

JARDA KULHAVÝ MISTREM SVĚTA!

strana 11

CYKLOSERVIS

Jak jste se mohli dozvědět z minulého čísla, historicky první zlatou medaili z mistrovství světa pro Českou republiku se po-
dávalo v juniorské kategorii XC vybojovat naši největší nadějí – Jaroslavu Kulhavému. Jar-
da splnil očekávání, která do něho byla vkládána
po vítězství na mistrovství Evropy v rakouském
Grazu a I přes defekt předního kola v po-
sledním okruhu dojel do cíle o 2 minuty dříve
než jeho soupeři. Nemí divu, že o tak nadáno
závodník projevil zájem stáji Siemens-Can-
nondale a podle posledních informací nic ne-
brání Jardovu přestupu.

Rozhodl jsem se jej navštívit doma v Ústí
nad Orlicí a přinést vám exkluzivní rozhovor
s touto vycházející hvězdou o tom, jak žije,
na čem jezdí a jak trénuje.

Jak to všechno začalo?

Asi před osmi lety jsem začínal na BMX,
s kulkama jsme drandili po městě a pak mi na-
šli koupili horské kolo. V tu dobu začaly tady
v Ústí první závody – Orlický pohár. Tam jsem
se skamarádil se staršími závodníky a začal
jsem jezdit s nimi a víc závodit. To mi bylo
13–14 let. Hodně jsem trénoval, jezdil jsem
spolu dlouhé trasy, ale převážně na biku, na
silnici jsem začal trénovat až později.

Co rodiče – přivedli tě ke kolu, protože sami závodili?

Ne, sami sice nezávodili, ale plně mě pod-
porovali, přispívali mi na kolo, vozili mě na za-
vody, a hlavně mi do něčeho nemluvili, jestli
chci jezdit, nebo ne. Byli fakt super, takže to je
así nejlepší.

Kdy ses rozhodl věnovat závodění napl- no?

To bylo už na žákovských pohárech, které
jsem vyhrával, ale největší motivace jsou ty
juniorské závody, co jezdím v současné době.

Jak dlouho jezdíš za tým CCC Vella?

Druhý rok, začal jsem tou krosovou ze-
nou v Zoldeu, pak byli vloni bačky, letos bačka
a teď tam budu končit. Ještě objednu nějaké
cyklokros, možná.

Jaké máš kolo, co vozíš za komponenty, pláště?

Rám mám Apache Totem, osazení SRAM
9.0 a vidlici Rock Shox Sid Race Carbon. Jako
obutí vozím bezduškové pláště Michelin Comp
S, které vozím v každém počasí a zatím mě
nezklamaly.

Ke které skupině závodníků se řadíš – těm, kteří vyžadují sucho, nebo dokážes lé- pe zajet na mokřem povrchu?

To záleží hlavně na profilu trati. Když jsou
na ní prudké kopce a mazačky jít, tak to mi
moc nevyhovuje, ale když je trať rovinnější,
tak mi hluboké bahno nevádí. Vlastně, na ba-
ju je mi to velkou radou.

Jak jsi na tom s technikou a stabilitou?

Vlastně začínal jsem jezdit na bačku, takže
si myslím, že techniku mám hodně dobrou.
Nic mi zatím nedělo problémy ani na světá-
kách, ani na tomhle mistrovství světa.

Mnoho lidí ale říká, že sjezdíš v Luganu byli na hranici sjezdového.

Myslím, že to zase ne. Sice tam byly takové
skály, které budily respekt, ale na hraně to ne-
bylo. Rozhodně to nebylo tak, že by člověk
přemýšlel, jestli to dá, nebo ne. Slo o to nepus-
titi to došlo moc rychle. Vždycky bylo víc mož-
ností kudy to sjet, takže tak drsně to nebylo.

Jak se připravuješ – přibližl nám svůj tré- novací plán.

Hněd od začátku sezony, když skončí
cyklokros, jezdíme na 14 dní do tepla najždět
kilometry. Pak už začnou závody a od té doby
jsou všechny tréninkové týdny stejné. Žádný
vrchol sezony jsem si neplánoval, takže každý
týden trénuju stejně. Většinou jeden den v
týdnu mám volno, jinak trénuju dvoutřídově,
záleží to také na počasí a na tom, jak jsem unavený.

S kým trénuješ?

Většinou trénuju sám v okolí Ústí
nebo na silnici jezdím s kamarádama,
takže si zavoláme, domluvíme se na sívu a tak.

