NEJDŘÍV ZÁBAVA, POTOM GASTROZÁŽITEK ►

Komu pojmy flow trail, jumpline nebo downhill nevzbudí údiv na tváři, ten je tu na správném místě. Adrenalin, akce a svoboda se tu píší velkými písmeny. Do postele večer padnete vyčerpaním, předtím ale příjemně načerpáte spálené kalorie. Opravdové mezní zážitky se dají získat nejen při svištění po dobrodružných trasách.

*Adrenalin, akce
a svoboda se tu píší
velkými písmeny.
Do postele večer
padnete vyčerpaním,
předtím ale příjemně
načerpáte spálené
kalorie.*



3 IRON CURTAIN TRAIL OBJEVUJTE HISTORII BEZ HRANIC ◀

Cyklostezka železné opony prověří nejen kondici, ale i znalosti nedávné historie. Cestou na kole kolem starých tankových cest, hraničních plotů a historických bunkrů zažijete pozůstatky železné opony. Než se začnete příliš zamýšlet, zavede vás pár jedinečných tipů po cestě na místa, která nabízejí taktéž požitků. Poznávací trasa inspirativním Vídeňským lesem osvětluje zcela jiný aspekt historie.

DOLNÍ RAKOUSKO

4 TRASA KLÁŠTERŮ, CÍSAŘŮ A UMĚLCŮ NA KOLE JAKO ARISTOKRATI ZA KULTUROU ►

Tam, kde kdysi žila šlechta na svých zámcích, se dnes nachází cyklotrasa Kloster-Kaiser-Künstler-Tour od jednoho uměleckého a kulturního významného místa k druhému. Při šlapání krajinou můžete zároveň dostat jisté vzdělání. Stejně jako umění se na trase prezentují i kulinářské skvosty – od moderních po klasické. Pokud vám ze všech těch debat o umění a kultuře začne vysychat v krku, je nejlepší přidat si ještě pár dní na kole navíc a zavítat do nejlepších uliček se sklípky.

*V okolí Retzu se víno
ukrývá v malých
idylických domečkách
a čeká na žíznivé
cyklisty.*



5 V PŮVABNÝCH VINAŘSKÝCH ULIČKÁCH... ▲

V okolí Retzu se víno ukrývá v malých idylických domečkách a čeká na žíznivé cyklisty. Cesty všemi směry jsou jako navigace, která vás neomylně provede nejkrásnějšími uličkami se sklípky podél přidružených vinic. V celé té euforii si ještě jednou vzpomeňte na varování: Moc nepij a jed!

6 DUNAJSKÁ CYKLOTRASA PLNOU (ENERGIE), PROSÍM... ►

Je čas trochu zpomalit. Nejdelší a nejznámější rakouská řeka Dunaj vyrábí elektřinu, přepravuje osoby a zboží a přivádí lidi z celého světa k tanci. Stejně rozmanitá jako samotný Dunaj je i jeho Dunajská cyklostezka. Nabízí místa k dobití energie, nezapomenutelná setkání a zážitky, které vám rozbuší srdce v tříčtvrtovém taktu. ■



10 top cyklotras Dolního Rakouska

1. Iron Curtain Trail EuroVelo 13 406 km (2387 m převýšení), ideálně na 7 nebo 5 dní
2. Dunajská cyklostezka Euro Velo 6 272 km (725 m), na 5 dní
3. EuroVelo 9 Břeclav–Vídeň 212 km (1223 m)
4. Cyklostezka Kamp–Thaya–March 427 km (3587 m) na 6 dní
5. Thaya–Runde 98 km (512 m)
6. Traisentalická cyklostezka 111 km (1093 m)
7. Cyklostezka Triestingau 32 km (171 m)
8. Cyklostezka Triesting–Gölsental 62 km (810 m)
9. Ybbstalská cyklostezka 55 km (350 m)
10. Piestingtalská cyklostezka 38 km (434 m)

Všechny cyklistické poznávací trasy najdete na www.dolni-rakousko.info/objevujte-na-kole
Více i na [www.fb.com/dolnirakousko](https://www.facebook.com/dolnirakousko)
nebo www.instagram.com/visitniederoesterreich

Dunajská cyklostezka nabízí místa k dobití energie, nezapomenutelná setkání a zážitky, které vám rozbuší srdce v tříčtvrtovém taktu.

TOUR DE ZADAR

NA KOLE, ZA POZNÁNÍM A KOUPÁNÍM. NA JAŘE I VE ŽHAVÉM LÉTĚ

Celodenní výlet na kole? Na dalmatském pobřeží? Už brzy ještě v jarních teplotách, ale klidně i v horkém létě? Proč ne! Ani tady totiž nemusíte strávit celý den v horizontální poloze. Okolí Zadaru nabízí velice příjemný poznávací okruh, který se se zastávkami na koupání i občerstvení může protáhnout skoro na celý den. A skoro si ani nevšimnete, že jste najeli k padesáti kilometrům.

Text a foto: Tomáš Nohejl, Zadar



Kolo si stačí půjčit na místě, větší hotely mají vybavená depa včetně elektrokol, v městské půjčovně dáte nejvíc 20 eur za den. Kdo už sedlal bulharského Draga, který tu vládne?

MEZI CYPŘIŠI A FÍKOVNÍKY ZA KOVAČEM A ZUBATACEM

Ze západního okraje Zadaru, čtvrti Bórik, vyrazíme ráno, vzduch je svěžejší, pláže volnější. Menší hotelovou zónu střídá luxusní kemp/glamp (s bungalovy i stabilními fajnově vybavenými stany) Falkensteiner Premium Camp Zadar hnedle v sousedství rodinného hotelu stejné osvědčené značky. Objíždíme zátoku a objevuje se výhled na špičku kosy. Šlapeme podél vody vilovou čtvrtí, kde se pilně dostavuje a opravuje, před domy mnoho českých aut. To znamená jediné, koruna (tu) má pořád velkou sílu.

Po chvíli chodník končí, podél moře se dá projít jen pěšky, na kole třeba vyšlápnout do kopečka. A pak si projet pět kilometrů lesíkem, mezi cypřiši a fíkovníky, pak kamenitou polní

cestou. Zvládne je každý i na městském stroji, žádný strach. Pak vás přivítá poklidné Petrčane, malebnou zátočinou s kotvícími jachtami a ospalými kavárničkami na břehu.

Hlavní silnice a závora pak na konci poloostrova odděluje resort Falkensteiner Resort Punta Skala. Od pláže na břehu se zdvihá svah s hájkem, kde najdete vybranou rybí restauraci Bracera i s michelinským kuchařem Paulem Ivičem. „Kovač, zubatac a orada,“ jmenuje nejžádanější lahůdky ze svého jídelníčku. A když budete mít trochu štěstí, spíše tedy ještě před

vypuknutím hlavní sezony, můžete ze židle sledovat na otevřeném moři laškující delfíny...

Na vrcholku stojí dva hotelové komplexy, rodinná Diadora a naopak „adult only“ Iadera, vedle ještě lehce odsazený apartmánový dům.

Společně všem slouží velkorysý sportovní centrum Fortis club, nabízející perfektní podmínky pro 25 odvětví včetně herny profesionálního e-sportu. Po celý rok sem jezdí za přípravou sportovci všeho druhu i úrovně, zastavil se i Novak Djoković. Můžete si tu objednat tenisové lekce od Karla Nováčka či Paula Haarhuise, anebo se přihlásit na (střední) triatlon 1,9 km plavání – 90 km kolo – 21 km běh, který v areálu pořádá slavný havajský šampion Luc van Lierde – letos 30. září.

TAJEMSTVÍ KVĚTŮ SOLI A VÍNO KRÁLE KREŠMIRA

Vracíme se k silnici, ještě deset kilometrů a jsme v Ninu, romantickém starobylém městečku za mostem na ostrůvku s vyhlášenou pláží, nejmenší katedrálou na světě a salinou, místem, kde se z moře získává sůl. Už od časů starých Římanů, kterým sloužila zčásti jako platidlo.

Zajímavá návštěva a poznání, jak funguje 55hektarová kaskáda lagun se specifickou flórou a faunou. „Sklizeň“ trvá tři měsíce. Beru si na cestu hořkou čokoládu s květy soli, nejcenějším produktem, a domů aspoň pytlík čerstvě odpařené voňavé soli. Tady dávám přednost zmrzlíně, už si ji dnes zasloužíme.

Kdo se cítí, může se vydat ještě dalších deset kilometrů po pobřeží do Viru, tam naše část pevniny končí. Cesta zpět nás zavede na vrchol kopce (48 metrů!) nad Punta Skalou, kde sídlí královský vinohrad. Už od 11. století

Sportovní akce v Zadaru 2023

- 30. 9. Zadarhalf Punta Skala triatlon (1,9 km plavání – 90 km kolo – 21 km běh)
- 21. 10. GranFondo Bórik silniční cyklistický závod (112 km s převýšením 1034 m)
i jako vrchol třídního tréninkového kempu
- 1.–5. 11. Jóga magical mystery moments Punta Skala (wellness program)



„Krátký sjezd podél vinohradu nás svede znovu do Petrčane. Vracíme se... Teď jen záleží, kde spadneme do moře.“

- ◀◀ Poznávací výlet podél zadarského pobřeží Jaderského moře za rybami, solí i vínem.
- ◀ Po vyhlídce si sjedete i kopeček... a za odměnu následuje koupačka.
- ◀▼ Glamping v parádních stanech nebo bungalovech s veškerým komfortem.
- ▼ Trošku divočina, že jo? Však jsme už na Balkáně a je potřeba zjednat jistý respekt.

od časů krále Krešmira, obnovený v roce 2009 vyprodukuje 200 000 litrů vína za rok. „Máme tu přes 250 slunných dní za rok a velebíme trojnásobnou sílu slunce – z paprsků, zahříváním skalnatého podloží i odrazu z mořské hladiny,“ říká jeden z majitelů.

Nutno ovšem přiznat, že posezení a výhled na moře zasluží větší ocenění než samotné víno – Chardonnay, Muškat, Crljenak, Pošip barrique nebo Pošip prestige. Ale v součtu s talířem dobrot to rozhodně není zbytečná zastávka, naopak! Navíc zde používají speciální recyklovatelné zátky ze skla a keramiky, které lépe brání bakteriím než tradiční kork. Jmenují se Vinolok a vyrábějí se v Česku.

Krátký sjezd podél vinohradu nás svede znovu do Petrčane. Vracíme se... Teď jen záleží, kde spadneme do moře. Na rušnější pláži, pod stromy, nebo u opuštěného mola s houpající se lodicí? Je to na vás, jadranské pobřeží tady patří jen vám, odpoledne se propadá do nevídaného bezčasí. Povoluje se i krátké podřímnutí, do hotelu v Bóriku nám zbývá necelá hodinka cesty.

JÁSON A ARGONAUTI NA BALKÁNSKÉ DISKOTÉCE V OPEŘE

Vpodvečer se můžeme vydat opačným směrem k poloostrovu City, do starého města Zadaru. Ze čtvrti Bórik podél vody je to dvacet minut klidné vyhlídkové jízdy. Pak nás přivítají u půvabného minipřístavu Foša městské hradby z roku 1543, před sedmi lety zařazené na seznam kulturního dědictví UNESCO. Stačí se jen protáhnout úzkými uličkami poloostrova po bílé dlažbě, mrknout na majestátní katedrálu svatě Anastasie nebo byzantský chrám svatého Do-



nata, a pak ve stínu usednout na ledovou kávu.

Město si zaslouží ještě delší vycházku, najdete tu stopu třítisícileté historie. Víte, že místní renesanční básník Peter Zoranić přisuzuje zakladatelské zásluhy o město mytickému mořeplavci Jásonovi a jeho Argonautům?

Doporučuji aspoň Knížecí palác, nedávno rekonstruovaný z evropských fondů na živé muzeum obrazů (Šest salonskih priča), promítajících historii města. Vskutku podařeně, jasně, vůbec ne dlouze a nudně. Loni jsme tu navíc stihli bezvadnou výstavu makabrozních postav Ratka Petriće, soupevníka Jana Švankmajera. Z jeho díla Českoslovačka 1968 zamrazí i teď.

Pak už se zbývá jen vydat na večeri zpátky do hotelu (i v Bóriku je nejlepší rodinný Falkensteiner Club Funimation Borik). A zbudou-li vám síly, zpátky do města až po setmění. Noční osvětlení mu dodá zase jiný rozměr... Pokud si rozšíříte (pod)vědomí noční balkánskou diskotékou v Opera clubu, dalmatské vzpomínky zůstanou mnohem intenzivnější. ■



HORSKÝ SVĚT PRO CELOU RODINU

JAK SI DÁT I V LÉTĚ LEGENDÁRNÍ HAHNENKAMM PO SJEZDOVCE STREIF?

V zimě už aspoň někdy lyžoval na Hahnenkammu, anebo přinejmenším sledoval nejprestižnější světový pohár sjezdařů na Streifu snad každý. Ale co se tam vydat i v létě, v trošku příjemnějším povětří a poklidnějším rytmu?

Text: Silvia Brixová, Kitzbühel,
Foto: KitzSki



*Turistický ráj KitzSki
lze prozkoumat
s pomocí deseti lanovek
Bergbahn Kitzbühel
s letním provozem
(v zimě jich tu jezdí
včetně vleků
a pohyblivých pásů 57).*

Turistický ráj KitzSki se rozprostírá od Kitzbühelu, Kirchbergu až po Mittersill v rakouských spolkových zemích Tyrolsko a Salcbursko. Lze jej rozsáhle prozkoumat s pomocí deseti lanovek Bergbahn Kitzbühel s letním provozem (v zimě jich tu jezdí včetně vleků a pohyblivých pásů 57). Ty vyvezou vzhůru (i dolů) sportovní nadšence, bonvivány, milovníky odpočinku a přírody.

