

## ROZHOVOR JAKUB SVOBODA

text Kamil Hofman foto Tomáš Tesar

„Určitě přijďte, budu potěšen. Aspoň na chvíli vypadnu od montážního stojanu a z kanceláře,“ přivítal náš návrh na setkání Jakub Svoboda (45), zakladatel a spoluvlastník internetového obchodu Kolokrám a hlavně cyklista a velký obdivovatel Itálie i tamních tradičních značek, které sám prodává.



# Furioso!

Vítá nás doma v Kamenickém Šenově v bývalé budově jablonecké Preciosy. Dole v přízemí ještě stále sídlí firemní prodejna křišťálových lustrů, ale na fasádě visí obří poutač s nápisem Kolokrám. Už jsou tu ve svém, a to hlavně díky nedávné investici jeho nového strategického partnera, která mu umožnila firemní rozvoj a také dala větší prostor k tomu, co má na své práci nejradši – věnovat se zakázkové stavbě kol a osobnímu kontaktu se zákazníky. Vymýšlí propagaci, marketing, ale klidně stráví montáží kol nebo balením zásilek v e-shopu dvacet hodin v kuse, když je zrovna potřeba. To tak úplně nezapadá do obrazu majitele renomované společnosti. Ale Jakub to tak dělal vždycky. S vášní. Třeba když ještě aktivně závodil, v Příbrami, pražské Dukle, Joku i jinde, a na to, aby se mohl věnovat cyklistice a konkurovat těm, co jenom jezdili na kole a nechodili do zaměstnání, si musel vydělat regulérní práci.

Je lepší žít hodinu jako tygr než celý život jako červ, vystihuje „Svobodáka“ jeho životní krédo uplatňované ve sportu i v byznysu. Prostě živel. Vášnivý, nedočkavý, vznětlivý a umíněný, přitom s citem pro eleganci, šarm a kreativitu. Furioso. Zuřivý v tom nejlepší slova smyslu, zároveň nepostrádající osobitý druh pokory. Bouřlivák z podhůří Lužických hor jde do všeho naplno, s velkým srdcem. Srdcem, jež bije také pro Itálii.

Na úvod ještě jedna italská historka dokreslující jeho osobnost. Na hobby závod Gran Fondo Eddy Merckx ve Veroně dorazil na start v dresu s italskou trikolórou a symboly značky Cipollini, kterou u nás zastupuje. „Ptali se mě, co tam jako dělám, když jsem národní šampion. Chtěli se mě zbavit, vyštípat ze skupiny. Já jim na to odvětil, že jsem mistr Maďarska,“ vysvětluje v odkazu na stejnou zeleno-červeno-bílou kombinaci národních barev obou zemí. „A oni mi to zbaštili,“ směje se.

Zastupoval či stále zastupuje řadu italských značek. Začínal s koly Fondriest a vypracoval se na nejlepšího zahraničního distributora značky. Prodává tretry DMT,

pneumatiky Pirelli, exkluzivní kola Cipollini a od letoška se také nově stal oficiálním zástupcem tradičního výrobce rámu De Rosa pro Českou republiku. Nikoliv náhodou svůj největší závodnický úspěch prožil několikanásobný vítěz maratonské série 53x11 právě v Itálii v prestižním amatérském etapovém podniku Giro del Friuli, který v roce 2011 vyhrál.

### Jakube, proč zrovna Itálie?

„Jsem ročník 1975 a už od dětství jsem obdivně vzhlížel k Saronimu, měl jsem

„Není to jen o penězích, ale i o tom, co můžeme nabídnout, o vztahu ke značce a Italové to dokáží ocenit.“

také rád Bugna, Fondriesta, líbil se mi styl Chiappucciho, i když mým velkým miláčkem byl taky Miguel Indurain. Vždycky jsem obdivoval Itálii. Fascinuje mě italský cit pro umění, sochařství, malířství, krásné věci. Mám rád silnou kávu, dobré víno. Pravidelně jsem tam začal jezdit, až když jsem se blížil poznal s Romanem Kreuzigerem a vydal se za ním na Gardu.“

