

# MOTOR

motoristická

současnost



ROČNÍK 17 (11) LISTOPAD 1985

CENA 6 Kčs





„Takže musíme začít znova,“ řekl Jan A. Kubita, který vede skupinu cyklotrialu při Českém ústředním výboru SVAZARMU, když celá ta kavalkáda jezdců opustila Řevnice a odspěchala rovnou cestou na nedělní poslední závod Evropského poháru do Belgie. V podstatě všichni jezdci jsou totiž — školáci. A tak se celý Pohár musí stihnout během prázdnin.

V Řevnicích se totiž 16. srpna 1985 (to datum bude jednou pro nás motocyklový sport významné) jel první mezinárodní cyklotrial. Pro zahraniční jezdce znamenal šestý ze sedmi závodů Evropského poháru. Pro nás znamenal šok.

DAGA MINKEWITZOVÁ

# ŠOK

Do startu zbývá necelá hodina. Na házenkářském hřišti v Řevnicích to hlučí jako v úle. Nával otoců je u depa, kde koly vzhůru stojí asi 120 zdánlivě jednoduchých, neobvykle nízkých trialových kol. Kdo z našich přijel až dnes, dovidí se vzrušující novinky. „Podívejte se na tu lyžinu, my jsme myslí, že je tam proto, aby chránila řetěz. Oni ji mají širokou, z duralu nebo z čeho, jako třetí, stabilní kolo. Skočí na ni, odrazí se od ní a přeskočí třeba sedm palet!“ — „Vidíte, všichni mají pirellky a hustí je mnohem více, než my ty naše, co jsou pro bikros. Jak by se to mělo hustit?“ — „Tamhle to kolo je z kevlaru, to je ten plast, co se používá na raketu a na ef jedničky. Jedno milimetrový vlákno prý udrží čtyři metráky! To kolo váží něco přes sedm kilo, polovinu, co naše!“

Obcházejí tu lidé z odbytu i konstrukce Velamosu, který má ještě letos vyrobit pro cyklotrial dva tisíce kol. Zástupce Rubený z Náchoda začíná chápát, že bikrosová pneumatika tomuto sportu skutečně nemůže vyhovovat: „Ale dřív jak za dva roky fabrika rozhodně něco nového nezvládne!“ Je tu Jan Landt z Techniasportu, který začal vyrábět vlastně načerno naše první cyklotrialové kolo. Techniasport je totiž stavební organizace (ještě letos dodá SVAZARMU 1500 kol pro nejlepší jezdce). Tihle všichni se podivují, jakou akrobacii kluci na kolech při tréninku předváděli a co se vlastně po těch kolech chce.

První dva kontrolované úseky jsou umělé překážky přímo tady, na hřišti, dalších deset čeká nahore v lese. Přesně podle pravidel Evropy, maximálně dva úseky umělé. Chlapci v dokonalých kombinézách zářivých barev a s chováním ramenatých sportovců protřely světem i naši v ústroji všechny si je procházejí, propočítávají, jak si budou muset poradit s každým centimetrem. Jen desetiletého Tomáše Bareše, absolutního vítěze prvního ročníku Českého poháru, není vidět, sedí někde zalezlý, od půlnoci ho trápil průjem a zvracej. „To se mu tedy pojede,“ třese se babička, která ho i s rodinou věrně provází po všechny závodech. (A možná bylo dobré, že moc nevnímá týkavě vystrojené jezdce na skvělých strojích, že neběhal až do trny, jako třeba Španělé, nahore lesem od jednoho kontrolovaného úseku k druhému a neděsil se, že se přes ty balvany pod mostkem nepřenese dvěma skoky jako třeba ten Francouz, ale že si jako skoro každý z našich nejmíjně jednou šlápně, že se mu nezastavovalo srdce při představě, jak se udrží na svahu příkrajším než střecha, kde metr nad hladinou bahnité vodní nádrže musí kolo otočit do protisměru a kam zahuteli Zbyněk Hladký a Franta Mrázek, když si to kousek vedle včera zkoušeli — možná i to špetičkou přispělo, že přes slabost po proběhlé noci byl nakonec jediným z našich, který ve své kategorii zvítězil.)