Jakmile se ocitnete nahoře, panorama okolních vrcholů nadchne každého bez rozdílu. Nezáleží, zda jste pěší trekaři, nebo cyklisti na horských kolech, elektrokolech či downhillových speciálech. Na turistických stezkách a cyklostezkách se tady nachází nepřeberné množství přírodních pokladů, které lze objevovat, jak jen dlouho si vaše duše i tělo ráčí.

A zároveň už teď tady myslí i na nadcházející zimu – celoroční skipas se prodává za 775 eur. Nechte se inspirovat k častějším pobytům.

STEZKY KITZBIKE – POCIŤTE FLOW

Celkem 20 kilometrů dokonale vyšejpovaných a přírodních single trailů nabízí spoustu flow, zábavy a akce v tom nejlepším slova smyslu. KitzBike Trails jsou partnerem Gravity Card a patří tak k předním evropským bikeparkům. „Už loni v létě jsme prodali nejvíc jízdenek pro bikery v historii,“ potěšilo Antona Bodnera, člena představenstva společnosti KitzSki. Včetně zimy jsou tu zvyklí obsloužit až 1,5 milionu hostů za rok.

Tyto tratě uspokojí začátečníky, pokročilé bikery i profesionály: Bike Trail Hahnenkamm



Letní zážitkový areál Streif na Hahnenkammu nabízí devět aktivních zastávek. Na Goasberg puzzle tour na Gaisbergu v Kirchbergu mohou děti řešit různé úkoly.



v Kitzbühelu (lehký / délka 7,2 km), Fleckalm Trail v Kirchbergu (obtížný / délka 7,1 km), Gaisberg Trail v Kirchbergu (obtížný / délka 2,3 km) a Lisi Osl Trail Kirchberg (střední obtížnost / délka 2,3 km). KitzSki je součástí Gravity card, platící pro mnoho bike parků v Evropě včetně Česka (pro dospělého s platností až do 5. 11. stojí 599 eur, pro dítě 299). Uvažuje se o rozšíření nabídky pro cyklisty: v současné době se plánují další lehké a středně těžké stezky a také skill park v oblasti Sonnenrast a Streiteckmulde.

DOBRODRUŽNÁ HŘIŠTĚ PRO RODINY S DĚTMI

Letní zážitkový areál Streif na Hahnenkammu nabízí devět aktivních zastávek. Na Goasberg puzzle tour na Gaisbergu v Kirchbergu

mohou děti řešit různé úkoly. Kitzbüheler Horn je ideálním místem pro ty, které milují lezení; na dětské lezecké stezce a na lezecké louce se mohou vyřádit do sytosti. Na Resterkogelu v Mittersillu čekají návštěvníky letní zážitková stezka a vodní naučná stezka.

PRŮVODCI KITZMOUNTAIN VYVEDOU PĚŠÍ I BIKERY

V létě se opět uskuteční túry s průvodcem (KitzMountain Guiding).

Od pondělí do neděle je připraven skvělý každodenní program pro pěší turistiku a jednou týdně se můžete vydat s průvodcem na túru na elektrokoře. Účast na KitzMountain Guiding se Susi a Harrym je s platnou jízdenkou na lanovku zdarma.





MOŽNÁ JEŠTĚ LEPŠÍ JE VYHLÍDKA NA STREIF V LÉTĚ

Miliony lyžařských fanoušků mají stále v paměti televizní záběry tradičního lednového sjezdu na Streifu. Jen málokdo však dokáže v reálném terénu identifikovat klíčové pasáže, jako je Mausefalle, nájezd na Steilhang nebo Hausbergkante. Proslulá „Myší díra“ vypadá na letních alpských pastvinách ještě efektněji, protože sklon svahu je mnohem ostřejší než na zasněžené sjezdovce.

Vynikající filmové sekvence (historické, poučné i vzrušující) a bleskové animace se přehrávají na čtyřech nejmodernějších infotainmentových LCD portálech. Působivé pohledy na závodní dění na Streifu vás zábavně provázejí od startovního domečku až do cíle. Tak třeba zrychlení v Mausefalle činí 8,5 vteřiny na 160 metrech, nachází se tu 85% strmý sklon a následuje 80metrový skok. Pak jedete přes 100 km/h a po 1:37:60 minuty se ocitnete na Hausbergkante – kolik skvělých lyžařů už tady zkolabovalo?

VÝCHOD SLUNCE A SNÍDANĚ NA HORNGIPFELU

Tahle Horngipfelská snídane je zážitek ještě o třídu vyšší než jinde, dopřát si ho můžete každou neděli od 16. července do 17. září. Dostanete se na ni pohodlně lanovkou Hornbahn, a to brzy ráno, abyste mohli sledovat východ slunce. Tato působivá přírodní podívaná čeká



na hosty na nejvyšším bodě Kitzbühelu. K tomu cinkot kravských zvonců, horská snídane se zdravými produkty od společnosti Tirol Milch a poté túra s průvodcem.

VODA POD ŠIROU OBLOHOU I POD STŘECHOU

Rozlehlé 15hektarové Černé jezero mezi Kitzbühelem a Reithem poskytne báječnou koupačku. Díky přítomnosti rašeliny se jeho voda rychleji ohřívá a má taky léčivé účinky. Koupat se dá i v rybníku Gieringer Weiher. Nahoře v kopcích na Bichlalmu potěší půvab Kneippovy vodní terapie v přírodních kulisách. Na hřebeni můžete absolvovat 15kiletrovou túru po čtyřech jezerech – Ehrenbachhöhesee, Pengelsteinsee, Brunnsee a Usterkarsee. Aquarena ve městě nabízí 25metrový bazén, koupaliště s vodopádem, skluzavky, sauny, sněhovou místnost, solárium i naturistickou terasu. Ve středu se tu cvičí aqua aerobik a ve čtvrtek jóga.

RED BULL X-ALPS STARTUJE Z MĚSTA AŽ K NEBI

Už 11. června, poprvé ve své dvacetileté historii vyrazí proslulý závod Red Bull X-Alps z centra Kitzbühelu. Závodníky čeká první výběh 3 kilometry na hřeben s převýšením 760 metrů, samozřejmě s paraglidem v batohu na zádech. Odtud pokračují k německému Chiemgau, do Lermoosu v Tiroler Zugspitz Are-

ně, na Piz Buin ve Švýcarsku, k Mont Blancu ve Francii a zpět před jihotyrolské Tre Cime až do Zell am See. ■

Další informace najdete na kitzski.at nebo v mobilní aplikaci



Rozlehlé 15hektarové Černé jezero mezi Kitzbühelem a Reithem poskytne báječnou koupačku. Díky přítomnosti rašeliny se jeho voda rychleji ohřívá a má taky léčivé účinky.



Letní akce v Kitzbühelu

8.–11. 6. Hike, Smile a Fly Festival se startem X-Alps
28. 6.–1. 7. KitzAlpBike Festival
2. 7. TT Wandercup v Jochbergu
16. 7. Koncert Stadmusik Kitzbühel na vrcholu Kitzbüheler Hornu

KAM NA NEJLEPŠÍ TRAILY? DO VÍDNĚ!

Vídeň není jen o valčíku a Sacher dortu, ale také o skvělém bikeparku, kde pro milovníky e-biků letos na jaře za podpory Bosch eBike Systems připravili nový uphill flowtrail. Spolu s vicemistrem světa v trialu Stefanem Schliem se na jeho vytýčení podílel i český ambasador Bosch eBike Systems Richard Gasperotti, který vám řekne všechno, co o bikování kolem Vídně potřebujete vědět.

Foto: Miloš Štáfek a Christoph Bayer

Bajkovat kolem Vídně? Rozhodně ano! A proč? Vídeňský les nabízí spoustu cest, které vedou nedotčenou přírodou. Najdete tu 1350 km tras pro všechny úrovně cyklistiky a zejména pro rodiny. Oblast v okolí rakouské metropole nabízí horským cyklistům stále větší a rozšiřující se bohatství v podobě trailů, cyklostezek a více než 6000 informačních a navigačních značek. Mountainbikeři se ve Vídeňském lese mohou těšit na 90 km čistých singletracků.

Jedním z hlavních bodů regionu je lokalita s názvem Trailové centrum Vídeň. Trail Center Wien se nachází zhruba 15 minut od centra rakouské metropole uprostřed biosférické rezervace Wienerwald pod ochranou UNESCO, které je jediným městským stezkovým centrem v Evropě.

Centrum má v současnosti více než 10 trailů od úplně lehkých pro děti a začátečníky až po třeba expert skákací lajnu Kenda Airline. Na základně najdete pumptrackovou dráhu, skills centrum a velmi příjemné bistro s půjčovnou kol, elektrokol a servisem. V sezoně zde provozují auta s vlekem, která vás i bike vyvezou až na vrchol. Pro ty, kteří chtějí šlapat je úplně nový výjezdový uphill flow trail navržený a postavený s podporou výrobce pohonu elektrických kol Bosch eBike Systems.

Jezdci Bosch Stefan Schlie a Richard Gasperotti se setkali loni na podzim a rozšířili trail tak, aby přinesl potěšení zejména uživatelům eBiků. Práce na trailu probíhaly celou zimu a slavnostní otevření proběhlo 20. dubna 2023. Stezka do kopce nyní kromě plynulé a pohodlné základní varianty nabízí sedm takzvaných „Uphill Flow Sections“.

Jedná se o různé úseky s náročnými překážkami a velkolepými pasážemi pro ještě větší zábavu při jízdě na eMTB. Ke každému z technických úseků je k dispozici video, které si zájemci spustí, když si na informační ceduli naskenují QR kód. Stefan Schlie v každém videu zábavnou formou vysvětluje, na co si dát při překonávání technických pasáží pozor. Pokud právě přemýšlíte, kam se vydat se svým e-bikem, lepší místo vám už dnes nikdo neporadí. ■



VAŠE NOVÁ TELEVIZE
ZDARMA

A11



A11 ZPRÁVY

Sledujte každý všední den na A11 TV v 18:30

Nikol Šedinová | Alexandra Ptáčková | Bára Hlaváčková

**Naladíte nás na anténě v multiplexu 23, na satelitu
nebo u vašeho operátora**

SUPERIOR 30!

ČESKÁ ZNAČKA, ČESKÝ VÝROBCE, ČESKÝ MAJITEL

Tak hlavně Asie, pak italské relikvie a dravci z Ameriky nebo Německa. Možná i Francouzi, Španělé a Poláci. Ale skutečně komplexní český „zvuk“ kola má značka Superior zpod Beskyd. Jak šel její čas? Už třicet let...

Text: Ondřej Cedidla
Foto: Superior

1993

V čase obrovské poptávky po horských kolech zakládá Jaroslav Výborný firmu MTB export import s cílem dovážet horská kola z Číny (spolupráce s A+J Enterprises). Firma sídlí ve sklepních prostorách polikliniky v Kopřivnici.



1994

Na jaře přicházejí první kola z Číny, všechna z ocelových trubek. Externí dopravní firma rozváží kola ještě nevalné kvality po Moravě do předem domluvených cykloobchodů. Pracuje v ní řidič Lumír Sopuch, který v září nastupuje do firmy jako zaměstnanec.

1995

S cílem vylepšit ekonomiku se dovážejí kola po jednotlivých dílech v krabicích. Montují se v Kopřivnici a mnohdy i přímo u prodejců. Firma se stěhuje do Lubiny poblíž servisního centra Tatra. Přicházejí první kola Cycletrack s hliníkovým rámem. Jaroslav Výborný podporuje první závodní tým Superior. Miss ČR Monika Žídková fotí pro značku Superior.



1996

Firma se stěhuje do Frenštátu pod Radhoštěm, kde začíná první výroba. Vzniká velkoobchodní síť pro Českou republiku se zastoupením také na Slovensku a v Polsku.

1997

Pokračuje prodej doplňkového sortimentu. Superior představuje značku kol EXP s cílem oslovit zahraniční trh.



1998

Poprvé s firmou obchoduje Mark de Kwant a nechává si vyrobit první kola pro nizozemský trh. Superior exportuje kola do Francie či Anglie.

1999

Firma má už kolem 100 zaměstnanců a rozšiřuje sortiment o celoodpružená kola.

2000

Firma je v potížích. Nejsou finance na nákup dílů k dokončení kol. Pomocnou ruku podává Mark de Kwant. Dodává díly a vyrobená kola se mohou dokončit a prodat. Přesto se zavírá závod ve Frenštátě, v prosinci se narychlo vytváří výrobní areál v Tatře v současné budově Bike Fun International. Vrací se Petr Lavička s vizí soustředit se na kvalitní závodní kola. Značka ožívá.

1999–2000

Značka Superior nabízí první tři modely silničních kol na rámech Fort se sadami Shimano Ultegra, 105 a Tiagra.

2001–2002

Firma již vystupuje pod názvem BFI a pod vedením Marka de Kwanta. „Zlomový moment“, vzpomíná Petr Lavička. Otec zakladatel Jaroslav Výborný si drží roli obchodního ředitele, ovšem v roce 2002 odchází.



2004

Superior začíná spolupracovat s týmem Česká spořitelna MTB, kde jezdí Kateřina Neumannová, Tereza Huříková a Radim Kořínek. „Druhý zásadní moment historie značky“, připomíná Leoš Sopuch. Objevují se první kola 29" a jako jediný výrobce v Evropě sází na nový trend. Jan Kopka na nich jede Great Divide Race v Americe.