### Ale už předtím jste tam přece závodil, ne?

„Ano, to je pravda. Vyjeli jsme do Itálie s národákem druhé garnitury, když tam no-

minovali klub z Příbrami. Tehdy jsem oblékl dres s trikolórou, jehož jsem si vždycky nesmírně vážil. Jel jsem Giro Del Medio Brenta a Giro d'Oro. To bylo někdy v roce 2002 a šlo o moji první zahraniční konfrontaci. Když jsem se postavil na start, měl jsem v kapse foťák, takový to byl pro mě zážitek. Já zase nebyl tak dobrý cyklista a najednou vedle mě klábosili Pozzato, Cancellara a s nimi také mladý Klasa, celkem nás tam bylo asi sedm Čechů. Nevěděl jsem tenkrát vůbec, do čeho jdu, ale už po 60 km jsem pochopil, že závodění na téhle úrovni je o něčem jiném. Jeli jsme přes stoupání k Bassanu del Grappa, došlo k první selekci a já najednou zjistil, že už za mnou nikdo nejede. Zachránila mě přítelkyně Jána Valacha, která mi podala bidon, protože náš mechanikář jel vpředu a sledoval závody, zatímco my jsme zůstali vzadu bez vody. Vedle mě se najednou objevil nějaký Kolumbijec, Hernan Buenahora. Pak jsem se díval do výsledků a o pár let dřív tenhle snědý díblík dokončil Tour i Giro v první desítce. Mezi odpadlíky byl Ukrajinec, který tam závodil s dráhovou reprezentací, a ptal se mě, jestli se taky připravuju na olympiádu. Ne, já jdu po návratu domů normálně do práce, odpověděl jsem mu.“

### Takže nahlédnutí do jiného světa.

„Jak z jiné planety. Druhý den jsme jeli kopcovitou jednorázovku Giro d'Oro a už ze slavnostního startu na ostrý se stoupano šest kilometrů. Kluci ze Saeca a Mapei si u toho v klidu povídali a já měl přitom na budíku 180 tepů. V tom závodě jsem spadl v tunelu a ze země se zvedal se mnou taky Pippo Pozzato. Na zádech jmenovku a napomádované vlasy. Jel jsem na kole Cannondale CAAD 3 v barvách týmu Saeco, které jsem si koupil za vlastní peníze v obchodě u pana Štěrby, a to jsem tam tehdy trochu rozbil přes Pozzata. Pak jsem o něm mluvil s mým dobrým kamarádem Michalem Mourečkem, který taky krátce závodil v Itálii, později založil značku Festka a oba jsme se potkali v Dukle. Pozzato? To je takový manekýn, nagelovaný frajírek, povídá

mi. Prý parodie na cyklistu. No, ta parodie pak byla docela úspěšná."

**Váš největší závodnický úspěch se váže rovněž k Apeninám, konkrétně k Giro del Friuli, respektovanému amatérskému etapáku, který jste ovládl takřikajíc na „stará kolena“. V šestatřiceti letech.**

„To byl neuvěřitelný příběh. Tehdy už jsem prodával kola Fondriest a Maurizio, jehož považuji za skvělého člověka, mě pozval do svého týmu. Angažoval jsem do něj i Ondru Sosenku, který mi už rok předtím dělal tlumočnicka z italštiny na Eurobiku, přece jen byl v té době stále světovým rekordmanem v hodinovce a na to Italové slyšeli. Dorazil jsem tam na kole Fondriest s první elektrickou sadou Shimano Dura-Ace, které jsem si sám postavil. Den před startem jsem se jel ještě po večeri projet. Vrátil jsem se až o půlnoci. Kolo v pořádku. A druhý den jsem hodinu do startu zjistil, že mi to neřadí. Novinková sada, co teď s tím? Navíc jsem zjistil, že v Itálii se na mé poměry ani pořádně nesnídá. Oni si dají kafe a nějaký sladký rohlík, zatímco já zvyklý na vajíčka, šunku se potřebuju pořádně nakrmit. Jsem taky docela cholerik a když něco nefunguje, tak jsem dost v nervech. Naštvaný a ještě ke všemu hladový, to je nebezpečná kombinace. Srpen, všude dovolené, fabriky zavřené. Vzali mě někam do obchodu a borec začal zkoušet baterku. Já už byl fakt vytočený, protože jsem věděl, že mi neřadí šaltr. Nedokázal to opravit. Takže paráda, říkal jsem si ironicky. Přijel jsi sem za své, s sebou dva lidi, těhotnou manželku a teď nemůžeš závodit, protože nemáš na čem.“

**Jak jste si s tím poradil?**

„Prostě jsem vyrazil do první etapy na kole, kde mi šlo řídit jen velkou a malou na

