

— Dokončení ze str. 1

Ano, od loňského roku se do společnosti vyvolných, kteří měli možnost usednout do závodního monopostu Formule 1, zařadil i náš Tomáš Enge. To, o čem se asi mnohým generacím automobilových jezdců mohlo jen zdát, se pro tohoto sympatika z Liberce stalo skutečností.

Možná si říkáte, proč se v CykloSERVISE píše o autech? Že by nějaká změna? Nikoliv. Žádná změna. Možná mnozí z vás netuší, že jste třeba právě vy stáli v roce 2000 na startovní čáře Author Nova Cupu v Bedřichově vedle tohoto nenápadného človíčka, možná právě vy jste ho na trati předjížděli nebo se nechali předjet. Předjet někým, kdo už v tomto roce 2000 testoval vůz F1 Jordan a který o dva roky později vymění vaši malíčkovatost na startovní čáře za lidi na zcela jiné startovní čáře, na kterou se dívá prostřednictvím televizních kamer značná část obyvatel naší planety. Na čáře, na které také sedí v autech Frenzlen, Schumacherové, Panis a další známá jména světa Formule 1.

Tomáš Enge se stal za ty dva roky opravdovým věhlasným sportovcem. Nejen že ukusil závody Formule 1 v týmu Prost, ale měl vynikající výsledky ve Formuli 3000, v loňském roce skončil například na celkovém třetím místě. Výborně si vede i v závodech série Le Mans s vozem Ferrari 550 Maranello a určitě je skvělé i ocenění uznávaného britského časopisu Autosport, který Tomáše zařadil na 25. místo v žebříčku jezdců, kde se umístil před všemi svými soupeři F 3000, a dostal se i před některé jezdce Formule 1.

Tomáš Enge je sportovec jako každý. Marně se můžeme domnívat, že sednout do rychlého auta znamená jen umět točit volantem, přidávat plyn a včas brzdit. Závodit v rychlých okruhových autech také znamená mít skvělou kondici. A jak se o ni Tomáš stará? Asi se nebudete divit, že také na kole. Vždyť kolo je skvělý nástroj pro každého sportovce. Požádali jsme tedy Tomáše o rozhovor, který jsme zaměřili na jeho fyzickou přípravu a vedle toho nás napadly i jiné otázky, které určitě nezůstaly bez zajímavých odpovědí. Porovnejte si vaši sportovní přípravu cyklisty s přípravou automobilového závodníka. Určitě budete v mnohých případech velmi překvapeni.

V době přípravy tohoto povídání venku mrzne až praší. Na kolo není ani pomyslné. Pokud mrzne i v době, kdy máte toto vydání CykloSERVISE v ruce, zalezte z to kouta ke kamnům a ponořte se společně s Tomášem do světa rychlých kol.

Tomáš, kolik hodin denně, týdně nebo měsíčně venujete fyzické přípravě?

Tento čas se liší v závislosti na konkrétní fázi sezony. Nejintenzivnější příprava probíhá na počátku roku, před zahájením závodní sezony, kdy trénuji dvouřazově asi po dvou hodinách denně. V průběhu sezony potom trávím asi dvě hodiny denně, ale v případě delší přestávky mezi závody je trénink zase intenzivnější. Na konci roku je



potom trochu volnější a můžu si dopřát krátké odpočinek, ale ani v této době jenom nelenošim.

Jak vypadá vaše fyzická příprava?

Když budu mluvit o tom dvouřazovém tréninku, pak většinou kombinuji dvě aktivity denně. To znamená, že ráno třeba posiluju a odpoledne jezdím na kole, další den potom třeba běhám a plavu. Konkrétní vzdálenost naběhaných nebo naježděných kilometrů nemohu říci, protože při běhání i jízdě na kole jde o vytrvalostní trénink na čas, ne na vzdálenost. U posilování se zaměřuji hlavně na krk, záda, ramena, ruce a zadek.

Jaký sport vedle aut máte nejraději? Jaké sporty jste provozovali?