2008

Superior se zásluhou Huříkové představuje v Pekingu poprvé na olympijských hrách.

2012

Závodní tým Milka nizozemského olympijského vítěze Barta Brentjense sedlá kola Superior.



2016

První gravel X-Road v čase, kdy se tomuto „hybridu“ velosvět ještě směje. První elektro MTB modely se sadou Shimano Steps.



2022

Ramona Forchiniová je třetí na závodech světového poháru v Andoře v kategorii ženy Elite a švýcarská štafeta první na mistrovství světa horských kol. Reklama Superioru běží na Eurosportu.



2003

Vzniká speciál pro Jana Kopku pro závod Iditarod Aljaška.

2005

Objevují se první karbonová kola. Superior vyhrává mistrovství světa díky Tereze Huříkové.

2009

Vývoj prvního vlastního karbonového rámu.

2013

Superior vyhrává světový pohár ve sprintu v Novém Městě díky Kentu Gallagherovi.

2020

Spolupráce s týmem jb Brunex a mistryni světa v maratonu Ramonou Forchiniovou. Mark de Kwant odprodává firmu Tomáši Němcovi, značka se dostává zpět do českých rukou.

2023

Superior slaví 30 let a představuje novou etapu značky, včetně iLight kol i nové vizuální identity... „Chceme být nejlepší z malých a uspět na evropském trhu,“ říká Petr Lavička. It is Time to be Superior.

HOLE? NEZBYTNÉ I PRO BĚŽCE

Všestranní vytrvalci Tereza Rudolfová a její partner Tomáš Petreček mají doma v Opavě v garáži více než čtyřicet párů holí všeho druhu. Na skialpy, na běžky, sjezdovky i treky nebo běhání v horách. To už by o nich mohli něco vědět...

Text: Tomáš Nohejl

Foto: Leki



Jen pro pořádek, nemluvíme o spíše regenerační aktivitě s holemi tzv. Nordic walking, ale řádné akci. Copak k lyžím, k těm patří jaksi samo sebou. Ale už i o potřebě k delším trekům o nich rychlejší sportovníci občas zapochybují, natož běžci. „Dokud se za něj považuju, neberu je,“ tvrdí mnozí, znáte to. A pak přijdou na horský závod a názor změní...

Hlavně česká reprezentantka ve vytrvalostním Adventure race, skialpinistka, triatlonistka, lyžařka, bikerka i běžkyně (mj.), k tomu ještě lékárnice Tereza Rudolfová má tedy vskutku široký výběr. Podle čeho se rozhoduje? „Musíš zhodnotit rychlost aktivity, kterou s nimi absolvuješ. Na běh si vezmu ty nejllehčí, na dlouhý trek nebo skialpovou túru klidně těžší a pevnější, s nimi jsem jistější,“ říká.

Hned vzápětí přichází výběr už vyměnitelných poutek až návleků, sloužících k rozdílnému charakteru úchopu. „Na trekových holích preferuju poutko s poutkem. Mám je delší dobu na ruce, je mi to tak příjemnější, ruka se

nepotí. Nastavíš si velikost, jakou potřebuješ. Na běžeckých holích je lepší ten návlek s dírou na prsty a palec, mnohem stabilnější pro agresivnější odpich,“ vysvětluje.

Také košíčky dole nad hroty holí se dají snadno měnit. „U běžeckých a trekových to ani neřeším. U skialpových je vybírám podle terénu. Do volnějšího terénu si беру někdy větší, na tvrdé sjezdovce si nechám menší. Občas se taky stává, že je zlomíš, proto je dobré mít v zásobě s sebou pár různých náhradních,“ dodává.

Sportovní hole mají ještě upravitelnou délku, čehož dosáhnete teleskopickým nastavením se závitem a páčkovou záklopkou, anebo se dají rychle složit jen povytažením na tři stejně dlouhé části, díky pružnému lanku uvnitř. „Teleskopy bývají na turističtějších holích, při závodě by ale bláto nebo mráz mohly způsobit problémy s manipulací. U lehčích holí jen zatahneš a vyskočí ti to samo, zlomíš ji a letíš dál,“ ukazuje Tereza.

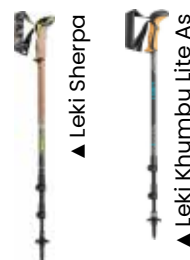
Od jaké vzdálenosti má smysl brát hole? „Jsem zvyklá chodit s holemi v zimě. Na bě-

žeckou desítku o nich nepřemýšlím, ale při vertikálním kilometru nebo 400 kilometrech v horách na adventurech se bez nich neobejdeš. To je až zásadní výbava, díky níž výrazně ulevíš nohám. V závěru adventure závodů, kdy už bývají zranění z přetížení, úplně jasně na první pohled vidíš, kdo jde rychleji s holemi a kdo bez nich,“ připomíná. „Při delších terénních bězích pomůžou, myslím, někde od pětadvaceti kiláků délky. Ale v mírnějších svazích je dostatečně nevyužiješ.“

Pohyb s běžeckými holemi vyžaduje také jistou techniku, zkušenost při nastavení délky v různých úsecích. Do kopce odlehčí nohám a zapojí vršek těla, při dlouhých bězích nebo se zátěží na zádech pomohou i v prudkých sestupech. „Není to žádná věda. Stačí s nimi vyrazit párkrát na procházku a zvyknout si, řídit se pocity, jak ti to vyhovuje. Při sebezích je ale většinou připevním na batoh, kde mám úchyty nebo toulec, protože hrozí, že se o ně přerazíš nebo je zlomíš.“ Speedy běžci v poslední době využívají i zvýšený pružný pás na trenýrkách, kde mají i kapsu na složené hole.

Někteří vědecky orientovaní specialisté dokonce vypočítávají přesnou délku nastavení holí podle procenta sklonu svahu na trati. Horní část úchopu Leki s technologií Trail Shark snižuje váhu až o 30 %. Turistické výletní hole mohou být i z hliníku. Ty špičkové hole ale bývají superlehounké z karbonu (Ultratrail Fx.One Superlite mají 130 gramů), což ovšem nese větší riziko zlomení křehkého materiálu. Zda a kam se vláčet s náhradní holí už můžete posoudit sami, i závody se samozřejmě dají dokončit „na jednu“.

Nezbývá než vyzkoušet. Značka Leki nabízí širokou škálu na výběr, k tomu i rukavice včetně těch letních běžeckých nebo na kolečkové lyže. Leki je německá kvalita (jméno znamená Lenhart z bavorského Kirchheimu) od roku 1948, která vzniká ve spolupráci s předními sportovci i horskými vůdci v západočeském Tachově. Aktuálně je používají i třeba nejlepší lyžaři Mikaela Shiffrinová nebo Johannes Klæbo. ■



FIM MOTOCROSS WORLD CHAMPIONSHIP

MXGP



infront



PŘEDPRODEJ NA
WWW.MXGPLOKET.CZ
VIP VSTUPENKY JIŽ OD 2 700,- Kč



MXGP.com

MXGP-TV.com

PRODUKTOVÉ TIPY

SPORTFUL GLITCH BOMBER JERSEY ►

Závodní model letního cyklistického dresu. Jeho největší výhodou je perfektní a bezchybný střih umožňující pohodlnou jízdu bez ztráty energie. Vznikl primárně pro závodění, ale tato verze dostala originální vzhled v podobě designu glitch. Má i vysoce kvalitní zipy YKK camlock pro jednoduché rozepínání s dlouhou životností, tři kapsy v zadní části a úpravu materiálu na zádech pro lepší odvod vlhkosti.

www.sportful.com

Cena 2749 Kč, akce: 2099 Kč



SPORTFUL LTD BIBSHORT ◀

Klasický závodní model v nabídce tradičního italského výrobce. Velmi oblíbený výkonný model mají v oblibě i profesionálové. Základem je prvotřídní vložka TCpro, která zajišťuje potřebný komfort, ale i absolutní volnost pohybu i v nejnáročnějších podmínkách. Spolu s tkaninou AeroFlow, anatomickými pohodlnými šlemi a precizním střihem vyjadřují tyto kraťasy charakter značky.

www.sportful.com

Cena 3499 Kč, akce: 2799 Kč

BASSO ASTRA, SHIMANO 105 DI2, MICROTECH RE38 ►

Zcela nová a přepracovaná generace populárního modelu. Moderní silnička s pohodlnější geometrií pro univerzální použití. Rám kola je z velmi kvalitního karbonu Toray, má kompletní vnitřní vedení kabeláže a umožní obutí až do šíře pláště 35 mm. Nezapře v sobě původ z Apeninského poloostrova a díky perfektní tuhosti rámu nebude brzdit ani při rychlém spurtu do cíle. Kompletní osazení novou elektronickou sadou Shimano 105 Di2 a karbonovými koly Microtech RE38 připravenými pro bezdušové pláště dotváří kolo, dostupné ve třech barevných variantách.

www.basso-bikes.cz

Cena 134 099 Kč



BASSO PALTA, SRAM RIVAL XPLR, MICROROTECH MX25 ◀

Atraktivní gravel umožňující ten nejlepší možný zážitek z jízdy na všech typech povrchů. Geometrie druhé generace kola je vyladěná k dokonalosti a uzpůsobená pro všestranné použití. V Itálii pečlivě vyrobený rám je perfektně tuhý v záběru. Kabeláž je díky systému Basso Paradigma komplet vedena uvnitř rámu za pomoci specifického představce a speciálně designových karbonových řídítek pro gravel. Palta je vybavena bezdrátovou sadou Sram Rival AXS XPLR a odolnými koly Microtech připravenými pro bezdušové obutí až do šíře 45 mm. K dispozici ve třech barevných variantách.

www.basso-bikes.cz

Cena 121 899 Kč



TECNICA MAGMA 2.0 GTX ►

Lehká voděodolná allmountainová bota s novou úrovní přilnavosti, ochrany, pohodlí. Je určena na túry, běh a zdolávání technického horského terénu. Odolný svršek z 1,6 mm semišové kůže skvěle padne od prvního obutí. Nepromokavá a prodyšná podšívka Gore-Tex® Extended Comfort se stará o to, aby nohy zůstaly v suchu. Bota má inovativní anatomický střih, předtvarovanou stélku a mezipodešev EVA zajišťující vynikající pohodlí a ochranu. Speciálně tvarovaná pata se stabilizačními ploutvemi zajišťuje bezkonkurenčně lepší výkon při sestupu. Podrážka využívá multitrakční dezén vyrobený technologií Vibram® Litebase™ s pryžovou směsí Megagrip™.

www.blizzard-tecnica.com/cz

Cena 4999 Kč, akce: 4299 Kč

MONDRAKER CRAFTY R ►

Moderní e-bike který plně využívá výhod systému odpružení Zero e-bike optimalizovaného. Navíc je kolo v terénu opravdu hbité a ovladatelné. Stroj je kompletně vybaven nejnovějším Bosch Performance CX Line Smart Systemem se zcela novým dálkovým ovladačem Mini Remote a také integrovaným systémovým ovladačem. Díky špičkovému odpružení Fox, zapleteným setům Mavic E-Deemax a osazení Sram jde o nejkonkurenceschopnější kompletní enduro e-bike na trhu. Ve vynikajícím poměru ceny a výkonu je k dispozici ve třech exkluzivních barvách.

www.mondraker.cz

Cena: 169 999 Kč, akce: 149 999 Kč


MONDRAKER RAZE ◀

Nový Raze je ideální volbou pro jezdce, kteří chtějí kolo s kompletní výbavou za rozumnou cenu. Jde o plnohodnotné trailové kolo, nabízející díky exkluzivním technologiím nejúžasnější výkon ve své kategorii. Má Alloy Stealth Evo konstrukci rámu, Forward geometrii pro rychlou a zcela stabilní jízdu z kopce a patentovaný bezchybný Zero Suspension system. Se 150 mm zdvihem odpružené vidlice RockShox vpředu, 130 mm zdvihem tlumiče Fox DPS vzadu a kompletnímu osazení Sram Eagle budete ohromeni, jak všestranný a zábavný Raze může být.

www.mondraker.cz

Cena 87 499 Kč, akce: 78 999 Kč


TECNICA SULFUR GTX MS ►

Výkonnostní trekingová bota poskytující maximální obepnutí, dobrou oporu a jedinečné pohodlí pro pohodlné zdolávání horského terénu. Má skvěle padnoucí tvar, který dodává přesnost při lezení i přilnavost v technickém terénu. Odolný svršek z 1,5 mm semišové kůže využívá voděodolnou a prodyšnou podšívku Gore-Tex®, která udrží nohu v suchu. Mezipodešev obsahuje dvě oblasti různé hustoty, aby kombinovala odpružení a hladší přechod od paty ke špičce při chůzi a torzní tuhost při lezení. K tomu přispívá technologie TPU Edge Frame vložená do jádra boty. Podrážka je vytvořena ze směsi Vibram® Megagrip™ se vzorkem, který se snadno přizpůsobuje terénům a měnícím se podmínkám.