Čekala nás etapa přes Monte Crostis. Na první kopec jsem s nimi vyjel a jak jsem byl nabuzený, v mokřím sjezdu jsem jim ujel. Ťukali si na čelo. Hahaha, maglia rosa! Kam jedeš, magore? ”

přesmykači, jinak nic. První kopec jsem vycoval, dovezli mě zpátky. Na 70. km jsem se obrátil na Ondru Sosenku, co jel v týmu se mnou: Hele, já na to kašlu. Ale zbytek etapy byl po rovině a jak jsem to vždycky rozpálil na dálničních nadjezdech, abych si udělal fóra, ale pak jsem zpomalil, ostatní na mě nadávali. Takhle mě to najednou vyplivlo v ujeté 11členné skupině a v cíli jsem spurtoval šestý na nejtěžší převod.“

**Takže to už vám museli Italové zajistit nějaké jiné, funkční kolo.**

„Slibovali to. Zítra budeš mít nové, co ti bude sedět, ujišťovali mě. Druhý den etapy v kopcích a oni před startem, že se jim nepovedlo kolo opravit a že když jsem to zvládl včera, tak to dám i další den. Nevěřil jsem vlastním uším. Jet s tímhle kolem, co řadí jen na velký a malý převodník kopcovitou etapu? To už jsem bodně nadával. Deset minut do startu, vedle stál tým Selle Italia, šel jsem za mechaniky s prosbou, jestli nemají

volnou rezervu. Dali mi rám 52 cm, sotva jsem se na něj poskládal, ale přeházel jsem na to pedály a kola Lightweight. Nic jiného mi nezbývalo, musel jsem na něm jet. Ještě se musím zmínit, že po první etapě se kousek od nás skácel k zemi Andrea Pinarello. Už ho neoživil, infarkt, 42 let. Zní to morbidně, ale tahle tragická událost vlastně umožnila moje pokračování v závodě.“

**To musíte vysvětlit.**

„Jak jsem potřeboval rychle připravit to malé půjčené kolo, nestihl jsem start, ale protože se držela minuta ticha za Pinarella, zachránilo mě to. Cereмонie na startu se zpozdíla a já měl šanci dojet do balíku, který se už přesouval ze slavnostního na ostrý start. Ale zapomněl jsem na jednu věc, za kterou vás můžou diskvalifikovat. Nestihl jsem si nasadit čip. Přijel jsem za rozhodčími, abych jim to oznámil. Mávli nad tím rukou. Určitě si v duchu říkali, že jsem stejně nějaký plašan. A jak jsem byl vytočený, minul jsem balík a pokračoval dál, takže jsem se zase dostal do úniku. Až v závěru mě utrhli, přijel jsem do cíle třetí, což mě vyhouplo do růžového dresu díky tomu úniku z prvního dne. V kopcích a na kole asi o tři čísla menším. Prostě schýza!“

**Nezdá se, že šlo o snadno získané vítězství.**

„Patálie pokračovaly dál. Jako vedoucí závodník bych asi už měl mít kolo, na kterém se dá normálně závodit. Přišli za mnou lidi od Fondriesta a začali se vyptávat, jaký chci rám, jakou velikost a co na něj, že všechno bude do další etapy nachystané. Co myslíte?“

**Že slibem neurazíš.**

„Přesně. Dorazilo kolo velikost 58 cm, tak pro 190 cm vysokého chlapa, kdežto já



„Tak jsem se vracel domů s pocitem, že mám zastoupení asi nejdražší značky na světě a že je to zřejmě úplně k ničemu.“

[www.iVelo.cz](http://www.iVelo.cz)

## VELO 6/2020

- **DENÍKY Z POHRANIČÍ** – nový seriál a zajímavá místa, skvělé stezky, genius loci i bikepacking
- **SKANDINÁVIE DOBYTA** – pětítýdenní putování našinců po trailech severu
- **ASPOŇ JEDNOU ZA ŽIVOT** – Oregon Timber Trail a jeho téměř 1070 km singletracků
- **BIKOVÝM HRDINOU** těžce a pomalu aneb středočeská nezávodní výzva 160 km jménem Bike Hero
- **PREVENCE CYKLISTICKÝCH BOLÍSTEK** – celosezonní údržba hlubokého stabilizačního systému
- **DO TECHNIKY S CINKEM** – příprava naší jedničky na náročnost XC tratí
- **RÁM VE FÓLII** – konkrétní pohled na mechanickou ochranu proti poškození