Kolik tak za den ujeďes kilometrů?

Na bačku spíš jezdím na čas, většinou tak
hodinu a půl, dvě hodiny. Dám si prostě tvrdý
trénink a ten jezdí. Hodně mě to baví, takže si
trénink vlastně užívám. Na bačku vyjedu klidně,
i když prší, na silnici se občas musím přero-
lovat.

Nuť tě vedení týmu doopravdy nějaké stříkání tréninkové plány?

Ne, nemuži, společně pláň na mě, jak já jí to
udělám. Výsledky mám, takže není potřeba,
aby mi říkali, kolik toho mám jezdit.

Jakou roli máš v týmu Honza Slaviček? Tré- nuje vás?

Jo, Honza má v týmu Honza Slaviček? Tré-
nuje vás?



Honza v pohodě poradí, když je potřeba, ale
hlavně dělá manažera, takže zajišťuje sponzo-
ry, závody, cestování a vše spojené s chodem
týmu.

Jak se stravuješ – jsi něco speciálního?

Snažím se nejíst tučná jídla, jím hodně těs-
tovin a ryže, jinak se stravuju celkem norma-
lně, nijak moc se neomezují.

Pojme se nyní věnovat právě skončené mistrovství světa v Luganu. Jak náročné pode tebe ten závod byl?

Okruh měřil 6 km, jel jsem 6 kol, převýšení
nebylo tak velké, žádné velké kopce tam neby-

ly, spíš technický terén, kameny, skály. Byl to
pěkný, ujet hned na začátku, protože jet za někým
jít spíš, nebo jsi jel nadzor?

Co ten pád na konci – jak se to semlelo?

To se stalo v posledním sjezdu, asi kilometr
před cílem, kdy jsem už jel na jistou, takže
jsem jel pomaleji. Nahoře byla taková skála
a jak jsem jí objížděl, tak jsem neměl dostatek
rychlosti a tam jsem spadl. Zasekl se mi
řetěz, tak jsem ho chvíli dovaloval ven – z toho

jsem měl největší strach, ale podarilo se ho za-
se nasadit. A při tom jsem vlastně pichnul i to
přední kolo. Naštěstí to byl pomalý dojezd, takže
jsem na tom v pohodě dojel do cíle. Vlastně
úplně prázdné to kolo bylo až v posledních asi
pět stech metrech na Sotolině.

Jak vypadá celý ten týden v Luganu před závodem – byl to klasický tréninkový týden nebo se před tímto významným podnikem v něčem lišíš?

Celý týden jsme tam jezdili, najžděli jsme
si trať, byli jsme se podívat na maratony, ve
středě jsme jeli štafety. Den před závodem
jsem se už byl jen tak ležet projít na trať,
abych zjistil, jestli tam někde budu muset být
šet, nebo jestli všechny kopce zdolám na kole.
A ještě jsme se byli ležet projít na silnici,
abych se neutilil před tím závodem. Ráno
před závodem jsem se jenom rozvedl na půl
hodiny na silnici, pak jsem jel na chvíli na trať,
ale na vláčím nebo „ergáci“ jsem nejezdil.

Od prvního roku budete jezdit v kategorii do 23 let. Kdo tě bude největším soupeřem?

Zatím to nijak neřeším, vim, že ti první
budou o třídu lepší. Nevím, jak na tom
budu ve srovnání s těmi, co tam jezdí,
takže uvidíme. Ani se nijak toho lepo-
přechodu nebobím, spíš to tam bude lepší,
mezi těma chlápama.

Jak to vypadá s tvým přestupem do týmu Siemens-Canonale a jak se ti změní život?

Tým sídlí v Itálii. To, jak často tam bu-
du jezdit, bude záležet hlavně na mě.
Přes zimu bych to určitě viděl tak, že
tam budu jezdit na soustředění a najž-
dnout doma, akorát prostě budu mít

napánské nějaké závody, na které budu muset
jezdit – Nálje, Německo a tak.

Jezdíš na bačkách?

Ne, spíš jenom během.

Co studuješ?

Chodím na automobilovou průmyslovku ta-
dy v Ústí, letos budu maturovat a nevíc mě
nebaví to, že tam musím každý den. Po skon-
čení uvidíme, jak to bude vypadat s vojnou
nebo jestli se ještě přihlásím někam dál, i když
zatím se mi moc nechce.