www.blizzard-tecnica.com/cz

Cena 5499 Kč, akce: 4699 Kč


TECNICA MAGMA 2.0 S GTX MS ◀

Lehká voděodolná allmountainová bota s novou úrovní přilnavosti, ochrany a pohodlí. Je určena na túry, běh a zdolávání technického horského terénu a skvěle odolává povětrnostním vlivům. Robustní, lehký svršek z hydrofobní síťoviny skvěle padne. Nepromokavá a prodyšná podšívka Gore-Tex® Extended Comfort pracuje tak, aby vaše nohy zůstaly vždy v suchu. Bota má inovativní anatomický střih, předtvarovanou stélku a mezipodešev EVA s výborným tlumením nárazů. Speciálně tvarovaná pata navíc zajišťuje lepší výkon při sestupu. Multitrakční dezén podrážky vyrobený technologií Vibram® Litebase™ a s pryžovou směsí Megagrip™ nabízí optimální přilnavost.

www.blizzard-tecnica.com/cz

Cena 4699 Kč, akce: 3999 Kč

AMULET 29 ERIVAL 4.0 SH ►

Horské elektrokolo s nejnovějším elektromotorem Bafang M410, vyvinutým pro optimální přenos výkonu při jízdě. Disponuje výkonem 250 W a maximálním krouticím momentem 80 Nm. Ve spojení s baterií IPS, která využívá článků Samsung o kapacitě 720 Wh poskytuje dostatek energie. Je vybaven devítirychlostní sadou Shimano Alivio a kazetou o rozsahu 11-36 zubů v kombinaci s vidlicí SR Suntour a hydraulickými brzdami Shimano. Systém dosahuje dojezdu 50-150 km podle zvoleného stupně podpory.

www.amuletbikes.cz

Cena 57 999 Kč



PRODUKTOVÉ TIPY

AMULET 29 NIGHT CAT 6.0 SH ►

Horské kolo s novou generací hliníkového rámu Amulet 29 Alloy Lite SG4. Nové profily trubek pro ještě nižší hmotnost a vylepšená geometrie přinášejí skvělé jízdní vlastnosti. V kombinaci s pohonem Shimano 1x12, vzduchovou vidlicí a hydraulickými brzdami je Rival 6.0 výbornou volbou pro vyjíždky i první závody.

www.amuletbikes.cz

Cena 24 999 Kč



TECNICA SULFUR S GTX WS ◀

Výkonnostní trekingová bota navržena tak, aby poskytovala obepnutí, dobrou oporu a jedinečné pohodlí pro delší vzdálenosti v terénu. Má skvěle padnoucí střih, zajišťující přesnost při lezení i přilnavost. Robustní svršek ze syntetiky využívá voděodolnou a prodyšnou podšívku Gore-Tex®, která udrží nohu v suchu. Mezi-podešev obsahuje dvě oblasti různé hustoty, aby kombinovala odpružení a hladší přechod od paty ke špičce při chůzi a torzní tuhost při lezení. K tomu přispívá technologie TPU Edge Frame vložená do jádra boty. Podrážka je vytvořena ze směsi Vibram® Megagrip™ se vzorkem, který se snadno přizpůsobuje terénům a měnícím se podmínkám.

www.blizzard-tecnica.com/cz

Cena 5199 Kč, akce: 4499 Kč



AMULET 29 ERIVAL 4.5 SH ►

Horské elektrokolo s nejnovějším elektromotorem Bafang M410, vyvinutým pro optimální přenos výkonu při jízdě. Disponuje výkonem 250 W a maximálním krouticím momentem 80 Nm. Ve spojení s baterií IPS, která využívá článků Samsung o kapacitě 720 Wh, poskytuje dostatek energie. Je vybaven devítirychlostní sadou Shimano Alivio a kazetou o rozsahu 11–36 zubů v kombinaci s vidlicí SR Suntour a hydraulickými brzdami Shimano. Systém dosahuje dojezdu 50–150 km podle zvoleného stupně podpory.

www.amuletbikes.cz

Cena 61 999 Kč



AMULET 29 RIVAL 6.0 SH ◀

Horské kolo s novou generací hliníkového rámu Amulet 29 Alloy Lite SG4. Nové profily trubek pro ještě nižší hmotnost a vylepšená geometrie přinášejí skvělé jízdní vlastnosti. V kombinaci s pohonem Shimano 1x12, vzduchovou vidlicí a hydraulickými brzdami je Rival 6.0 skvělou volbou pro každodenní vyjíždky i první závody.

www.amuletbikes.cz

Cena 24 999 Kč



ADEMM FABRIC UNI WASH ►

Prací prostředek pro praní všech funkčních tkanin a membrán. Vhodné pro použití v pračkách nebo ruční praní. Udržuje materiál tak, aby mohl přijímat impregnaci a zůstat 100% vodotěsný, odolný proti větru a prodyšný. Navrženo pro optimální praní Softshell, Gore-Tex®, Dryfit®, Sympatex®, CoolMax®, Thinsulate, Dermizax a dalších smíšených tkanin. Neobsahuje bělidla, barviva ani jiné přísady. Jemné čištění, maximální prodyšnost a hygienické mytí je dosaženo při teplotě pouhých 30 °C.

www.ademm.cz

Cena 209 Kč, akce: 189 Kč



RAKETA, SILÁK I TECHNIK. TO JE KOLO PRO BATMANA

Ta uznalá poohlédnutí colnagistů v dolomitských kopcích musela přinést záblesky hvězd nad Frenštátem pod Radhoštěm. Hierarchicky nejvyšší stroj Superior X-Road Team Issue R se vážně povedl. To vidíte na první pohled. Vždyť má i závodní licenci UCI. Přitom to není čistokrevná silnička, spíše vyšlechtěný celoroční endurance bike.

Text: Tomáš Nohejl
Foto: Lucie Malá

Superior začínal jako značka levných horských kol (jak dokládá náš text o historii značky, který najdete na jiném místě), ale dospěl k drahé, avšak hlavně kvalitní (skoro) silničce. Jak se to podařilo? První model se zjevil z hlav a forem českých inženýrů už v roce 2016 s už tehdy výrazně masivními prvky. Po následné výrazné inovaci, kdy se zploštlé trubky a vyladily detaily, se očekává další vlastní (ne asijský) pokrok na rámové platformě někdy za dva roky.

Karbonový rám má zvýrazněnou silniční geometrii, přitom zůstává tuzemským gravelovým etalonem a hegemonem. Je tuhý, ale přitom výborně táhne na všech profilech. Tak vnímá tělo se zabudovanými základy cyklistických pohybových archetypů už první dotyk. Mohlo by se sice na první pohled zdát, že nezávodka brzy naklepe. Ale žádný strach. Ať už na rozmlácených středočeských silničkách, na hladoučkém rovném globálním asfaltu, ale i houpavém šotolinovém povrchu alpského podhůří nevydal žádný signál nepohodlí.

Opravdu nejvýraznější benefit přinášel ve vlídné efektivní reakci v jízdě do kopce, po rovině v tempu držel skvěle lajnu, ve sjezdu vedl v bezpečné jistotě. Bezvadně a jemně se podvolil i v zatáčkách, ať už obrátkách téměř vestoje, tak kvapně kalupu dolů. Dlouhá horní rámová trubka natahuje polohu.

Rám má průchodnost až 40mm pláště a už se našli tací, co ho kvapně přestavěli na gravel. Proč ne? Poslouží jako raketa na žiletkách, ale ideálně se jeví jako univerzál pro výkonnostního hédonistu na třicítkách. Ty na karbonových ráfcích DT Swiss ERC 1400 s pevnými osami spolu s rámem pohltí nerovnosti i případnou arytmií šlapání a dovolí přejezd terénem. A dva páry kol už vás zbaví starostí o jiném kole. Navíc spodní část rámu a zadní stavbu pod řetězem chrání nenápadný, zato účinný plátek proti létajícímu kamení a nečistotám.

Široká škála převodů 2x12 nenechává ani probudit obavu o nedostatečnost, stále je kam přeskakovat..., aby nohy mohly komfortně točit. Kabeláž komplet ukrytá v rámu vypadá v matné černém designu s našedlým logem Supa velice působivě. Až batmanovsky. Jistě by uspěl i v Gotham City.

Veškeré detaily kromě úchytek pro skryté montážní body pro blatníky na zimu se připravují pro sadu Shimano Ultegra Di2. K tomu patří i brzdy se 40mm rotory. Zaberou nahrubo i po jemném dávkování, spolehněte se na ně ihned. Stejně jako na řazení, dobíjené snadno kabelem s USB koncovkou do přehazovačky. Snad jen našikmená poloha šroubu pro manipulaci sedlovky v horní rámové trubce hrozí při neopatrném zákroku škrábnutím laku.

Základní výbavu tvoří také říditkový kokpit s úchopem hodně naplocho. To chce čas, ale při už široké nabídce tvarů v této oblasti to je

pouze otázka zvyku. Zásadní postřeh přináší odpověď paží a dlaní: ani při delší práci nebo hrkačce nebrní. Podobně to má zadní část těla s „děravým“ závodním Fizi:kem Vento Argo, posed proto nevyžaduje složité ladění.

Základ X-Roadu s gravelovým přesahem se bude díky nadčasové kvalitě jistě dál vyvíjet. A cenově jsme jistě možná až k desítkám tisíc níž oproti velkým mezinárodním značkám na srovnatelném materiálu. Tak ho prubněte a pak (nějaký čas aspoň) nechte jezdit v hlavě. Deseťlenná modelová řada končí na hliníkovém X-Road Comp s Tiagrou 2x10 za 35 990 Kč. ■



Superior X-Road Team Issue R

rám:	Carbon X-Road race, zvýhodněná silniční geometrie, Thru Axle 142x12 mm, vnitřní vedení kabelů, kompatibilní se sadou Di2
vidlice:	X-Road carbon fork
řazení:	Shimano Ultegra Di2 2x12 (50–34 zubů na převodníku, 11–34 zubů na pastorku)
řetěz:	Shimano XT CN-MB100
brzdy:	Shimano Ultegra R8170, rotory RT-MT800, 140 mm
kola:	DT Swiss ERC 1400 DICUT carbon 45 mm s pevnými osami, 12x100 vpředu, 12x142 vzadu, připraveny na bezdušové obutí
říditka:	One carbon integrated cockpit ICR
sedlo:	Fizi:k Vento Argo A5
sedlovka:	One aero carbon
cena:	159 990 Kč

JAK SNADNO HO NASADÍŠ... TAK PEVNĚ DRŽÍ

Jak se netrápit, když prostě někdy musíte naložit kolo na střechu? Pomůže vám rosníčka, resp. značka TreeFrogs, která nabízí aspoň opravdu snadnou manipulaci s držáky.

Text a foto: Tomáš Nohejl



Ta debata, jak vozit kolo v autě je nekonečná. Jistě, miloušovi se líp cestuje uvnitř, lehce rozhozenému, zabalenému v dekách, kola ve speciálních taškách. Ale někdy tam potřebujete odvézt taky víc lidí. A někdy se dokonce tolik kol dovnitř zkrátka a jednoduše nevejde.

Pak musí bike ven, a vy se modlíte, aby nepršelo. Jenže ještě předtím musíte rozhodnout: Kam s ním? S nosičem! Na střechu? A na jaké ližiny se chytne? A kdo je tam přípevn tak, aby se sezení za volantem nezměnilo v jistou verzi ruské rulety... Anebo dozadu na kouli? Jak je tam narvat? A jak propojit se světlý? Máte redukci? Kde ji prodávají? A jak naskládáte třeba tři kola za sebou? A ve chvíli, kdy se to povede, zrovna potřebujete vlézt do zavazadlového prostoru pro zapadlou tašku... Těch příhod jste už jistě slyšeli až až. A sami byste nechtěli jejich obsah příliš rozšiřovat, neboť samo prožití se stalo traumatem.

Naštěstí před dvěma lety přišel TreeFrog.

I když i tuhle technologii si musíte trochu omakat a pochopit. Ale jde to rychle. Na druhý pokus už to lítá.

Střechu je dobré nejdřív otřít hadrem (součást balení) s jarem, odmastit, vyleštit. Dvě minutky. Pak položíte hlavní (polykarbonátovou) desku, aby pasovala podle tvaru mírně se svažující a zaoblující střechy i postranních lišt. Opakovaným nacvakáním pístů vysajete vzduch pod deskou, a ta se pevně přicvakne. Pak nasadíte do držáku přední vidlici (9-15x100 mm nebo standardní 9mm rychloupínák), na pevnou boost osu stačí jen vytlačit redukci ze

závitů. Pět minut, max. S jedním telefonem, ta redukce se ukrývá. Zadní držák přilepíte na střechu přesně podle velikosti bicyklu. Lehce ho vsunete pod zadní kolo, vysajete vzduch a přitáhnete plastové přezky suchým zipem okolo ráfků. Tři minuty. Při třetím a dalším použitím můžete vy, zručnější, dělit časy dvěma.

Po dojetí a sundání kol jednoduchým zmáčknutím pístu uvolníte držák, odlepíte ze střechy a ukládáte do auta. Minuta. Jen pozor, nezapomeňte ho na střeše, než se znovu rozjedete. Pak ho ztratíte... Ani ho nenechávejte na střeše delší dobu nevyužitý a nekontrolovaný, po určitém čase se přece jen vzduch pod deskou/držák vrátí a uvolní ji/ho. A vy ho ztratíte.

Velikost a typ kola neřešíte – zvládne dospělé, silnici, horáka, elektrokola (tady jen pozor na váhu) i dětské. Držáky s vakuovými košíčky se dají nasadit na střechu, hatchback i zadní okno. Včetně os je ukládáte vmžiku do skatule v kufru auta, tedy můžete vzít kamkoli s sebou i bez vlastního vozu. Nemusíte mít obavu, že na vypůjčený vůz někde na Mallorce nebo na Kanárech nebudou pasovat, anebo že byste mu škráblí střechu.