Ač je vlastně všední den, je tu už plno diváků. Jsou překvapeni, když rozhlásí hlási, že byl

odstartován první jezdec, Francouz Christophe Riondet, a on místo aby jel, položil kolo před prvním kontrolovaným úsekem na zem, vyskočil na palety a se soustředěným zájmem si celou sekci prohlídl, jako by ji viděl prvně. Diváci jsou nedočkaví — jak se dá vyskočit na paletu vysokou jistě tři čtvrtě metru s kolem? A když — jak ale potom dál? Před další paletou je totiž průrva, kde se musí dolů, a ten prostor mezi není tak široký, jak je kolo dlouhé. Jakpak se z té pastičky dostane zase nahoru? Anebo tam naproti — další sekce začíná dobrý metr vysokou překážkou ve tvaru střechy: copak se taková špice dá přejet? Když už se kolo dostane nahoru, musí tam nutně zůstat viset!

Riondet se vrátil, vzal kolo a pomalu, bezchybně projel. Potlesk! „No jo,“ komentoval to s údivem kdosi z diváků, „do toho úzkého se musí s kolem našikmo!“

Druhý je Španěl Valentín Fontseré, kategorie Cadet. Prohlídka, a jako by se nad paletami vznášel. Diváci bouří — úžasné! A teď první nás, Martin Gombos. Skáče a skáče, dobu trvá, než naskočí předním a dotáhne nahoru i zadní, než se srovna v té úzké mezeře, aby získal jistotu, že na další paletu naskočí a nespadne zpět aneb do strany, dlouho se dře v neustálých poskokech, než se připraví na další prvek ... Nakonec se mu povedlo, nespadl, nešlápl si, žádné trestné body, ale je uhnáný a zpocený. Petr Čístecký, kategorie Expert, se snad i třese po té námaze, a přitom si od samého začátku nese už pět trestných bodů — nejdřív si šlápl (to byl jeden trestnák), ale pak z palety dokonce spadl.

Na tom prkvovi Miguelovi Chaboudovi mohli diváci oči nechat. Růžové kolo, růžová kombinéza, mezi rukávy a krásnými speciálními rukavicemi tenoučká, temně snědá předloktí. Jaká v nich může být síla? Poskakuje jako jelínek, ale přesto pokračuje dost rychle, už jen seskok z poslední palety na zem — a za nulu!

Už od této chvíle, už od první sekce byl zřejmý ohromný rozdíl v jezdecké úrovni našich a těch, co do Řevnic přijeli z Poháru v Rakousku. Až tříleti vystrojení kluci sednou za řidítka motocyklů, nebudou mít konkurenci. Státy, kde se cyklotrial nejezdí, musí ze světové sportovní mapy zákonitě vymizet.

Řevnice jsou šok. Nikdo totiž nepředpokládal, že rozdíl mezi našimi a ostatními evropskými jezdci bude hlavně ve vyšších věkových kategoriích tak propastný. Na dvacet kontrolovaných úsecích, které se jely třikrát, měl vítěz jen čtyři trestné body. Osm dalších jezdců tvrdě bojovalo v rozmezí do deseti trestných bodů, a nás nejlepší, Josef Dressler z Vlašimi (kategorie Infantil), jich nasbíral 38 a Patrik Smíd dokonce 40.

Ale jak také jinak? Až do Řevnic cyklotrial ve skutečnosti neviděl nikdo jiný, než Petr Hůla, a to bylo už před třemi roky. Ti, kdo na sebe vzali úděl založit ho a rozšířit u nás, si všechno cucali z prstu — prvky i metodiku tréninku. A teprve se

rozjíždí výroba kola, které konstrukčně vychází z montes vyrobené v roce 1982. Je veliká chyba, že nikdo nevyhnal organizátory toho tichého trialu aspoň na jediný podnik do zahraničí, že oni sami nedokázali prosadit požadavek vyjet tam.