**JIŽ V PRODEJI**

- **TESTY:** novinky 2021 – Cannondale Scalpel, Specialized Diverge (včetně přímého srovnání s předchozí generací); e-bike Santa Cruz Heckler CC S, trail biky Commencal Meta TR 29 Ride a Trek Remedy 8, hardtail Fuji SLM 29 2.7, Ridley Ignite SLX GX Eagle a Orbea Laufey H-LTD, XC full MMR Kenta NX 29
- **PRAVIDELNÉ RUBRIKY** – šest osobností na společné téma, testy komponentů a doplňků, trénink pro hobby jezdecké, rozhovory, reportáže, sport...

**HRAJEME O KOLO ZA 62 000 Kč!**

mám zhruba o deset miň. Tak jsem je poslal někam a vzal jsem si znovu to půjčené s malým rámem. Čekala nás etapa přes Monte Crostis. Na první kopec jsem s nimi vyjel a jak jsem byl nabuzený, v mokřím sjezdu jsem jim ujel. Ťukali si na čelo. Hahaha, maglia rosa! Kam jedeš, magore?“

**Jak to dopadlo?**

„Docvakli mě až tři kilometry pod vrcholem Monte Crostis, nechápu, jak jsem to přežil, ale vydržel jsem s nimi. Vyšlo mi to asi o pět vteřin, udržel jsem růžové tričko a v cíli jsem ležel asi půl hodiny na kostkách úplně hotový. Poslední etapu už jsem věděl, že vedení udržím. Já jsem ten závod vyhrál víceméně náhodou, shodou okolností. Za tým sponzorovaný značkou Fondriest, ale na půjčeném malém kole. Zlost mě hnala kupředu. V poslední etapě mi chtěli všichni pomáhat, přestože mi do

té doby nikdo nevěřil. Pro prvního totiž byly určeny ceny v hodnotě 20000 eur. Nikdy jsem z nich nic neviděl. Nechal jsem to na manažera týmu, aby je rozdělil a poslal nám náš díl, ale on někam zmizel. Přesto jsem byl spokojený. Toho vítězství si cením a po závodě jsem se mohl vyfotit s mým idolem Chiappuccim, který byl jedním z mých poražených soupeřů.“

**To okřídlené italské „doppo, domani“, později, zítra, vás neodradilo od obchodování s tamními firmami?**

„Člověk s tím musí počítat. Italové jsou nepřekonatelní v designu, kreativité, ale obchoduje se s nimi složitě, mají problémy s dodržováním termínů, vyřizováním reklamací a vůbec komunikace s nimi občas vázne. Ale ty značky mají duši.“

**Proč jste si vybral italská kola?**

„Já jsem nejdřív usiloval o zastoupení španělské Orbe, protože jsem tehdy žil se Španělkou, ale to nedopadlo. Chtěli jsme nabízet celá kola, zastupovat nějakou renomovanou značku, nejen prodávat díly přes e-shop. Poohlížel jsem se spíš po menších firmách hlavně v Itálii, jenomže polovina z nich jako Rossin, Scapin a podobně se nacházela těsně před smrtí. Narazili jsme na kola Fondriest. Sedli jsme do fabie a jeli za nimi do továrny. A oni že ano, že můžou dělat zastoupení. Dařilo se nám. Vozili jsme rámy a stavěli kola na zakázku, to nám fungovalo. Tehdy jsme nabízelí slušné kompletní silničky kolem 50000 korun, dnes v tomhle segmentu cenově konkurovat sériovkám nelze. Za první rok jsme prodali 180 kol. Byli šokováni. Tvrdili, že jsme jejich nejlepší zahraniční prodejce, a já jim na to odvětil, že v tom případě něco dělají špatně.“

## Vzpomínám si, jak jste na výstavě Bike Brno připravili Mauriziově jako překvapení speciální stroj k výročí jeho úplně prvního vítězství.