Odjeli jsme se třemi koly na střeše Sharana víc než tříhodinové štreky, jednou i v dešti, bez sebemenšího problému i rychlostí 160 km/h. Nic nehučelo, necvakalo, ani zlověstně nerachotilo. Při každé zastávce – pro jistotu – proběhla kontrola vakuového připevnění, v tomto případě pět košíčků na desce (každý má nosnost 110 kg) a tři samostatně na každé kolo. Hloubkou zajetí vám píst na první pohled

ukazuje stav, v plné pohotovosti se ani nehne, pokud mírně čouhá, dvěma třemi zatlačením ho vrátíte do správného stavu.

Vzhledem ke snadné manipulaci vychází i „troják“ cenově příhodně. Ztracený košík se dá samostatně dokoupit (anebo pořídit jeden předem do rezervy). Prodávají se i jednodeskové o něco levnější modely Elite 1 a 2. TreeFrog nabízí podobné zařízení i pro přepravu lyží a snowboardů – což se hodí aktuálně na zimu, resp. adaptéry na kajaky.

Pořídíte vše napřímo od českého distributora Smart Movement na e-shopu, v dobrých bike, ale už i v řetězci Sportisimo nebo v Alze. Nosiče kol od TreeFrog využívá silniční tým Israel Premium. ■



TreeFrog autonosič na kola

přípevnění na střechu:

vakuové košíčky

Pro 1: 7 690 Kč, nosnost 20 kg, váha 2,8 kg

Pro 2: 10 790 Kč, nosnost 40 kg, váha 4,3 kg

Pro 3: 13 990 Kč, nosnost 60 kg, váha 7 kg

POŘÁD LEHKÁ A RYCHLÁ

ALE JEŠTĚ UNIVERZÁLNĚJŠÍ A POHODLNĚJŠÍ

Puma to poslední sezony myslí s běháním zase vážně. Skvěle se povedl model Nitro, jehož zdokonalené variace pokračují v nasazené linii. Důkladně jsem teď přes zimu proběhal Deviate Nitro 2, po silnici i na (povětšinou) zpevněném terénu. A můžu opět jen chválit. A to už na testik čeká žhavá jarní novinka Forever Run Nitro. Na ni si ještě chvíli počkejte (a prohlédněte aspoň fotky na Facebooku).

Text: Tomáš Nohejl
Foto: Michal Beránek



Troufnu si tvrdit, že mám vývoj karbonové řady Puma v noze i paměťové stopě kontinuálně. Po prvním nadšení z rychlé Deviate Nitro na podzim 2021 přišla o rok později na jaře ještě lehčí a subtilnější Deviate Elite Racer s futuristickým průhledným svrškem. Jako mezičlánek vůbec neklamala – naopak – objemová a hodně pohodlná Velocity Nitro, ale jinak držící lajnu. Mezitím se dá označit za nepřilíš povedené dítě terénka Voyage Nitro, ale třeba se naopak stane motivací pro expanzi do dalšího teritoria.

A teď tedy Deviate Nitro 2. Kam ji charakterově zařadit? Možná o stupínek níž než zmiňované předchozí dva kousky, co se týká rychlosti a lehkosti. Naopak o velký stupeň výš z pohledu univerzálnosti použití. A nejspíš i technologií, na nichž se podílely i ohlasy a postřehy předních běžců.

Nejlíp běhá po asfaltu, dlažbě, ale též na zpevněných šotolinových cestách. Tempově, ale bez obav i hodně rychle, a zase stejně pohodlně pomalu až regeneračně. Díky vzorku s kapkami vody na podrážce se nemusíte bát na vlhkou vozovku ani vběhnout do terénu, v zimě často blátivém i posněžném. Tady nejvíc utrpěla jen jejich zářivá oranžová barva.

Bota vyznává tradicionalistický tvar s povytaženou špičkou, design bez speciálních vychytávek. Volnější vázání s příjemným lehkým

vyměkčeným obvodem patního límce – „vlezu“ dovoluje komfortní nazouvání. Jazyk je subtilní ze dvou vrstev, v pozici ho drží pogumované proužky, tedy, ani se nehne. Polohu snadno dotáhnete tkaničkami, nabízejícími pět nebo utaženějších šest dírek. Bez obav z prokluzu paty a nebezpečí puchýřů.

Mohutnější podešev dodává stabilní pocit, ale není na první pocit až povýšeně „chůdová“ jako u jedniček. To podporuje i plošší drop 6 mm, rozdíl mezi výškou paty a špičky (Deviate Nitro i Deviate Nitro Nite mají 8 mm). Z vnější strany zpevňuje svršek tužší Powertape. Stále však jde o v porovnání s dalšími značkami v této kategorii o měkký botu.

Nejdůležitějším kritériem hodnocení však zůstává vnímání a odezva při běhu. Zásadní roli zde hraje prémiová pěna s dusíkem v mezipodešvi Nitro Elite (Nitro Elite Foam s PEBA vpředu ze závodek a Nitro Foam s EVA v patě) a Pwrplate, inovativní deska z uhlíkového kompozitu ve tvaru S, která má maximálně přenést energii a optimalizovat efektivitu kroku. Jednoduše: Pevnější pata, měkkí špička... Rychlá, ale ne až moc tuhá... Vše komplet přispívá k jakémusi aktivizovanému odvalování se dopředu. Tady se to vážně povedlo.

Už zmíněná podrážka používá Pumagrip, odolnou pryžovou směs, podporující trakci. Což u rychlých silničních bot nebývá úplně zvykem.

Svršek z prodyšné síťoviny zajišťuje ideální kombinaci vůle a pevnosti, pocení nohou vůbec nevnímáte. Celkový vjem však nejvíce dělá „střih“ – střední, spíše širší, ale rozhodně ne volná, tak ji vnímá chodidlo s průměrnými požadavky. To platí o kompletní produkci Puma, ve srovnání třeba s opět v těchto sférách „těsnějším“ třeba Adidasem nebo naopak hlavně dříve s širokými New balance. Odborníci – jak trenéři, tak výrobci – doporučují běžecké boty s karbonem přece jen vyspělejším běžcům. Opět ze dvou důvodů, jisté úrovně techniky i rychlosti, dovolující využít reakci karbonu. Deviate Nitro 2 zásluhou své až důvěrné přítvůivosti tenhle okruh uživatelů rozšiřuje. Tím spíš v ní můžete odběhat víc než v rychlých závodkách. Od úseků až (skoro) po maraton. Navíc „jedničky“ občas údajně působily potíže s achilovkami, to se zde v recenzích zatím vůbec nezmiňuje.

Puma slaví letos 75 let existence. To, že bere běh vážně globálně i na tuzemském trhu, svědčí podpora špičkových českých běžců. Marcela Joglová, Vít Pavlišta nebo Moira Stewartová už Nitro ocenili také. Tím spíš, že se v Nitru nabízí ještě navíc verze pro anatomické odlišnosti ženského chodidla Run XX. Navíc do běžného prodeje zamířil i model Fast-Trac Nitro, se svrškem připomínajícím ponožku, doposavad poskytovaná pouze elitním běžcům na míru.

Moje subjektivně-objektivní chvála, násobená trvanlivostí bez postřehnutelného vybití energie po cca 500 km, se může opřít i o ocenění od respektovaného Runners World. Palec nahoru, tady neuděláte chybu, i když jste se dosud s Pumou nepotkali. ■

Puma Deviate Nitro 2

hmotnost:	262 g (ženská 216 g)
technologie:	Pwrplate, Pwrtape, Pumagrip
drop:	6 mm (26 x 32)
pronace:	neutrální
cena:	4 599 Kč
k dispozici i dámská verze Run XX	

TOP „ZÁVODNÍ“ HARDŠELKA

Svrchní bunda do akce patří k základům sportovně-outdoorového šatníku, nejčastěji i ve více variantách. Od původní šustačky přes pozdější teplejší softšelky až k odolnějším hardšelkám. Volbou jihotyrolské horské značky Salewa obecně neuděláte chybu. Kdyby se v kopcích soutěžilo, pak zavedený model Lagorai Gore-Tex lze označit jako elitní závodní dres.

Text: Tomáš Nohejl
Foto: Eliška Nohejlová



Vyniká ne/prodyšností, lehkostí a snadnou sbalitelností, k tomu jemným až cizelérským zpracováním. A ještě elegantní barvou světle zelinkavou, ovšem agresivně nezářící, jak bývá v poslední době obzvláště u cyklistických bund zvykem.

Určena je prioritně pro aerobní výkon ve špatném počasí, nejlíp na treku či na skialpech. Poslouží i při „špinavějším“ běhu nebo kole, být na ně není zaměřená. Ale užijete ji i jako odpočinkovou v nastupujícím chladu letního večera na zahradě v Praze nebo u vody na Lipně.

Takže první dojem – váha, 215 gramů skutečně téměř nevnímáte. Pak neprodyšná zvenku, což potvrdil celodenní pochod v jemném dešti v alpských dvoutisícových patrech, ale i v prudkém ledovém vichru o den dříve tamtéž, anebo v nárazových až nepříjemných, byť teplejších poryvech v surfařském ráji na Lago di Garda. Perfektně zaizoluje a už se stačí jen doobléct pod ní. Buď jen prádlem, nebo ještě i druhou vrstvou. Při zapocení směrem ven naopak až neznatelně odvede možnou vlhkost.

Materiál tvořený stoprocentním polyamidem se skládá ze tří vrstev (Shell 3L, 2,5L, 2L), vychází z tkaniny bluesign s minimálním dopadem na životní prostředí. Obsahuje také Gore-Tex Active 2.0 s vodním sloupcem 28 000 mm a prodyšností 3,5 RET. Jednotlivé části bundy jsou sešity jemnými lepenými švy a utěsněny svařením. Při detailním prozkoumání vnitřní i vnější strany opravdu velmi důkladná a jemná práce.

Střih je slim-fit, tedy až natěsno. Ale pohyb dovoluje bez problémů všemi směry, naopak takhle přiléhavost na tělo přispěje ke komfortnější práci na skále, s lanem, lyžemi, nebo jen při navlékání popruhů batohu. Nikde neprekáží, nehrozí zamotání se do vylající „kapsy“. Ale musíte obezřetně volit zateplující druhou vrstvu, abyste se vešli. Pokud můžeme přidat vlastní zkušenost s testovanými kousky – pak péřovčička Ortles Light 2 Down ano, a vlněná hoody flíška Fanes ta zase ne.

Lagoraika nepotřebuje vymýšlet extra funkční bonusy. Stačí odladěné detaily. Základ

tvorí dvě velké vodotěsné náprsní kapsy prioritně určené pro navigační nástroje. Vodotěsný zip vede až vysoko nad krk, zatáhne i nastavitelnou kapuci se strečovými vsadkami vpředu a integrovaným límcem. Má pružné manžety a lem u rukávů i v pase, ergonomické rukávy a ramena, stahovačku s klipsničkami v pase.

Bunda nese v názvu proslulý dolomitský masív Lagorai v Trentinu, místo krutých bojů první světové války. Zdobí ji označení řady Pure Mountain. Takže kam jinam s ní vyrazit? Má téměř celoroční využití.

Prodávají se i kalhoty Lagorai (bez Gore-Texu, v barvě šedé, modré nebo černé za 3900 Kč) a dá se pořídit i komplet světlezelená kombinéza Illuminati Powertex, ideální pro lezení v ledu a podobné aktivity. Pokud znáte velikost, objednávejte po internetu přímo z distribuční centrály v Bolzanu, mělo by dorazit do čtyř dnů. Registraci na webu si můžete prodloužit zárukou na tři roky. ■



Salewa Lagorai Gore-Tex

funkční hardshell bunda
hlavní materiál: Gore-Tex 2.0 Active
Bluesign (100% polyamid)
hmotnost: 215 g
cena: 9000 Kč

POGAČAR A DMT

SPOJENÍ, KTERÉ SI PODMANILO CYKLISTICKÝ SVĚT

„Jsou to nejpohodlnější tretry, které jsem kdy měl na noze,“ řekl Tadej Pogačar o svých déemtěčkách, přesněji modelu KRSL. Chcete snad lepší aktuální promo na cyklistický materiál?

Text: Jan Vlášek,
Foto: DMT



Tadej Pogačar

Italská značka DMT s historií od roku 1978 spadá pod křídla rodinné firmy Gruppo Zechetto, spolu třeba s koly Cippolini. V nabídce má v současné době kompletní škálu cyklistických treter pro silnici, gravel, MTB, enduro a triatlon.

DMT je navíc jedinou značkou dodávající na trh tretry vyrobené kompletně s technologií 3D KNIT populární v běžecké obuvi. Výsledkem jsou maximálně prodyšné lehké tretry vyhovující i těm nejlepším závodníkům.

Mezi silničními ambasadory značky patří také třeba sprinter Elia Viviani, vycházející hvězda Juan Ayuso nebo celý baskický tým Euskadi/Euskatel. K tomu připočteme legendy typu Alberta Contadora nebo Ivana Bassa. DMT vozí zkrátka ti nejlepší z nejlepších.

Za vše teď hovoří hlavně dva žluté trikoty Tadeje Pogačara z Tour de France, pro něž si dojel v DMT. Letos si v nich před pádem na „La Doyenne“ podmanil jarní část cyklistické sezony, včetně triumfu na monumentu Okolo Flander.

Prototyp treter KRSL vyrobených plně s technologií 3D KNIT vozil a testoval dva roky, včetně jeho prvního vítězství na Tour v roce 2020, než byly loni oficiálně uvedeny na trh. KRSL kombinuje klasické upínání tretry na tkaničky s inovativní konstrukcí bezešvého KNIT svršku.