Jak trávíš víkendové večery – chodíš ně- kam „parit“?

Chodím se bavit po večerech až moc, asi to
budu muset trochu omezit.
Děkujeme za rozhovor a přejeme ti spoustu
úspěchů v další kariéře.

Text a foto: Dušan

Král Šumavy – jubilejní šilenství

Již desátý ročník silničního cykloamaratonu
Author – Král Šumavy se letos koná v so-
botu 6. září. Každého jistě nadchlo krásné
pocasí a nádherná šumavská příroda. Dlouhá
250 kilometrů trasy a krásná stošedesátá nez-
poznalá oproti předchozím ročníkům žádných
změn. Převýšení dlouhé trasy bylo 4000 metrů,
kratší trasy 2500 metrů. Pořadatelé dokonale
zvládnutá akce (jak jinak) je již za námi. Naše
redakce samozřejmě neschýbala na startu, aby
byly dojmy z našeho největšího silničního ma-
ratonu co nejobjektivnější.



Že jsou cyklisti prasata, je věc
všeoobecně známá. Takto vypadalo naše
ubytování v jedné z klatovských škol.
O pořádku se hovoří rozhodně nedá.

Studené probuzení

Jelikož je start závodu naplánován již na půl
sedmou ráno, musela většina účastníků dorazit
již v pátek. Probuzení do sobotního rána nebylo
zrovna radostné. Teplota okolo pěti stupňů, tma,
pět hodin. Kому by se chtělo vstávat? Nedá se
nic dělat! Pokusy o vtip nebo jakékoliv náznaky
humoru vyznívají docela trapně. Každý si dělá
tu svou snídani, o které je přesvědčen, že mu to
na ni nejlíp pojede. Poslední kontrola a doladění
strojí, připnutí startovních čísel a kolem šesté
hodiny vyrazí většina závodníků na start, aby si
urvala ještě nějaké slušné místo.



Dojezd do cíle. Snad je jméno hlavního
partnera závodu dostatečně čitelné.

Start

Za tři minuty půl sedmé organizátoři ozna-
mují, že start bude o dvě minuty posunut. Slav-
noucí natukovací brána vypovídalejší poúlsonost
a stále se jí nechělo dosáhnout optimálního
tvary. Asi zamrzl motorek! Slibované dvě mi-
nuty byly opravdu dodrženy a zazení slavnostní
výstředí. Teprve při jízdě, když opadli nepřijemní
starták, si člověk mohl prohlédnout různorodé
oděvní jednotlivých závodníků. Pohled na borce
v kraťasech s dresům s uštěhrými rukávky bral
doslova dech. Vestičky, rukávky, nákolnenky,
bže tohoto vybavení je jízda v pěti stupních pro
normálně průměryšejšího jedince nepředstavitel-
ná. Kolem třicátého kilometru se začalo oteplava-
t a ostatní průměryšejšího jedince značilo čas-
to oseplovat pole závodníků. Chybovali ti, kteří
si sundali větráky a vestičky, neboť dlouhé kle-
sání a následná jízda údolím až do Sušice byla
doslova oáscístem. Nakonec se přeci jen otepli-
lo, a každý mohl konečně mít zimno začít vřít
vímát bolest. Pravděpodobně křivil i tento sport
většina z nás opravdu. Na Šimanově muselo
byť horko už opravdu každému. Povzbuzující di-
vací dodávali energii a vychutnávali divácky nej-
atraktivnější místo závodu. Závodníkům už tak
zajímavé nepřípadlo. Na devadesátém osmém
kilometru došlo k prvním oddělení dlouhé
dvěstěpadesátkové od stošedesátkokilometrové
trasy. Ostrá obočka doleva na Zhdř a Kvidlu u
doluhy trasy udeřila své a co neoděděl Šima-
nov, to se utrhlo právě zde. Od tohoto stoupání
se vedoucí skupina rozdelila na několik men-
ších. Už v tuto chvíli by se dalo určit, jak asi zá-
vod dopadne. Obě trasy se opět spojily v Srní
a nepřijemný úsek s dlážděným povrchem si tak
mohli vychutnat všichni účastníci. Místem
posledního dělení trať se stal Starý Brunst.
Krátší trať odtud veda přes Javorouno do Klatov,
zatímco dvěstěpadesátká ještě zamířila přes Že-



Dokonalá souhra přesné digitální
časomíry a ozvučeného. Doutejme,
že mohutné doobčily nezamíchaly jemný
jednotlivých závodníků.