X X X

Když jsme po Řevnicích usedli s Janem A. Kubitou, bylo o čem hovořit. Třeba o výcviku. „Příliš jsme hnalí výcvik dopředu,“ řekl, „netrvávali jsme dostatečně na skutečně absolutním zvládnutí každého základního prvku. Oni ovládají kolo dokonale. Příklad: jedou po zadním kole tak dlouho a tak daleko, jak sami chtějí. Naši nejlepší ujedou prostě jen dál, než ti méně dobrí, ale nakonec taky spadnou. Nebo jejich seskok z překážky — jako když hupnou do peřinky. Náš jezdec na zem žuchne, až praskají kosti i kolo. Oni dělají pomocí brzd a rázů ve šlapadlech přískoky do kopce dlouhé půl metru metr, zatímco naši tam s velkou fyzickou námahou hrozně dlouho skáčou a vyčerpávají se ... Takže musíme začít úplně znova, jinak.“

Nejlepší zahraniční jezdci startovali na šesti prototypech španělské firmy Montesa, které ještě nelze koupit, továrně vyjedou teprve příští rok, a na montesách vůbec jelo snad 80 % cizinců. Radkovi Hrehorovi v týdnu před utkáním praskl při tréninku třikrát za sebou rám naši jiskry a vysypal se mu náboj zadního kola, Mirkovi Lysému dával otec do prasklých říditek ještě jednu výztuhu. Starostí s našimi koly bylo na všech stranách víc než dost. Navíc jezdci, kteří si mohli sednout na některou montesu či francouzské torpedo, věděli, že všechno není jen v tréninku jízdy, ale také v hmotnosti kol. A vedle toho Techniasport vyrábí jen jeden typ, sedmisoustřední kruk musí udělat stejně kolo jako ten o deset let starší. Kolik pak zbyvá nadějí, že takové dítě po počátečním nadšení všechno nevezdá?

Od kluků, kteří si v Řevnicích cizí kola okusili, se rozšířila dost značná nespokojenosť s naší jiskrou. Jak dalece je oprávněná?

Jan A. Kubita, spoluautor tohoto kola, si srovával postřehy: „Velamos pro trial kolo nevyvíjel, je přizpůsobené z bikrosového — má jinou přední vidlici. Ale i za to jsme Velamosu zatím vděční, máme aspoň co nabídnout pro začátek té spoustě kluků, kteří chtějí jezdit. Povím vám, v čem jsou problémy ...“

Problém s jiskrou je v materiálu. Poslední kola mají rámy z trubek používaných na přívod vody do chladičů škodovek, ohnou se i v ruce. Jsou problémy s brzdami, a bez brzd to nejde. Ale celkově je naše kolo kvalitnější než třeba montesa. Má samozámná ložiska, jistě lepší přední vidlici, pevnější výpletý ... Několik montes u nás jezdí a ti kluci mají s jejich údržbou víc práce než s jiskrami. Montesy jsou prostě konzurní kola určená pro jednu sezónu nebo i míň, továrna každoročně vyvíjí nový typ.

Ani ve státech, kde se jezdí Evropský pohár, není kolo pro trial normálně ke koupi. Zatímco bikrosové kolo má každý obchodní dům (ve špičkovém provedení stojí například v NSR kolem 200 marek), montesu vedou specializované prodejny motocyklů — vždyť je to vlastně trialový motocykl bez motoru. Montesy v železe, s ocelovými ráfkami, zhruba na úrovni jiskry, stojí kolem 600 marek, ve špičkovém provedení — chrommolybden, chrommangan, dural, sto-procentní brzdy — až 1100 marek. A to není nepodstatná částka!

Další problém je v tom, že jiskra je pro malé kluky těžká a velká. Těch šest montesáckých prototypů, co bylo v Řevnicích, má rozvor od 910 do 1300 milimetrů, zatímco naše kola paušálně tisíc. Váží 11 kg, naše až 14, a se všemi úpravami, které dokáže udělat šikovný táta, se nedá odlehčit o víc než půl druhu kila. Má světlost 29 cm proti našim 33, snížením těžistě se na nich lít drží stabilitu ...