Výsledkem je nekompromisní pohodlí a skvělá prodyšnost. Nejnověji byly tretry po Tadejově testování vylepšeny novou anatomickou karbonovou SL podešví a ještě lehčím svrškem – ve velikosti 42 váží pouhých 208 g!

„Jsou opravdu pohodlné a díky nové podešvi ještě lehčí než dříve,“ potvrzuje Tadej Pogačar pověst vlajkové lodi treter DSM. „Váží pouze něco málo přes 200 gramů, což je opravdu důležité ve stoupáních. Malé detaily mohou rozhodnout,“ dodává.

Na rozdíl od toho, zda se mu podaří vyléčit do Tour zlomeninu zápěstí, v což věří, ale stále není jasné, však jistotou zůstává, že pokud se na start Tour postaví, bude obouvat právě model KRSL. Zkusit můžete třeba model KRO s upínacím systémem Boa a samozřejmě s 3D Knit svrškem. To jsou tretry, které vozí Elia Viviani z Ineos/Grenadiers.

KR1 jsou pak tretry, které před časem začaly „knitovou“ revoluci a se kterými před vznikem modelů KRO a KRSL začínali Pogačar, Viviani a další špičkoví jezdci. Také zde naleznete technologii svršku 3D Knit, upínací systém Boa a karbonovou podešev.

Ocenění zaslouží také další modely SH10, KR30, KR4 nebo inovativní tretra do deště a zimy WKR1. Pro gravelové nadšence je pak připravena řada GK1 s podešví Michelin.

Koukněte na detaily na www.dmtcycling.com a obujte se jako Tadej Pogačar. Nebudete litovat. ■



▲ KRO



▲ GK1



▲ KR1



▲ KRSL

CHCI, ABY MOJE DÍTĚ JEZDILO NA KOLE, A NEVÍM, JAK NA TO...

Ať už mám k výše zmíněnému přání, pohnutky jakékoli, a dost možná ty nejušlechtlejší, je na místě řešit především, jak nepokazit jeho možné naplnění...

Text: Martin Raufer,

Foto: Tomáš Lébr a archiv Velo Akademie



Doma není nikdo prorokem a chtít u svých dětí něčeho dosáhnout silou nemusí vést ke kýženému výsledku. Je lepší dávkovat po malých dávkách a netlačit na pilu. Ideálně vlastním příkladem a přirozeně.

1. VŮŇĚ, BARVY, CVRKOT, ADRENALIN

Pokud rodič dojíždí do práce na kole, nebo si o víkendu s chutí někam vyšlápne a domů se vrací spokojený, k tomu mu v chodbě visí naleštěný lesklý krasavec, který navíc při volnoběhu tak nádherně cvrčí, pak je (skoro) vyhráno předem.

Nikdy nevíte, co bude tím pravým spouštěčem, tím, co v dítěti zažehne plamínek zájmu a nadšení. Může to být lesk výpletů, barvy dressů, vůně sportovních emulzí, rychlost projíždějího pelotonu, emoce sportovních soubojů, prožitky vyprávěných příběhů, společné výlety plné radosti, smíchu a pohody, anebo třeba akční videa. Proto je dobré konfrontovat dítě s mnoha situacemi i v jeho pasivní úloze – navštěvovat cyklistické veletrhy nebo muzea,

fandit při cyklistických závodech, potkávat se, povídat a naslouchat.

Je skvělé, že se u nás pravidelně jezdí světový pohár horských kol, kde člověk načerpá za tři dny cyklistického nadšení na několik životů. Nejmagičtěji působí společenství vrstevníků, poměřování se, kamarádství, parta, spolupráce i soupeření. Tým a parta zmohou stonásobně víc než jeden rodič.

5 motivačních bodů

1. Správný příklad
2. Pozitivní zážitky
3. Adekvátní typ a velikost kola
4. Vždy dokonale funkční kolo
5. Přiměřená, avšak stále se stupňující náročnost

2. ZAPOMEŇTE NA BALANČNÍ KOLEČKA

Na samotném začátku ale bude nepochybně odrážedlo. Ne plastové zvířátko nebo motorka se širokými koly, ale říditelné odrážedlo podobné kolu. Schopnost udržet rovnováhu je dětem snad vrozená a brzy na něm dokáží neuvěřitelné věci, včetně sjetí obrubníku nebo projetí plnokrevného pumptracku. Rozhodně už zkušenosti vyvrátily jakýkoli přínos postranních balančních koleček, zapomeňte na ně.

3. RADĚJI MENŠÍ NEŽ MOC VELKÉ

Velikost dětských šlapacích kol se určuje průměrem kol v palcích, od kol 26“ začínáme řešit i velikost rámu (XS, S, M a podobně). Není nutné, aby dítě prošlo všemi velikostmi kol, jde spíš o vzrůst a jezdecké dovednosti a také v jaké fázi růstu je zastihne jaro.

Velice často se stává, že děti dostávají kola příliš velká. Pošetilá je také honba za co největšími koly ve jménu lepší průjezdnosti terénem. Větší kolo sice lépe jede, bývá rychlejší. Ale maličkému človíčkovi se mnohem hůře ovládá a jen velice ztěžka a pomalu na něm bude zdokonalovat své jezdecké dovednosti.

Někteří výrobci nabízejí tzv. rostoucí kola, kde rám má výrazné zkosení směrem dozadu, ale samotná kola velká. Nástup a posed jsou tedy pohodlné a za pomoci dlouhé sedlovky a správného nastavení představce i řídítek lze s kolem vydržet několik sezon.

Příliš malé, stejně tak moc velké kolo dokáží jízdu pořádně znepříjemnit a dítěti se prostě vůbec nemusí chtít ten zážitek a marný boj s technikou absolvovat znovu.

Až do velikosti 24“ (a klidně i dále) je zcela zbytečná odpružená vidlice. V nižších cenových kategoriích stejně mnoho nefunguje a znamená jen přítěž a tahák peněz z peněženky. Kolo bez odpružené vidlice je mnohem lehčí a ovladatelnější. Určitě by se nemělo také spěchat s nášlapnými pedály a cyklistickými tretrami. Pevná fixace nohy na pedálu nesvědčí měkkým a stále rostoucím chrupávkám kolen.



4. JEŽÍŠEK AŽ PŘIJDE ZKRÁTKA

Při výběru kola platí jedno zásadní pravidlo: Nechte dítě, ať si ho v prodejně vybere samo. Ano, vyberte značkovou prodejnu s koly, o nichž „něco víte“, místo, kde mají pestrý výběr a máte je doporučené, nasměrujte dítě k odpovídajícímu tipu a velikosti nebo zužte výběr na tři konkrétní modely. Ale pak ať si jej osahá, zalíbí si jej a udělá rozhodnutí samo. Bude jej mít o to víc rádo. Role babičky by měla končit u role sponzora a zkrátka by měl přijít i Ježíšek. Kolo by se nemělo zjevit jako překvapení, mohli byste zůstat nemile překvapeni sami. Možná budete zírat, že se holčička ze všeho nejvíc líbí matný černý rám, a že klouček chce všechno, včetně přílby, žluté. Stává se to. A proč ne?

5. CO MÁ VLIV NA FUNKCI (KOLA)

Zkuste sami dospělou silou, zda umáčknete brzdové páky nebo palcem dokážete přehodit. Síla dětské ruky je mnohem menší, a při snaze, aby dětské kolo bylo co nejlevnější, se stává často, že není úplně lehce funkční. Velmi důležitý je nadstandardní předprodejní servis. Kolo musí být plně funkční už při jeho zakoupení a je nezbytné udržovat jej po celou dobu provozu v dokonalém technickém stavu – od lehkého chodu všech lanek po namazaný řetěz.

Nezapomínejte, že dítě roste. Je třeba neustále upravovat výšku posedu. Při příliš pokrčených nohách dostávají zabrat kolena a dítě využívá sílu nohou jen z malé části, takzvané to neušlápne.

6. JASNÁ PRAVIDLA JÍZDY

Je zvláštní, kolik se ujalo lyžařských škol a plaveckých školiček, ale ty cyklistické jsou zatím docela přehlížené. Rodiče mají ambice základy cyklistických dovedností zvládnout předat sami. Hlavní rada zní: Nespěchejte. Netlačte na nic. Rovnováha, to jde samo. Důsledně trvejte na tom, aby dítě umělo zastavit přesně tam, kde je třeba, například na čáře na zemi.

Každé dítě zvládne opravdu hodně (kilometrů), ale jak ho to celé ty hodiny bavilo? Není jen poslušné a tím vlastně nejde proti své vlastní přirozenosti?

Naučte dítě rozjíždět se za pomoci vlastní hmotnosti, přehazovat, jezdit bez držení, jezdit ve stoje v pedálech, pouštět řídítka, sjíždět kopec, přejíždět kořen, skákat... je toho hodně, co můžete vymyslet. Anebo dítě přihlaste do cyklistického kroužku, kde ho to naučí profíci a navíc mnohé tam odkouká od kamarádů.

7. MÉNĚ KILOMETRŮ A VÍCE PŘEKÁŽEK

Někteří rodiče se chlubí tím, kolik kilometrů jejich potomek na sobotním výletě ujel. Dítě zvládne opravdu hodně, ale jak ho to celé ty hodiny bavilo? Není jen poslušné a tím vlastně nejde proti své vlastní přirozenosti? Raději jej vezměte na pumptrack nebo mu postavte slalom na mírném svahu a hodiny o něm nebudete vědět. Dnes už najdete pumptracky za každým rohem a pro nácvik jezdeckých dovedností jsou dokonalým a ničím nenahraditelným trenažérem.

Nepřetěžujte děti z pohledu fyzického výkonu, ale naopak neustále zvyšujte technickou náročnost terénu. Překonávání překážek a dosahování dalších stupňů dovednosti děti motivuje ze všeho nejvíc. ■

Autor je vedoucím trenérem Velo Akademie

Proč jezdit na kole

ZDRAVÍ. Jízda na kole posiluje tu část organismu, již novodobá medicína označuje za klíč ke zdraví a dlouhověkosti, tedy srdečně cévní systém. Posiluje imunitu a odolnost proti povětrnostním změnám i proti virovým a bakteriálním nákazám. Zvýšená metabolická zátěž zrychluje buněčnou regeneraci a veškeré procesy v těle, což je tolik potřebné v dnešní statické a sedavé době. Jízda na kole je také nesmírně šetrná k pohybovému aparátu, šetří klouby i páteř.

MOBILITA. Sportovní či zdravotní role jízdy na kole jde ruku v ruce s rolí přepravní, mobilní. Jde o pohyb z bodu A do bodu B, což se může v životě mnohokrát hodit, může se to stát součástí životního stylu, zábavy i řešení možná nenadálých situací.

NEZÁVISLOST. Akční rádius je s kolem mnohem větší než při chůzi nebo běhu, nemluvíme pak o sportech, které vyžadují jasně definované hřiště. Nepotřebujete se někde přepřevít, čekat na provozní hodiny, najímat si trenéra, rezervovat hřiště ani platit za vytápění, chlazení, hlídání, údržbu nebo extrémní energetický provoz. A nepotřebujete ani spoluhráče, sparringpartnery nebo protihráče. S prvním šlápnutím za prahem domu sportujete.

VZRUŠENÍ. Proměny přírody i terénu a způsob jízdy jsou zdrojem vzrušení. Blízké sepětí s přírodou, s jejími proměnami v průběhu dne i roku nebo v závislosti na počasí a místě nebo směru dělají z jízdy na kole sport nekonečného množství podob.

OSOBNÍ ROZVOJ. Poznávání přírody, okolí, nových míst i map, neustálé proměny a nové impulzy, nové situace, vyžadující originální a nové přístupy, řešení a rozhodování, to vše ke kolu patří a je tou nejlepší školou života. Cyklisté se dobře orientují a jsou dobrými řidiči, umí odhadnout rychlost, předvídat, mají rozvinuté periferní vidění a rychlý úsudek.

DLOUHOVĚKOST. Při vši účtě k řadě jiných sportů, v šedesáti si zaházet oštěpem nebo zahrát házenou nejspíš nepůjdete a i další řadu aktivit vám neumožní zdraví či kondice. Nakonec skoro každý, kdo se chce opravdu hýbat, skončí na kole, tak proč si k němu nevybudovat vztah hned od dětství a nenaučit se jej ovládat co nejdokonaleji.

RACE ACROSS AMERICA

**NA KOLE NAPŘÍČ USA
ZA NECELÝCH 11 DNÍ!**

V roce 2017 mi po absolvování mistrovství světa v ultracyklistice Glocknerman, závodu na 1 000 kilometrů v Rakousku, přišel domů certifikát, že jsem se svým časem nominoval na Race Across America. Bezmála 5000 kilometrů dlouhý silniční cyklistický ultramaraton vedoucí ze západního pobřeží USA (Pacifiku) k východnímu (Atlantiku) s limitem na dojetí pouhých 12 dní.