V mládí jsem zkoušel různé sporty, aktivně jsem se věnoval skokům na lyžích a lednímu hokeji. Jinak jsem samozřejmě vyzkoušel všechny možné klukovské sporty. Dnes je pro mě jednoznačně jedničkou automobilismus, ostatní sporty sleduji jako pasivní fanoušek, hlavně lední hokej. Snažím se ale sledovat výkony ostatních českých sportovců v jakémkoliv odvětví, a pokud to vyjde, tak je i přímo podpořím na závodě. Motostrikčnímu sportu se věnuji od 14 let. Začínal jsem na motokárách a do aut jsem přesešel od dva roky později, dříve to nebylo možné.

Jak hodně je důležitá fyzická příprava? Dalo by se vůbec bez ní třeba objezdit závod F1?

Fyzická příprava je velmi důležitá. Netrénovaný člověk by vydržel sotva pár kol

a pak by mu „upadla“ hlava, neutočil by volant... Samozřejmě, pokud by šlo o závodní tempo. Můj stav po závodu F1 se lišil podle okruhu, v Monze, kde je hodně rovinek, jsem byl v pohodě. Ale v Indy nebo v Suzuce to bylo podstatně horší, vůz Prost navíc neměl posilovač řízení a jízda byla fyzicky hodně náročná. V těchto závodech jsem dostal opravdu zabrat, ale zvládl jsem to, aniž by mě to nějak omezovalo.

Jezdíte rád na kole? V roce 2000 jste jel například i Jizerskou 50 (Author Nova Cup) na kole. Pojedete ji ještě někdy nebo není moc času?

Na kole jezdím rád, vlastně hned od útlého věku. Když jsem byl malý, tak kolo bylo mým jediným dopravním prostředkem. Jezdil jsem na něm i na hokejové nebo skokanské tréninky.

Jizerskou paděsátku jsem jel a bylo to docela šlehné. Byl asi dva stupně nad nulou a do toho přerušil, podminky byly opravdu tvrdé. V dlouhém sjezdu před jedním z posledních stoupání jsem vychladnul a v prudkém kopci mi úplně ztuhly nohy. Musel jsem zastavit a držet se kola, v podstatě jsem nemohl ani stát, jak se mi chvěly nohy. Chvil jsem si tam odpočinul a pak jsem dokázal pokračovat a dokončit závod. Sice vzduch, ale dojel jsem. Jízka bych si rád ještě někdy zajel, ale loni ani letos mi to kvůli závodnickým povinnostem nevyšlo.

Kde nejraději jezdíte na kole?

Mám horské kolo, ale jezdím převážně na silnicích. A nejraději vyrazím z Liberce do Jizere.

Objel jste tedy Jizerskou 50. Co je pro vás fyzicky náročnější, paděsátka nebo závod F1 nebo F3000?

Jako pro cyklistu amatéra je pro mě náročnější Jizera, protože na závody automobilů jsem trénovaný a jsem na to zvyklý. Myslím, že každý profesionální sportovec je zvyklý na svoje odvětví, a když zkusí něco jiného, tak je to pro něj těžší.

Vedete si něco jako tréninkový deník? U jiných sportů běžná věc.

V současné době si jej již nevedu, protože mám trenéra, který mi před sezónou připraví rozpis, podle kterého se připravuji. Nemusím si to potom psát, protože mám rozplánováno, co mám kdy dělat.

Máte svého speciálního trenéra na fyzickou přípravu?

V letošním roce jsem spolupracoval s panem Zicklerem. Spolupráce probíhá tak, že mi připraví tréninkový plán a já se podle něj řídím. Co se týká jiných jezdců v F1 nebo F3000, tak většinou má každý z nich svého trenéra, ve Formuli 1 má každý tým svého trenéra.

Chodíte pravidelně na sportovní vyšetření?

Ano, dvakrát do roka chodím na testy fyzické zdatnosti na FTVS. Vyšetření probíhá stejně jako u jiných sportovců. Trénuji mě na maximální fyzickou zátěž a měří zatížení organismu.

Jak provádíte regeneraci sil? Jak rehabitujete?

Pravidelně chodím na masáže, obvykle s odstupem jednoho či dvou dnů po závodě, až přijedu domů. Již několik let se o mě po této stránce stará René Kacíř. Buď jde o masáž celého těla, nebo se soustředí na záda, krk a ramena, tyto partie jsou nejvíce namáhány. Ve Formuli 1 se týmu starají o jezdce i přímo na dráze, každý tým má svého fyzioterapeuta. Saunu nebo vířivku občas navštívím, ale nechodím tam pravidelně.