„To byla povedená akce. Koupili jsme od Italů nenalakovaný rám, design dělal Petr Slaviček. Zlaté kolo, na něm nápis Borgo Valsugana '75 na počest místa, kde Maurizio jako desetiletý klučina dosáhl svého prvního triumfu. Mělo to velký ohlas, ale nakonec zůstala ve vzájemném vztahu se zástupci značky hořkost. Končil jsem s nimi znechucený. Dělalí jsme ročně obrat půl milionu eur, nejenom v kolech Fondriest, ale i včetně značky Torpado určené pro velká nákupní centra Intersport či Tesco. Ale to nebyl byznys pro mě, já jsem chtěl dělat obchod, ale ne nabízet špatné zboží někomu, kdo kolům nerozumí. Povědomí o značce Fondriest bylo dobré a dokázali jsme postavit hezká kola za dobrou cenu, ale s přístupem k zákazníkovi byli Italové na štiřu. Konkrétně šlo o praskající sedlovky. Tak jsem navrhol: Poďte se, prodali jsme 180 kol, pošlete 180 nových sedlovek a já napíšu zákazníkům omluvný dopis s dodáním náhradní sedlovky, jako to dělají u vadného dílu při svolávání automobilky. Jenomže to bylo neprůstředné. Že je to příliš drahé. Jenomže kolik stojí spokojenost a věrnost zákazníka, renomé značky? To oni nechápali. Tak jsem s nimi přestal spolupracovat.“

### A s Cipollinim je to jiné?

„To je taky zajímavá historka. Vyrázili jsme s Ondrou Sosenkou na výstavu Eurobike a on na mě hulákal: Kubo, Mario Cipollini se s tebou chce sejít! A já na to: Cipollini? Já s ním ale nechci mluvit, já ho nemám rád. Takový namachrovaný frajírek. Ale že prý dělá kola pod vlastní značkou, to musíš vidět! Nechal jsem se přemluvit, ale byl jsem z toho rozladěný, o zastupování jsem nechtěl ani přemýšlet, protože jsem se v té době ještě hádal s lidmi od Fondriesta. Hledal jsem nějakou jinou značku, nejraději italskou, avšak prodejnou, ne kolo za tři sta tisíc korun. Líbily se mi Olmo, Guerciotti, ale tam šla jednání do ztracena. Přišli jsme tedy na stánek k Cipollinimu. Kola byla krásná, perfektní laky, korektní přístup. Tak jsem se vracel domů s pocitem, že mám zastoupení asi nejdražší značky na světě a že je to zřejmě úplně k ničemu.“

### Změnil jste názor?

„Koupili jsme tam dvě kola a hned jsme je na výstavě v Brně prodali. Lidé to chtějí, protože jde o tvarově jedinečný rám, prostě se to kolo odlišovalo. Značku Cipollini jsme tak získali náhodou, ale za těch osm let jsme poznali, že tam pracují profesionálové, zboží od nich přichází nepoškozené, mají náhradní díly a komunikují. Vlastnicky jde o jednu společnost zastřešující značky DMT, Cipollini, Alé a nyní i Eddy Merckx, my zastupujeme první dvě.“

„Za první rok jsme prodali 180 kol. Byli šokováni. Tvrdili, že jsme jejich nejlepší zahraniční prodejce a já jim na to odvětil, že v tom případě něco dělají špatně.“

### Nejde o takové objemy, ale zase se lze spolehnout na profesionální přístup.

„Přesně tak. Věci si objednáte dopředu a oni je vyrobí a včas dodají. Teď končila rámová sada Bond, máme tam nějakou pozici, ne kvůli objemu, ale díky tomu, co děláme pro značku, a tak nám ještě nějaké dodali. Některé věci se mnou i konzultuji. Ty vztahy jsou nadstandardní. A Italové dokáží být uznalí, když vidí zájem. Na předváděče ve Veroně mi to nedalo, ostatní šli do muzeu a já si vyjel na Lago Maggiore, protože jsem tam nikdy nebyl a moc mě to tam lákalo. Vrátil jsem se za šest hodin. Oni tomu nechtěli věřit. Tys dojel k Lago Maggiore? Vždyť to je 80 km tam a 80 zpátky! No jasně. Vždyť musím otestovat vaše kola. Pochopili, že je mám opravdu rád, že chci vědět, co prodávám, že mi nejde jen o prostý byznys. Promítlo se to následně i do toho, že jsme obdrželi rovněž zastoupení treter DMT, přestože jiný zájemce z Česka nabízel i pokrytí Slovenska, Maďarska, Polska, kde už obchoduje. Není to jen o penězích, ale i o tom, co můžeme nabídnout, o vztahu ke značce a Italové to dokáží ocenit.“

### Zatím poslední vaší italskou love story je srdíčko ve znaku De Rosa. Pro mnohé srdeční záležitost, ale značka u nás nemá na různých ustláno a často mění distributora.