Text: Daniel Polman

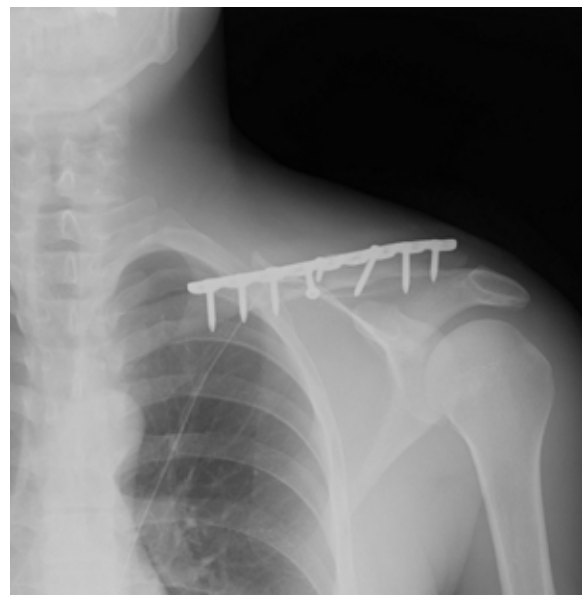
Foto: Tadeáš Kopča / Traga.cz





◀ První metry závodu.

▼ Rentgen po operaci necelé dva měsíce před startem.



Nominační certifikát má platnost dva roky, takže času na váhání moc nebylo. Touha mě přemohla a po nejtěžším evropském závodě Race Around Austria (2200 km / 30 000 m převýšení) v roce 2018 jsem se rozhodl do toho jít a postavit se 11. června 2019 na start slavného RAAM.

Co čert nechtěl, nebo spíš chtěl, necelé dva měsíce před startem jsem se na závodech horských kol v Hradci Králové přimotal do hromadného pádu a na čtyřikrát si zlomil klíční kost. Spravilo to osm šroubů. V době, kdy jsem měl naplánované největší tréninkové dávky včetně ultramaratonu v Itálii, mi přišly hodně špatné karty. Musel jsem na to jít jako hráč pokeru a přesvědčit sebe i ostatní, že to je hratelné.

Po operaci naštěstí nepřišly žádné komplikace, a tak po několika měsících organizační prudy a lízání se z průšvihů v podobě zranění bylo už pouhé postavení se na start RAAMu takovým malým osobním vítězstvím. Velkou podporou v těchto těžkých chvílích i během závodu mi byli kamarádi, celkem osm statečných, kteří se pohybovali se mnou v doprovodném autě a také v naší oáze klidu a načerpání energie – obytném karavanu. Všichni dohromady si říkáme Ultra Paka Racing Team (UPRT) a pod tímto názvem jsme byli zapsaní i ve startovní listině pod číslem 623.

1. DEN – START, KALIFORNIE-ARIZONA (616 km / 24 h), SPÁNEK 0 h

Tak jsme tam konečně stáli. Náš UPRT tým, naše doprovodné auto, já, několik pořadatelů

a davy diváků. Minuta do startu. „Kde máš přední světlo?“ zeptal se mě komisař. Okamžitě jsem se otočil na kluky v autě a řval: „Přední světlo, kluci, přední blíkačku, hned!“ Naštěstí věděli, do jaké přihrádky sáhnout, a asi deset sekund před startem už mi blikalo světlo na řídítkách. Dle pravidel se RAAM musí jezdit s permanentně svítícím nejen zadním, ale i předním světlem, což nám tak nějak uniklo... Takže startovní proceduru jsme neměli šanci si vychutnat, protože jsme se docela stresovali a zmatkovali.

Před druhou time station (dále „TS“) v Bra-wley se na nás podívala jedna z tváří RAAMu, která mi fakt nevoněla a přitom k němu neodmyslitelně patří. Dálnice. Americká dálnice je specifická a od těch našich evropských se liší v mnoha směrech. Asfalt je většinou hrubší, takže kolo po ní rozhodně nejede tak jako na hladkých silnicích. Odstavný pruh je lemován profrézovanými obdélníkovými dírami, které za volantem vzbudí i mrtvýho. Každopádně pokud do toho vlítnete na kole, což se vám během RAAMu stává krutě často, vaše zadnice pozná středověk. Auta tu jsou fakt obrovská, takže zabírají plnou šíři pruhů. A taky hrozně smrdí. Jejich výfuky o průměru okapových rour vyfoukávají černá oblaka, až se vám někdy setmí před očima. Zapomeňte na pravý pruh plný kamionů. Tady to borci s MACy a Peterbily drží pod plným v levém pruhu a bůh ochraňuj každého, kdo by před nimi zpomalil. Jeden by si řekl, že v nějakém malém fiátku tu musí zákonitě zhebnout. No a pak si do toho najedte na kole.

Race Across America

Nejtěžší silniční cyklistický ultramaraton na světě. Limit na zvládnutí bezmála 5000 km dlouhé trasy ze západního pobřeží (Kalifornie) k východnímu (Maryland) je pouhých 12 dní. Závodníci tak musí denně ujet přes 400 km. Spí většinou maximálně 2 h denně, jinak jedou prakticky nonstop. Na trase přes čtyři časová pásma musí překonat brutální vedra ve třech pouštích, úseky s nepříjemným silným větrem a nekonečnými rovinami a také tři stoupání dosahující výšky 3000 m. Nejnižším bodem je Mohavská poušť (–52 m) a nejvyšším sedlo Wolfcreek pass (3309 m). Kvůli náročnosti a přísnému časovému limitu závod okolo 40% účastníků nedokončí. Tři Češi jej nedokončili, třem se to povedlo. Prvním byl Svatopluk Božák (2012) a druhým Tomáš Navrátil (2017).



Specifikem je taky absence jakýchkoli zábran proti zvířatům. Takže odstavný pruh připomíná zvířecí vesničku po kobercovém náletu nebo útoku napalmem. Všechny ty části jejich těl a šťávy z nich na slunci šíleně a nepopsatelně smrdí. Když do toho zaprší, smrdí jinak a rozhodně ne líp. Občas to je fakt k zeblití. Takže pokud mi Táda na začátku dálnic pouštěl do beden song od AC/DC „Highway to Hell“, nemohl vybrat lépe.

Noc nás zastihla někde na konci Mohavské pouště. Teplota neklesla pod 30 stupňů, přes den ukazovala skoro pořád kolem 44–46. Ale co by člověk čekal, když projíždí pouští v „podmořské výšce“ minus 52 metrů, která je vůbec jedním z nejteplejších míst na Zemi. Krajina tady je naprosto úžasná a pro Evropana asi k ničemu nepřírovnatelná.

2. DEN – ARIZONA

(440 km / 24 h), SPÁNEK 0 h

Zatáčky jsem v Arizoně za den projel dohromady asi čtyři, z toho dvě prudší, takže byl čas kochat se tou úžasnou krajinou s červenými skalisky a velkými kaktusy. Důležitou věc, kterou jsme museli řešit, bylo chlazení. Samozřejmě na prvním místě pívka a pak taky závodníka. Přes největší pařáky jsem vozil chladicí vestu a taky mi pomáhaly bílé kompresní návleky na lýtka, stehna a ruce. Vše pak stačilo pokropit proudem vody z rozprašovače – z okýnka pěkně během jízdy. Celou Arizonu jsem taky vezl šátek, přes který jsem dýchal a chránil mé sací potrubí před extrémně suchým, prašným a horkým vzduchem. I ten bylo dobré občas pořádně namáchat.

A kam jsem si sám z lahve rád lil studenou vodu z ledničky, byly tretry. Pokud totiž jedete celý den na asfaltu, na kterém by se úplně v pohodě dala smažit vajíčka, vaše plosky prožívají postupnou kremaci. Navíc otekly, takže mě trápily mnohem víc otlačeniny. Strčit si během přestávky nohy do ledu byly vždycky takové malé Vánoce. Jediné, s čím jsem v pouštích bojoval marně, byly záněty v očích, které mám po laserové operaci suché a dost citlivé. Masti ani kapky moc nepomáhaly – nezbyvalo než se dokodrcat do zeleně a oblastí s vlhčím vzduchem.

▲ Vjezd do Monument Valley.

▼ Silnice vedoucí na Wolfcreek Pass.

► Náhorní rovina Great Plain.



3. DEN – ARIZONA-UTAH (438 km / 24 h), SPÁNEK 3,5 h

Utah nám ukázal krásnou krajinu se skalisky bizarních tvarů, ale také nám vysvětlil, co znamená chytit bouři v poušti. Poryvy větru byly tak silné, že jsem držel kolo v náklonu, jako kdybych projížděl zatáčku sedmdesátkou. Do toho se přidal písek, který se dostal úplně všude, a ta větší zrnka dokázala pěkně štípnout. Jediné, čeho jsem se kromě řídítek držel, byla postranní čára silnice.

Modlil jsem se, ať do toho nezačne pršet, protože pak by se kolo na asfaltu neudrželo. Ale naštěstí nezapršelo a my to bouří probíjeli až na začátek jedné z nejúžasnějších částí závodu, ale i naší matičky Země – Monument Valley. V nohách jsem měl už kolem 1200 kiláků bez spánku! Bylo potřeba už jít spát, ale mně se nechtělo. Na řadu přišel prášek na spaní, který tento problém vyřešil. Spal jsem přes tři hodiny – nejděle za celý závod.

4. DEN – UTAH-COLORADO (439 km / 24 h), SPÁNEK 1,75 h

Během čtvrtého dne jsme se blížili k prvnímu „cut offu“ v Durangu, tedy jednomu ze tří kontrolních bodů na trase, který má daný časový limit. Pokud zde nejste do stanoveného času, můžete si rovnou místo na kolo sednout do auta, dát obličej do dlaní a přemýšlet o tom, co jste udělali špatně a jestli to nezkusíte za rok znovu. Vědomí, že do tohoto místa jsem jel (na mé poměry) fakt dost rychle a pomyslnou linii, která znamená „game over“, mám jen asi sedm hodin za zadkem, mi dává jasnou zprávu: Těch dvanáct dní na přejetí USA je sakra přísný limit.

Před námi nestálo nic jiného než obrovská bariéra Skalistých hor a mnohakilometrové stoupání do jednoho ze symbolů závodu – horského sedla Wolfcreek pass (3309 m). Kopce mi svědčí a platilo to i zde. Silnější kafe pak byl sjezd, který mohl skončit průšvihem. Najednou jsme za zatáčkou spatřili červená světla a já jen zahlásil do mikrofonu: „Ty vole, to je náš obytník! Co to tady sakra vyváděj!“ David mával jako o život, ať brzdíme. Zaflokovali jsme to těsně před nimi, takže kousek před čerstvým sesuvem půdy, nánosem bahna a kamení. Vlítnout do toho v rychlosti na kole by znamenalo...



No, radši jsem na to nemyslel a spíš děkoval klukům, jak skvěle a rychle zareagovali.

Po dvou hodkách spánku jsem nabral sílu na další tvrdou zkoušku, kterou bylo sedlo La Veta Pass sahající až do výšky kolem 2900 metrů. Od předchozího dne jsme nespádli pod 2300 metrů. Že se to na mně pomalu, ale jistě podepisuje, jsem pocítil právě při tomhle ne zrovna jednoduchém stoupání. Bolela mě hlava a občas se mi i točila, o úbytku sil způsobeném nedostatkem kyslíku ani nemluvě.

5. DEN – COLORADO-KANSAS (443 km / 24 h), SPÁNEK 2 h

Colorado se s námi rozloučilo deštivým peklelem. Hned s první kroupou o velikosti lískového ořechu, která udeřila do mé helmy, jsem si uvědomil, že dostanu pěkný kartáč. Pak následovala salva jako u Verdunu. Jeden projektil akceleroval silným poryvem větru a zemskou gravitací trefil mé pravé ucho. Ultrapako sestřeleno. Kulometná palba po asi pěti minutách utichla a začalo zase už „jen“ pršet. Jenomže ona to byla jen taková přehra. Náhle totiž jen pár kiláček ode mě

Specifikem dálnic je taky absence jakýchkoli zábran proti zvířatům. Takže odstavný pruh připomíná zvířecí vesničku po kobercovém náletu nebo útoku napalmem.

Peugeot e-208 je nejprodávanějším malým elektromobilem v Evropě. Nechte se i vy zlákat jeho svěžím designem, ultramoderním interiérem, arsenálem asistenčních systémů a vynikající elektrickou účinností s dojezdem přes 350 kilometrů na jedno nabití. Jízdu elektromobilem budete milovat. Je bez hluku, vibrací, nutnosti řadit a samozřejmě bez emisí CO₂. Dobíjení je přitom snadné. Můžete použít klasickou domácí zásuvku, wallbox nebo rychlodobíjecí stanici, se kterou nabijete vůz z 20 na 80 procent za pouhých 25 minut.

Nyní můžete mít Peugeot e-208 již za 8 939 Kč měsíčně.
www.peugeot.cz

PEUGEOT E-208

OBJEVTE LEHKOST ELEKTŘINY





udeřil s ohlušujícím rachotem blesk. Takhle bezbranný jsem si snad nikdy nepřipadal. Krajina stepního charakteru totiž nabízí úkryt maximálně za metr vysokým keříkem. Mohl jsem si vybrat ze dvou rolí. Buď budu statický, nebo pohyblivý terč.

Vybral jsem si to druhé a pokračoval s opakujícím se prosíkem, ať už přijedou kluci s doprovodným autem. Prásklo to už jen jednou, ale pořád dost blízko, že nechybělo moc a já si taky střelil. Do kalhot. Potom jsem ve sluchátku uslyšel známé zapraskání, neklamné znamení, že komunikátor chytil signál s autem. Kluci! Ohlídl jsem se, byli tam. Jak rád jsem je viděl! Na RAAMu se musí valit vpřed počasí nepočasí, takže Táda tam šoupl „Riders on the Storm“ od Doors a jelo se do deště, ve kterém jsem urazil hodně přes dvě stě kiláků.