Když je sezóna závodů, tak asi nemáte kam dřív skočit. Plánujete si i tehdy svou fyzickou přípravu, nebo jsou na všechno lidé, kteří už vědí, co máte dělat, kdy si půjdete zacvičit, kdy zabáhat, kdy je trénink v autě, a dají vám tedy už předem časový itinerář?

O můj program se stará agentura BPA a podle závodů a eventálních testů mi po-

tom trenér připraví rozpis fyzické přípravy. Samozřejmě může dojít k drobným změnám podle aktuální situace, ale základní schéma předsezónní a sezónní přípravy se nemění. Obecně platí, že předsezónní příprava je nejnáročnější.

Co jíte a pijete v běžném životě? Asi si musíte držet váhu.

Preferuji lehká jídla i pití, takže jim hodně těstovin, zeleninu a bílé maso, nejvíce piji minerálku. Váhu si musím hlídat, protože každé kilo se projeví na rozložení váhy jezdce v autě. Tým váhu kontroluje před každým závodem, protože ve Formuli 1 i F3000 se kontroluje minimální váha vozu i s jezdcem. Tomu je nutno přizpůsobit i eventuality dovození vozu.

Energetické nápoje vám určité nejsou cizí.

Používám je hlavně v průběhu závodního víkendů i v závodu samotném a také v tréninkovém období.

Co jíte a pijete těsně před závodem?

Jde o lehká, energicky vydatná jídla, abych měl sílu a tožá platí i o nápojích. Jim nepozději dvě hodiny před závodem, aby nedošlo k žaludku a při jízdě se mi nezvedal žaludek. Pítí omezuji asi hodinu před závodem.

Je to opravdu takový problém, že když jezdce F1 přibere, tak má problémy v kokpitu, který se dělá na míru?

Jde o to, kolik přibere. Pár kilo navíc neznamená, že by se nevěšelo do kokpitu, ale jde o již zmíněné rozložení hmotnosti. Asi nejvíce omezujícím faktorem je sedačka, která je tvarovaná na míru. Pokud by člověk přibíral více, pak by měl samozřejmě problém.

Cyklista pořad pije. Jak je to u automobilového závodníka v průběhu závodu?

Záleží na konkrétním závodě. Asi nejhorší podmínky jsem zažil letos při závodech v USA, kde kromě tepla bylo i velké vlhko a museli jsme hodně pít. Pokud je teplo, tak si do kokpitu bereme pití, které je umístěno ve speciálním sáčku. V závodech F3000 mám asi 0,7 litru, ve vytrvalostních závodech je to dvojnásobek v průběhu jednoho střídání, které trvá necelou hodinu. Většinou piji energetický nápoj, ale třeba v Le Mans jsem si někdy dal jen čistou vodu.

Víte, jak se připravují ostatní jezdci F1 na fyzické stránce? Co třeba Schumacher? Zdá se mi, že ten člověk má na fotografické a v televizi dost útlá ramínka.

Nechte se zmást záběry kamer nebo fotoaparátů. Schumacher patří mezi fyzicky nejvíce připravené závodníky a tělo má hodně vypracované. Nesmíte však zapomenout, že jde o vytrvalostní sport, protože závod trvá až dvě hodiny. Síla se proto musí skloubit s vytrvalostí. Příliš mnoho svalů by bylo na škodu, protože pak musíte dodat více kyslíku a nemuseli byste to udechat. Stačí se podívat na atletiku, sprintéry připomínají kulturisty, zatímco vytrvalci jsou drobnější. Nakonec cyklisté také nejsou žádné vazby a přitom mají v nohou obrovskou sílu. A co se týká přípravy jiných jezdců, je hodně podobná, všichni se musíme zaměřit na stejné partie těla.

Dá se odhadnout, z kolika asi procent ovlivní dobrá fyzická připravenost automobilového závodníka jeho výsledek při závodu F1?

Těžko lze říci přesná procenta. Při tomto srovnání musíme odečíst podíl vozu a být v úvahu pouze jezdčův talent, fyzickou připravenost a také to, jak se naučil závodit. Ve srovnání těchto faktorů podle mého názoru hraje fyzická příprava rovnocennou roli.