Profesionální amatéři

Vítězem dlouhé 250kilometrové tratě se stal
Petr Lacina z Plzně, druhý dojel Giorgio Masse-
rini z Itálie a třetí dorazil do cíle Michal Koš se
Srbka u Berouna. Krátkou stopadesátkou vy-
hrál starý známý „Křížák“ Roman Kreuziger,
který svého chasu patřil k našim nejlepším zá-
vodníkům. Mezi ženami nenašla přeměložitka
Hana Ebertová.

Překvapením pro nás bylo chování vítěže
doluhy tratě, Petra Laciny, jezdícího za team
Cykloservex-Duratec. Tento třicetiletý závodník,
který vyhrál Krále již loni, pravděpodobně nejze-
dí na kole pro zábavu. Už v minulosti byl Lacina
nespokojen s cenami za své výkony a ani letoš-
ní ročník nebyl výjimkou. Ceny pro vítěze nebyly
pravděpodobně na dostatečné úrovni a zřejmě
proto Lacina odjel domů ještě před slavnostním
vyhlášením. Když jsme s ním po závodě chtěli
udělat rozhovor, měl jsem zkrátka smůlu. Máme
pocit, že pro vítěze závod bylo mělo být zadosti-
učněním a jakousi morální povinností, stanut
na špatných vítězích. Závody typu Král Šumavy
jsou amatérské, to by si některé jezdiči měli uvě-



Potěšil nás vývěsní štít opravy kol pana
Malát, kterou jsme objevili nedaleko
cíle. Není ani tak podstatné, že spravuje
kola, jako to, že jistě prodává
Cykloservis.

domit! Losování větších cen je dobrý nápad,
neboť tato cena může padnout jak na vítěze, tak
na ktereokoliv jiného účastníka. Vlastně každý,
kdo absolvuje takto náročný závod, má nárok na
cenu. Mimo jiné každý účastník dostal na pa-
mátku litinovou plastikou s cyklistickým motivem.
Po závodu u guláže bylo nejdříve slyšet větu:
„Za to pěkně těžko to stálo!“

A závěrem?

Letošní silniční Král se každopádně vydařil.
Počasí si nikdo nemohl přát lepší, organizace
byla zvládnutá perfektně. Guláš a pivo v cíli
chutnalo všem. Pouze je škoda, že na rozdíli od
jarního bikového Krále odjela ihned po závodě
většina účastníků k domovům a doprovodných
akcí se zúčastnil pouze zlomek závodníků. Jel-
ikož se jednalo o jubilejní desátý ročník silnično-
ho Krále Šumavy, nezbyvá nám než popřát
organizátorům hodně trpělivosti a síly při pořá-
dání další desítky.

Text a foto: Honza

C-Basic

Práditi si na kolo přihodnou obuv je jednou
z nezákladnějších věcí. Zvolit špatný typ
cyklistické obuvi se dá přirovnat ke koupi
nevhodné vysokého rámu. Obje dokáže jízdu
nejen znepříjemnit, ale může mít za následek
i újmu na zdraví. Tato rubrika má přinášet pře-
važně rady začínajícím cyklistům, neradí by-
chom se tedy někoho dotkni. Ačkoli se někoumu
může vybrat správně obuvi zdát úplně triviální
záležitost, doufáme, že všem, kdo s kolem te-
prve začínají koketovat, naše rady pomohou.

Silnice či bike?

V našich radách obvykle vynecháme obuv
pro sjezdové nebo BMX disciplíny, kde vyho-
vuje každému něco jiného. Zbývá nám tedy klá-
sický bike a silnice. O tom, že na horské i sil-
niční kolo existují rozdílné typy obuvi, se asi
nemí třeba zmínovat. Pokud chceme bít na sil-
nici, je nejdůležitější vědět, jak chceme použít
pedály. Většina silničních zářez je vybavena
systémem na uchycení zářez typu SPD
a Look. Na pedály značky Time je většinou tří-
ba porádní redukce. Udeme-li koupit boty, je
dobré mít rozmysleny, jaké chceme pedály
a napak. U bikových treter je to jednodušší,
neboť zde existuje v podstatě jen jedna rozře-
b otvůr se závity, na níž se přizpůsobí většina
výrobků. Na stejné tretry tak lze namontovat
jak kurfy systému SPD firmy Shimano nebo
Ritchey, tak i zářezky pedálů Time nebo napří-
klad Crank Brothers.