6. DEN – KANSAS–MISSOURI (502 km / 24 H), SPÁNEK 2 h

Na nekonečné roviny typu „den pojeděš rovně a pak mírně uhneš doprava“ jsem byl připravený. Cívil jsem na to z trenažéru v garáži, když jsem se dával do kupy po operaci kličky a pouštěl si reporty na YouTube. Vítr mě taky nepřekvapil. Prostě to tu bylo přesně takové, jaké jsem to čekal. Člověk šlape jak blbec mezi poli, asfaltka mizí kdesi v nedohlednu, stejně tak sloupy s elektrickým vedením. Vlastně to tu je něco mezi jízdou na kole a šlapáním na trenažéru. Řídítka máte rovně, tempo je konstantní a před vámi to vypadá pořád stejně.

Největším vzrůsem v Kansasu byly dvě věci. Tou první byly obrovské nákladní vlaky. Počet vagonů se mi z hlavy vykouřil, ale jeden stojící vlak jsme míjeli poctivých pět kiláků. Bohužel stejně dlouhá byla i ta druhá, o poznání smutnější kulisa. Nekonečný černý oceán krav. Jsou

tu namačkané jak sardinky, stojí ve vlastních výkalech a z koryt jedí nějaký chemický substrát. Když jsem na tu průmyslovou genocidu koukal, přál jsem každý kravce, ať je v jednom z těch domečků, kde je zabijou a namelou do burgerů, co nejdřív. Víím prd, co je po smrti a moc po tom nepátrám, ale kdyby náhodou fungoval princip reinkarnace, chraň mě ruka boží, ať se nevtělím do kansaské krávy.



7. DEN – MISSOURI (395 km / 24 h), SPÁNEK 2 h

Myslel jsem, že největší opruz na RAAM bude Kansas, ale mylil jsem se, bylo to Missouri. Kombinace vlhkého vzduchu z promáčené půdy a bažin, smrad hniající vody smíchaný se smradem z výfuků, extrémně silný provoz, čůrky potu tekoucí od hlavy až do ponožek a k tomu všemu ještě zatopené silnice. Bohužel jsme dostali dáreček v podobě asi třináctikilometrové objížďky kvůli záplavám. Doma jsem si všechno i díky videím dost dobře vizualizoval, takže jsem byl na všechno psychicky připraven. Ale na tohle ne.

Nedokázal jsem akceptovat to, že mám na tak brutálně dlouhé štrece jet ještě víc kiláků, než je oficiální trasa. To byste nevěřili, jak mě tohle rozkoplo. Bylo vedro a zmiňovaný provoz na objížďce ještě zhoustnul. Začal jsem nadávat na organizátory, kteří samozřejmě udělali to jediný možný – poslali nás mimo zatopenou oblast. Ale tohle mi bylo v tu chvíli úplně jedno. Potřeboval jsem pro svoji našťavanost najít hromosvod a stali se jím právě oni. A tak se kluci v autě bavili mými výlevy, které se řinuly z repráku na palubce.

Ultracyklistika je hodně o hlavě a o emocích. Z pohledu celého závodu bylo těch třináct kiláků směšných, zanedbatelných. Ale moje hlava je nepobrala. Pokud bych v sobě ty špatný emoce dusil, bouchla by mně ta moje makovice jako papírák s nefunkčním ventilem. Ve městě West Alton u amerického veletoku Mississippi jsme zakončili přesně týden závodu a úspěšně projeli druhým cut offem na 3379. kilometru. Na stanovený limit jsme měli šestnáct hodin k dobru. Vnímali jsme to jako skvělý odrazový můstek pro dokončení RAAMu.



Kombinace únavy z nedostatku spánku a vyštavenost z další celodenní jízdy v lijáku vyústila v táhlém klesání v mikrospánek. Šel jsem na hubu tak rychle, že jsem se nestačil ani leknout.

8. DEN – MISSOURI-ILLINOIS (501 km / 24 h), SPÁNEK 1,5 h

S příjezdem do Illinois jsme začali trochu řešit i naše pořadí v závodě a případný výsledný čas. Díky předjetí Isi Pulver a Thomase Odoma jsme nakoukli do první desítky celkově. Asi třicet kiláků před námi jel Kanadán Peter Oyler, za námi to valil Rakušan Markus Brandl (odstup 50 mil), Švýcar Philipp Amhof (75 mil), Australan Alan Bradley (90 mil) a s ním ještě Brazilec Marcelo Soares. V podstatě jsme se shodli na tom, že by nebylo od věci tuhle mezinárodní grupu přivést za sebou až do cíle. Jelo se mi dobře až do chvíle, než začalo lejt jako z konve.

Cedařák nás doprovázel až do Bloomingtonu, kde jsme zažili dost krizový moment. Když jsem se ohlédl, viděl jsem, jak kolem našeho auta doslova rotuje borec v nějakém starším sedmimístném křápu. Okamžitě jsem skočil na obrubník a byl jsem ochotnej pokračovat i za svodidla. Zkrátka si skokem zachránit zdraví a možná i život. S tím borcem, který obkroužil naše auto a pak couval přímo přede mnou, jsme se dokonce střetli i pohledem. Ani nebyl moc vyděšený, auto se mu stočilo zase do směru jízdy, a zatímco jsme dokoukávali ten zážrak, že to do nikoho nenapálil a o nic si ani neškrtil, přidal lehce plyn a zmizel. Řekli jsme si nahlas, že naši hlavní prioritou musí být dojetí do cíle ve zdraví, a já se u toho podíval na fotku manželky a dcerek nalepenou na rámu.

9. DEN – INDIANA-OHIO (435 km / 24 h), SPÁNEK 2,75 h

Deště se trochu mírnily, zato vítr zesiloval. Dle zápisků v roadbooku to bylo přesně 1149 kiláků do cíle, když se chvíli před námi zvrátil sloup s elektrickým vedením. Náhle se vedle nás ozval s ohlušujícími ranami a oslepujícími záblesky silný výboj. Vmžiku zaznamenával můj wattmetr výkon 800 wattů. Kdo by to řekl, že i na RAAM dojde na spurt v nejintenzivnějším závodním tempu. A navíc devátý den. Na řadu přišla i další

objížďka – už třetí. Naplno jsem si uvědomil, že jedu ročník, který určitě nebude patřit mezi ty rychlé, protože ve špatných povětrnostních podmínkách najedeme o dost kilometrů víc.

10. DEN – OHIO-ZÁPADNÍ VIRGINIE- -MARYLAND (360 km / 24 h), SPÁNEK 2,5 h

Přejezd do Západní Virginie představoval 140 kiláků těžkého řemesla na frekventované dálnici US 50 Appalachian Highway. Profil připomínal břit pily. Ostatně převýšení 3600 metrů na tomto úseku mluví za vše. Navíc začal úřadovat i déšť. Tenhle úsek byl neúprosnou kombinací třech věcí, které by vás měly odradit od toho tu jet na kole: obtížná stoupání, šílený provoz a hnusné počasí. RAAM je o tom, že i po deseti dnech non stop jízdy nad tím mávnete rukou a jedete.

Kombinace únavy z nedostatku spánku a vyštavenost z další celodenní jízdy v lijáku vyústila v táhlém klesání v mikrospánek. Šlo jen o krátké klímbnutí, ale v té rychlosti je i takový okamžik strašně nebezpečný. Trhnul jsem leknutím za říditka a okamžitě najel na profrézované díry, které mají v případě mikrospánku řidičům pomáhat (vzbudit je). Mně vlastně taky pomohly. Ale k zemi. Šel jsem na hubu tak rychle, že jsem se nestačil ani leknout, a skončil ve svodidlech. Naštěstí jsem do nich vlítnul po nohách. Bylo mi jasné, že jsem si solidně narazil kotník a bok, ale na pokračování v závodě to určitě bude. Naštěstí! Skončit pět set kiláků před cílem, to by byl fakt strašný průšvih!

11. DEN (POSLEDNÍCH 19 H A 49 MIN.) - MARYLAND-PENSÝLVÁNIE-MARY- LAND (386 km / 24 h), SPÁNEK 0 h

Začali jsme opravdu závodit. Zbývalo nám nějakých čtyři sta kiláků do cíle, Thomas Odom se pohyboval šest mílů za námi a třináct mílů před námi jel Kanadán Peter Oyler. Závodní horečka se začala zvyšovat s myšlenkami na posun v závodě o další příčku a taky na nejlepší čas českého závodníka. Nad tím vším ale dost zřetelně trůnilo memento z noční dálnice. Na prvním místě je

▲ Poslední metry k nirváně.

▲◀ Kytarové sóličko v cíli.
Něco takového prý ještě neviděli.

◀ Šlapu si, ani nevím jak...

bezpečnost, to ostatní leží prioritně hodně nízko. Zkrátka hlavně to už dorazit do finiš!

Apalačské hory jsme přelétli jako nic a nakonec se přes noc cílové lajně hodně přiblížili, abychom ji po 10 dnech 19 hodinách a 49 minutách prošli. Posledních 250 metrů do cíle v přístavu City Dock v Annapolisu jsme absolvovali všichni společně. Jako jeden muž, jako jeden mančaft a banda kamarádů, která si jen tak přešmikla Ameriku vejpůl a užila si u toho sice málo spánku, ale kupu legrace a nezapomenutelných zážitků. Pro nás i naše skvělé fanoušky, kteří nás hnali kupředu od prvního šlápnutí, přišel obrovský okamžik štěstí, radosti a zadostiučnění po tom všem, co se před odletem dělo. Vyrázili jsme vstříc cílové čáře, kterou jsem tradičně přešel po zadním.

S klukama jsme se na sebe sesypali a jenom jsme řvali, řvali a skákali a řvali. Radost z nás doslova tryskala proudem.

Nakonec jsme jako nováčci dojeli sedmí v celkovém pořadí a čtvrtí v kategorii muži do 50 let. V 38leté historii závodu jsem se stal 339. úspěšným finišerem RAAM. To podstatné ale je, že jsme ve zdraví dojeli a hlavně si to celé užili jako parádní kamarádský výlet.

SKUTEČNÝ CÍL JE DOMA.

V NOVÉ PACE

V cíli RAAM se o nás dva dny staral Novo- pačák Milan, který žije už několik let v Annapolisu, kde RAAM končil. Do cíle nám přivezl řízký, guláš a české pivo. To fakt nevymyslíte... Ale ten úplně největší „amerikej sen“ proběhl

po přistání v Praze, kam vyrazil celý autobus kamarádů a příbuzných, několik fanoušků auty a taky Tomáš Navrátil, který dokončil RAAM v roce 2017. Vytrvalostní sportovní výkony spojené s nedostatkem spánku a velkou zátěží organismu bývají často spojené s různými přeludy a halucinacemi. Během RAAM jsem jimi vůbec netrpěl, ale po příjezdu na zaplněné novopacké náměstí, jsem si musel vskutku protírat oči a štípat se, jestli se mi to nezdá. Pačáci náš Ultra Paka Racing Team přivítali ve stylu Nagano. Navíc jsme to vůbec netušili, protože se jim to podařilo udržet v tajnosti, takže i mimo dosah sociálních sítí. Teprve doma jsme díky fanouškům mohli zažít tu nejsilnější esenci RAAM 2019, proti které byl průjezd cílovou bránou slabým odvarem! ■



- ◀ My jsme paka aneb Týmový úspěch.
- ▼ Zaplněné náměstí doma v Nové Pace aplauduje.

Daniel Polman

Od narození (říjen 1979) žije v podkrkonošském městě Nová Paka, s manželkou Šárkou vychovává dvě dcery. Po dokončení magisterského studia managementu cestovního ruchu pracoval 14 let jako šéfredaktor časopisu lidé&HORY, dnes působí jako publicista na volné noze. Svá dobrodružství líčí v knihách a vždy je také spojuje s dobročinnými sbírkami. Je také autorem úspěšné trilogie pohádek o rodině Nezmarů. Oblibě se těší i jeho vtipně pojaté přednášky spojené s promítáním fotografií a filmů. Stal se prvním Čechem, který překonal v závodě na 24 hodin hranici 800 a poté i hranici 900 kilometrů. Dosáhl několika extrémních výkonů v disciplíně „bike&hike“ kombinující cyklistiku a vysokohorskou turistiku. Několika mezinárodních úspěchů dosáhl na ultramaratonských tratích, včetně těch nejdelších. V roce 2019 dokončil jako třetí Čech 5000 km dlouhý závod přes USA Race Across America, v červenci 2022 se stal prvním českým finišerem 7400 km dlouhého závodu bez podpory North Cape – Tarifa protínajícího 15 evropských zemí.

Více na webu:

www.danielpolman.com

[polman.daniel](https://www.facebook.com/polman.daniel)

[@dandapolman](https://www.instagram.com/dandapolman)



NOVINKA_

OMNE ULTRA

Vycházející z modelu Omne byla verze Ultra vyvinutá tak, aby se postavila všem výzvám a překážkám vašeho dalšího gravelového dobrodružství.

VÍČ INFORMACÍ NA [POCSPORTS.COM](https://pocsports.com)

poc



OBJEVTE TO NEJLEPŠÍ

- Automatické ostření s využitím umělé inteligence
- Až 40 sn./sec. s dokonalou kvalitou obrazu
- Svoboda snímání z ruky
- Profesionální kvalita videa až 6K RAW / 4K UHD
- Extrémní výkon v extrémních podmínkách
- Intuitivní ovládání a ergonomie



EOS R6 Mark II

IN-BODY
IMAGE
STABILIZER

×

OPTICAL
IMAGE
STABILIZER

180p
High Frame Rate
HD Movie

24.2 MEGA
PIXELS
CMOS

**Up to
30**
Frames
Per Sec

Dual Pixel
CMOS **AF II**

60p
4K

Canon