Jak relaxujete?

Snažím se hlavně odpočívat. Poslouchám jakoukoliv hudbu, v tom směru nejsem vybíravý. Pokud mám čas, tak se rád podívám na rallye nebo lední hokej.

Týmy F1 prý mají v kamionech při závodech i posilovnu.

Pojízdné posilovny se využívají hlavně

při testech, na samotných závodech jsem je ještě neviděl. Spíše byly vystaveny jako zajímavost před okruhem. V průběhu závodního víkendů jezdcí stráví v kokpitu vozu dost času a další cvičení pak není nutné.

Procházejte také psychologickou přípravou?

Specializovaný psychologický trénink nemám, ale pochopitelně se na závody připravuji. Mám už dost zkušeností a vím, co mám dělat, abych se co nejlépe přichystal na kvalifikaci nebo závod. Důležité je najít klid a uvolnit se, prospívá mi i dobrá nálada.

Co je nejvíce na těle namáháno při závodech v autě? Krční páteř? Ruce? Atd...

Největší zátěží jsou vystavena celá záda, krk a samozřejmě ruce. A také lýtkové svaly, což asi mnoho lidí neví.

Nedávno jsem viděl v televizi dokument, kde jezdce z jízdy v nějakém monopostu dost intenzivně „dýchá“. Fakt se také při závodech zadýcháte a máte třeba zjištěno v jakých mezích se pohybuje váš tep během závodu?

Dýchání se liší podle okruhu, v zatáčkovitějším Monaku se zadýcháme více než na rovinkách v Monze. Většina dnešních okruhů se ale fyzickou náročností blíží Monaku. Každá fyzická námaha vyžaduje přísun kyslíku a řízení závodního vozu je opravdu náročné, proto to dýchání. Při závodech se můj tep pohybuje kolem 160 až 180, ve spíče to může být až 200, v klidu to je 70.

Ridit motokáru je dost náročné. Po deseti minutách jízdy se netrénovanému člověku klopou unavou ruce. To vim z vlastní zkušenosti. Je to v F1 nebo v F3000 podobné?

Jak jsem již zmínil při jedné z předchozích otázek, důležitá je kombinace síly s vytrvalostí. Větší svaly znamenají také větší váhu, což není žádoucí. Letošní vůz F3000 se ovládal o něco snadněji než předchozí model. Ve Formuli 1 většina týmů používá posilovač řízení, tým Prost jej ale neměl. Je třeba vynaložit větší sílu než na motokárách a hlavně se jede déle – závod trvá zhruba hodinu a půl až dvě hodiny.

Jak se před závodem rozebírá takřka? Studuje se třeba u videa jízdy soupeřů? Přípravují se různé varianty podle situace během závodu?

Ve Formuli 1 se taktika rozebírá hodně, protože se rozhoduje o počtu zastávek v boxech. Samozřejmě se připravují různé varianty podle vývoje závodu. Ve Formuli 3000 se jezdí bez zastávek, nejlepší taktikou je vyhrát kvalifikaci a potom všem ujít (Tomášův smích). Takže nejvíce se taktizuje v kvalifikaci. Ale před posledním závodem letošního sezony v Monze, který rozhodoval o titulu, jsme měli připraveny určité taktické varianty, nicméně nakonec jsme je nemuseli použít. Co se týká videa, většinou se podívám na závody zpětně. Ale ty rozdíly mezi jezdci jsou hrozně malé, do půl sekundy se často vejde třeba deset jezdců. A to je na okruhu dlouhém čtyři či pět kilometrů nic. To se nedá najít pouhým okem, je třeba zkoušet na dráze, kde jsou hranice. Navíc každý jezdce má trochu jiný styl a tomu je třeba upravit i nastavení vozu, které se může velmi lišit. S jezdckým stylem souvisí i navyknutí reflexy, takže zlepšení musíte hledat hlavně u sebe.

Jak a do jaké míry se projevuje stoupající únava během závodu?

Pokud se nějaká únava projeví, tak to neznamená, že bych jel pomaleji nebo uvadl, jako je tomu u cyklistů. Dá se říci, že jedu naplno až do chvíle, kdy zcela odpadnu, ale to se mi nastěší ještě někdy nestalo. Asi nejhorší mi bylo při závodě v Sebringu na Floridě, kde se jelo za velkého vedra a dusna, přesto jsem i v posledním střídání jezdil ještě rychleji než někdy předtím. Únava je nejvíce nebezpečná a tom, že snadněji ztratíte koncentraci a uděláte chybu.