„Ono je to u italských značek složité. Spousta šikovných lidí s vášní pro kola byla odejita, přicházejí noví manažeři a jsou pod tlakem majitelů, kteří lpějí na objemech a ziscích. To se přihodilo i značce Cipollini. Chtěl jsem nějakou klasiku. De Rosu, jejíž historie sahá až do roku 1953, jsem měl vyhlédnutou delší dobu. Mívají občas problémy s vyhotovením laků a já mám rád věci dokonalé, jsem na to pedant. Určitě budu nakupovat pouze rámy a věnovat se stav-

bě kompletních kol na zakázku, abych si ohlídal kvalitu a dělal to 'po našem', tedy s německou precizností. Přece jen jsem ze Sudet.“

### Jak vidíte budoucnost tradičních italských značek?

„Budou to mít těžké. Jde o tradici, klasiku, ale stojící na osobnostech zakladatelů. Moc se neví, že Ernestu Colnagovi nedávno zemřel mladší bratr Paulino, jeho pravá ruka, který byl dlouhodobě nemocný. To ho určitě zasáhlo, do toho riziko koronavirové nákazy. Prodej značky do Emiratů byl logický krok, vždyť Ernestovi je 88 let. Ale to se týká i dalších. Hugo De Rosa, starý pan Sarto. Až tihle mistři odejdou, zmizí s nimi i zlatá éra italské rámařiny. Lidé, co to dělali srdcem a museli se už dříve smířit s tím, že část výroby se u některých stejně přesunula do Asie. Už to nebude ta pravá italská práce.“

### Elegance, cit pro design, kreativita, to ale pořád zůstane, ne?

„No právě. Dnes si můžete vybrat ze spousty brandů s dokonalým engineeringem, funkčností, ale chybí jim srdce, krev, ta pravá DNA. A ta na mě prýští z klasických italských značek. Proto mi záleží na tom, aby krizi přečkaly, a my mohli nabízet věci, k nimž máme vztah. Nechci prodávat kola bez ducha. Chci komunikovat se zákazníkem, věnovat se mu, vyjet s ním třeba i na kole o víkend, zůstat s ním v kontaktu. Ne mu jenom vnutit kolo se slevou a nazdar. Díky e-shopu, který nás živí, jsem se mohl věnovat i zakázkovým věcem, tomu, co mě baví. Nikdo z velkých internetových cyklistických obchodů se tím nezabývá, ono to také není jednoduché. Takže obchodně to není žádná výhra, ale mě taková práce, přímý kontakt se zákazníkem, uspokojuje. A ono se nám to vrací. Lidé si nás pamatují a zachováváme si před nimi nějakou tvář, za niž se nemusíme stydět. Pár týdnů jsem jim dlužil odpovědi, protože jsme se kvůli koronaviru museli plně věnovat tomu, co nás živí, a byli jsme zavaleni objednávkami na e-shopu, ale to je jen dočasný stav. Nevím, jestli to byla rána boží, ekonomický kalkul nebo snad umělý virus, planeta si však odpočinula a i ve velkých městech jsou teď vidět hvězdy. Snad z toho vyjdeme silnější a poučení. A kolo nám nikdo našťestí neodpřel, lidé mohli sportovat a využili toho. Jsou destinace, kam bych se na kolo rád vrátil, a jedna z nich je zcela určitě Itálie. Dobře si zajezdit, pokochat se krajinou, posedět s místními, dát si s nimi grappu a prodávat jejich kola. Na to se zase těším.“



CRAFT

# Keep challenging!

Giro d'Italia, „La Primavera“ - Milán-San Remo, Strade Bianche, Giro di Lombardia, Milán - Turín... Itálie patří ke kolébkám cyklistiky. Od jarních klasik a etapáků, přes první z nejslavnější trojky závodů Grand Tour až po poslední „monument“ sezóny - na tratích všech těchto věhlasných závodů se už více než století píší nezapomenutelné příběhy lidské vůle, velkých vítězství i proher. Cyklistika je vášně. Právě vášně k tomuto sportu umožňuje stále posunovat limity možného. Být stále lepší. Je to nikdy nekončící výzva. A proto jsme tady i my. CRAFT. Keep challenging!



TEAM || Sunweb

CRAFT

Hrdý partner ProTour týmu Sunweb. Dodavatel závodního, tréninkového a volnočasového oblečení. I Ty můžeš být součástí týmové komunity!

Více na [www.craft.cz](http://www.craft.cz)