Hlavním rozdílem mezi silniční a bikovou
tretrou je ve vyšší tuhosti podrážky a absence
vzorku u silničního modelu. U bikové verze mu-
sí být podrážka rovněž pevná, ale musí umožňo-
vat případnou chůzi, zvláště pak u turistické-
ho provedení.

Systémy zapínání

Stejně jako se každému líbí jiná barva, tak
každému vyhovuje různý systém zapínání. Ne-
dá se říci, že jeden je horší či lepší než druhý.
Nejběžnější je suchý zip. Dva nebo tři upínací
pásky s tímto systémem jsou absolutně spo-
lehlivé a relativně levné. Někdy bývá suchý zip
kombinován ještě se stahovaním tkanicou, ta
však celý proces zapnutí boty prodlouží. Pou-
ké je tretra dobře ušita a je zvolena také vhod-
ná velikost, obějde se většinou bez tkanic. U
družších provedení je možné spátřit složitější
mechanizmy se zubatým páskem nebo otoc-
ným systémem se sílonovou struno.

Levnější turistické tretry většinou využívají
tkanicu, která je v některých případech pře-
kryta jedním páskem na suchý zip.

Jaký vzorek zvolit?

Tato otázka naštěstí nemusí trápit silničáře.
V případě bikových treter je opět důležitější
použití. Turista by měl preferovat klasickou gu-

movou podrážku, která mu v kombinaci s men-
ší tuhosti podrážky umožní chůzi podobnou klá-
sickým botám. Gumový vzorek se osvědčí na
kamenech, kofenech, ale i v hospodě, zkrátka
vsude tam, kde to může klouzat.

Závodník dá pravděpodobně přednost řidší-
mu plastovému vzorku, který se v blátě bloti-
zenase a navíc se plast neopíše tak rychle jako
guma. Většinou sportovních a závodních bot pro
MTB je možné ještě dovybavit dvojicí našroubo-
vaných čepů v čele, někdy i zadní části. Když
se tak normální chůze po pevném podkladu stá-
vá téměř nemožnou, v blátě je chodzení nebo běh
snaží. Účinná bývá použita kombinace plastové
podrážky s prvými zakončením vzorku, které
zabrání právě nežádoucímu klouzání.

Vhodná velikost

Koupit ve své měnší či větší boty, než po-
třebujeme, jen kvůli výhodnější ceně, to je ta nej-
větší chyba. Bota musí každému doslova pad-
nouť. Jestliže cítíme tlak z boku nebo na nártu,
časťo se po nějaké době bota norez propouští.
Tlačí-li nás obuv napříkad na špičce, je to
špatné. Do dělek se bota většinou nevyváží.
Obecně platí, že italské boty na kolo jsou celko-
vě užší s nižším nártem a ani číselník jednotli-
vých velikostí úplně neodpovídá realu. Nemáme-
me si například koupit velikost 45 jen proto, že
veškerý ostatní bot má přetáčetřivky. Urči-
tě není od věci vykoušet obuv o několika
velikostí vyhovuje.

Léto či zima?

Pokud se jezdí na kole celoročně, přijde
i otázka, jaké tretry zvolit na zimu. V našich kon-
činách se tento problém většinou řeší různými
návkly, neboť speciální zimní cyklistické boty
jsou relativně drahé. Komfort zimních treter je
s použitím návků nesrovnatelný. Navíc v pří-
padě horské cyklistiky návkly přilší dlouho ne-
vydrží. I krátký úsek chůze se na návlčivých hod-
ně podpodepí. Pokud se načítá cena několika
rozslapaných návků a porovná se s cenou
zimních treter, nebudě zde takový rozdíl. Kupu-
je-li si tedy jedny boty na celý rok, musíme
při výběru počítat s použitím silnějších ponož-
ek. Boty, které jsou na zimu v létě úplně přesné,
budou v zimě pravděpodobně nepoužitelné.

Pár rad závěrem

Koupit boty se rozhodně nevyplyácí uspěchat
nebo při ní za každou cenu šetřit. Nenutíme tu-
ristům boty za pět tisíc, ale i zde většinou platí
průměrná míra mezi cenou a kvalitou. A ještě
jedna malíčkost. Nezapomínejte na bezpeč-
nost. Pokud nejsou vaše boty na patě vybaveny
odrázkou, není nic jednoduššího než tam re-
flexní materiál přilepit.

Text: Honza