O kolik asi zhubnete během jednoho závodu?

Vypotím asi jedno až dvě kilo. **Jaké jsou rozdíly, co se týká fyzické zátěže, pro jezdce mezi jednotlivými okruhy?**

Spíše má každý okruh svou specifika a liší se i nejvíce namáhané partie. Vůbec nejnáročnější je asi Monako nebo Hungaroring, kde nejvíce trpí ramena a ruce, protože je tam hodně zatáček, většinou hodně rovinkových. A navíc tam nejsou delší rovinky, kde by se jezdce mohli vydechovat a dodat kyslík. Krční svaly dostanou nejvíce zabrat na okruzích s rychlými zatáčkami, kde je velké přetřetí, sem patří třeba Barcelona. Nicméně ty rozdíly ve fyzické náročnosti nejsou moc velké, všude je to náročné.

I v cyklistice je dnes skoro běžné, že závodníci dostávají výsledkovou pokynku, co mají na trati dělat. V F1 samozřejmě také. Jak vypadá taková oboustranná komunikace a proč se ještě ukazují závodníkům údaje na cedulích?

Ve Formuli 1 se také používají vyslačky, ale jezdcí je využívají méně. Já mám raději klasické cedule s údaji, při závodech mluvím jen v nejnepříznivějších situacích, protože mě to ruší. Do této skupiny patří asi většina závodníků. Ale tím, že některé jezdcí mluví velmi hodně. Technika navíc může někdy zklamet a cedule jsou z tohoto pohledu určitou zálohou.

Děkujeme za rozhovor.
(rozmlouval Kany)

GALERIE KOL 2003

Rock Machine Explosion



Přesně v trendu mezi biky pro XC se drží model Explosion od Rock Machinu. Jeho hlavní devizou v terénu by měla být vedle rámu z materiálu Easton Alu Ultralite také vidlice Marzocchi MX Comp ETA se zdvihem 85 milimetrů. Explosion šáší na lehké pneumatiky Flyweight 330 od Maxxisu, kola s náboji Ritchey Disc a ráfky Alex FD 16 Disc. Sada je složená z řazení Shimano XT a XTR, klik TruVativ, Stylo Xra a brzd Hayes HFX-9XC. Cena Explosionu je 52 990 korun.

Author Egoist



Vlajková loď Authoru sestoupila letos o stupínek níže, protože na elitní místo se dostal model Introvert s kompletním XTR. Egoist se drží osvědčených komponentů z let minulých a tak jejich složení na rámu vedle řazení XTR tu máme ještě zbytek sady v podání Shimana XT a pochopitelně nechybějí ani brzdý Hayes HFX Mag XC. S doplňky Ritchey Pro a WCS se k vám Egoist vaku na oboutí Panaracer Speedblaster za cenu 55 990 korun.

Ghost HTX 5700



Německé kolo Ghost si vybírá pochopitelně i německé brzdý Magura Julie, ale to je asi jedna z mála změn oproti ostatním třem kolům. I na Ghostu s rámem z materiálu řady AL 7005 se totiž řadí v podstatě jen iX-tékem. Oboutí je také domácí Continental Explorer Pro, a komponenty si Ghost na kolo dodal se značkou GHD. Sedlo Selle Italia Nitox a vidlice Manitou Axel Super společně s ráfky Mavic X223 Disc pak spoluručují cenu stroje 44 990 korun.

Merlin Pine Mountain



Jediné kolo s klasickým ocelovým rámem, které se dostalo do čtvrtice kol v galerii, je Pine Mountain s trubkami Columbus Mega Thron. Osazené koly na nábojích WTB Laser Disc Super a ráfích Laser Disc s pneumatikami WTB Moto Raptor o šíři 2,14 palce. Brzdí se tradičně Hayesy HFX 9 a řadí sadou XT. Kliky TruVativ Stylo i vidlice Manitou Skarab Elite se zdvihem 80 milimetrů jen dokazují, že za cenu 45 990 korun dostanete výborný bike.