„Nebo taková zdánlivá malíčkost jako je šlapka,“ říká J. A. Kubita. „My máme šlapky úzké kvůli lepší průjezdnosti terénem. V Řevnicích jsme ale viděli úplně jiné pojetí — oni mají širokou šlapku, v terénu se o ní opíru-

a nepovažují to za šlápnutí, netrestá se to. Viděli jsme prostě řadu věcí, o kterých jsme neměli tušení, které nemáme nebo neumíme, a musíme je rychle zvládnout.

Když jsme začínali, měli jsme pocit, že plníme nezbytnou povinnost pro náš motocyklový sport. Ale jak se ukazuje, začínáme plnit povinnost i vůči dalším socialistickým zemím, které v nás vidí dnes to, co my vidíme ve španělském, francouzském, italském cyklotrialu, vzor, který je třeba dostihnout. Soudruzi z Německé demokratické republiky nás požádali o pomoc, jezdíme tam a předáváme jim své zkušenosti, ozvali se taky Poláci...

V každém případě budeme muset přizpůsobit naši techniku, a budeme si to muset dělat sami, protože přesvědčit výrobce, aby ta kola dělal k obrazu našemu, se nám asi nepodaří. Taky to nemají snadné. Aspoň toho kdybychom dosáhli, že by nám každý rok vyrobili pár desítek speciálních kusů pro špičkové jezdce!"

X X X

Na 1300 metrů dlouhé trati v Revnicích se mezi kontrolovanými úsekty třepotaly blondaté kudrlinky malého Petra Maška. Vždycky, když před další sekci už pobledlý únavou soustředěně pozoroval každý pohyb jezdce, který ji právě projížděl, chtěli mu rodiče vnutit doušek moště, housku se šunkou, kousek čokolády. Ani se neohlédl: „Ne! Nechci! Nemám chut!“ To absolutní soustředění dítěte bylo úžasné.

Když malý Fritz Beutele spadl a vzdal hned první sekci, vyhrkly mu z očí zoufale slzy. Byl hodně malý, trať byla pro něj těžká, moc toho ještě neuměl, a tak sbíral další a další trestné body. Ale už neutrousil slzičku, už jenom zatímal zuby... a jel dál, za každou cenu dál!

X X X

Trialistu motocykl z lecčeho vytáhne, ale s kolem musí jezdec dokázat všechno sám. Napadlo mě: Jaci lidé vyrostou z těch chlapců? Ten tichý trial je bezesporu formuje pro celý život. Silnou vůlí, odvahu, postřeh, umění rychle a správně se rozhodnout, všeestrannou fyzickou a brannou připravenost — který ze sportů pro děti a mládež vkládá do budoucí generace takové devizy?

Revnice byly šok. Ale cyklotrial musí mít zelenou!

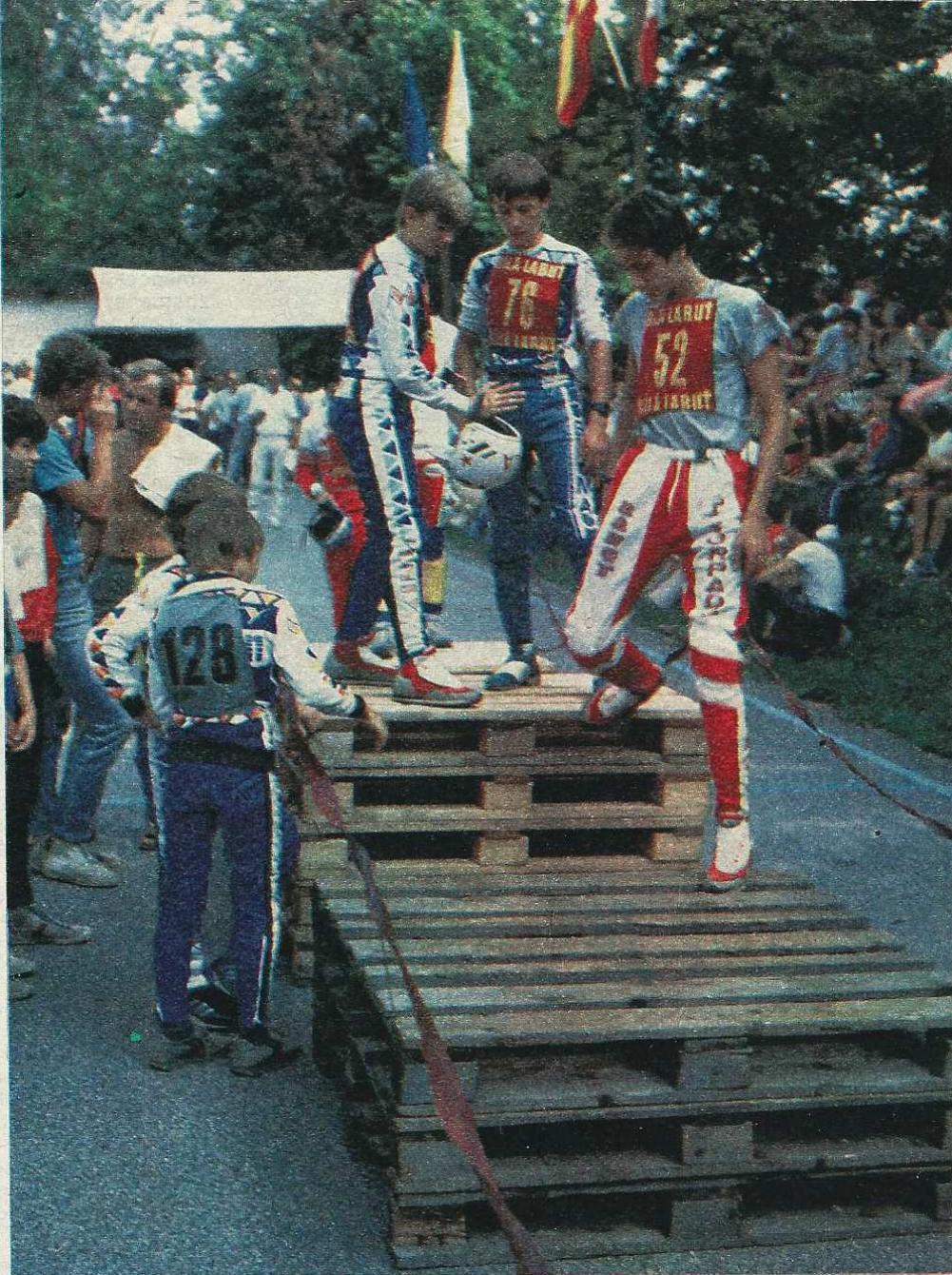


Foto Jiří MARŠÍČEK



## Evropský pohár

se jezdí ve Španělsku, Francii, Itálii, v NSR, v Belgii a v Rakousku v šesti věkových kategoriích (v závorce uvádíme počet startujících v jednotlivých kategoriích v Revnicích).

1. kategorie — Expert — narození 1966 a dříve  
(3 Šp., 2 Frc., 2 It., 2 NSR, 1 Belg., 5 ČSSR)
2. kategorie — Juvenil — narození 1967—8  
(7 Šp., 2 Frc., 3 It., 1 NSR, 2 Belg., 7 ČSSR)
3. kategorie — Cadet — narození 1969—70  
(7 Šp., 6 It., 2 Rak., 2 Belg., 5 ČSSR)
4. kategorie — Infantil — narození 1971—2  
(3 Šp., 1 It., 2 Rak., 2 Belg., 5 ČSSR)
5. kategorie — Alevin — narození 1973—4  
(3 Šp., 4 It., 1 Rak., 1 Belg., 11 ČSSR)
6. kategorie — narození 1975 a později  
(2 Šp., 1 Frc., 4 It., 1 Rak., 1 Belg., 4 ČSSR)