

Z Proseka k titulu mistra světa ve 4X

Letošní sezóna byla v historii české horské cyklistiky tou neúspěšnější, když naši jezdci získali rovnou 3 tituly Mistra světa. Jarca Kulhavý v juniorské kategorii cross country, Pepa Dressler v bikeriálu a Michal Prokop ve fourcrossu. A jak se na cyklistický časopis světa patří, vydali jsme se po rozhovoru s Jarduou vypravědět i Michala Prokopa. Ten už vloni zazářil 4. místem na MS v Kaprunu a letos dokonce došl na zlato. Během celé sezóny svými výsledky z 4X i BMX prokazoval skvělou formu a tak zlato z Mistrovství světa v Luganu bylo získáno zaslouženě odměnou.

Kdy jsi poprvé sedl na kolo?
To mi bylo nějakých pět a půl nebo šest let. Nejvíce jsem se jen tak plácal kolem barů. Mámin známý měl syna, který závodil na bikrosovém kole, tak mě vzali na Prosek na první trénink. No a mě se to líbilo, takže jsem postupem času začal závodit. Svůj první závod v bikrosu jsem vyhrál a tak jsem se tomu začal víc věnovat. Takže jezdim až do teď. Jezdim bikros odmalicka a tak je to pro mě taková srdeční záležitost. Letos v Americe jsem ho poznal na té nejvyšší úrovni. Jel jsem v kategorii největších profesionálů, Double A, kde se jezdí úplně jiným stylem. Je to totálně jiný svět.

U nás není o bikrosu zas až tak moc slyšet. Proč si myslíš, že tomu tak je? A jak to chodí ve Státech?

No, myslím, že u nás bikros není dobře medializován. Jestli to je těmi lidmi, kteří to dělají, nebo čím to je, to fakt nevím. Ve Státech ho jezdí masa lidí, toč se tam obrovské peníze, ale na druhou stranu je to taky mnohem nákladnější. Žít tam, platit startovné a dostávat se na závody přes celou Ameriku je hrozně drahé, takže bez zájmu sponzora to není šance utáhnout z vlastní kapsy. Na velké závody se sejde třeba 1500 závodníků od šestiletých capartů až po čtyřicetileté. V profikategorii se sejde kolem 20–30 jezdců, jede se o ohromné finanční výhry, ale zase to startovné je také dost drahé, takže na něj úplně každý nemá. V Evropě se jezdí sátlé Mistrovství Evropy. Je to na velké úrovni, ale mně osobně vadí, že mají pokročilejší startovací zařízení. V Americe mají všude to, které známe ze světa i u nás. Když přijede do Německa, Francie, Itálie atd., pokračuje se startuje jinak, což je velká nevýhoda. Když člověk jezdit v Americe, tak si pak na Evropu těžko zvyká. Jinak bych řekl, že Evropský jezdcí jsou jedni z nejlepších, co se týká techniky jízdy, tak na tom jsou o 50% lépe, než Američani. Je to tím, že tady máme velmi technické trávy, zatímco v Americe se stávají dráhy na rychlost.

V Americe jsi zjel 3. místo v nové disciplíně – BMX Supercross. O co se jedná?

Jojo, to je dneska ta „nejhustší věc“, fakt super. Jedná se vlastně o downhill bikros. Klasický bikros jede 8 jezdců na ploché zemi, kde rozejed je na vyvýšeném startu a skoky a klopeny jsou dole na ploše. Takže hodně záleží na síle a rychlosti jezdců. Supercross je bikroska z kopce, kde se jede daleko rychleji a proto se tam můžou stavět mnohem větší skoky. Na rozdíl třeba od 4X

je však dráha hladká, uvalčovaná, 5–6 metrů široká. Je to hrozny úlet, úplně jiné ježdění, když lítáš 12 metrů dlouhé skoky a pod tebou není nic. Ty skoky se nedají projet, buď to skočíš, nebo se rozsekáš. Nic jiného neexistuje. Většinou tam pustí jenom profiky. Příští rok se snad už chystá světový pohár a v každém případě to zase pojedou.

Která bikrosová dráha je v Čechách podle tebe nejtěžší?

V Praze teď budu přestavovat bikrosu v Bohnicích. Chtěl bych tam udělat super technickou, náročnou trať, aby se lidi mohli zase zdokonalovat. Mám rád i Řepy. Slyšel jsem, že je teď přestavěná brněnská dráha

městnavalet B1 mrzet, že jsi titul Mistra světa nezískal pro ně, ale právě pro domácí značku.

S B1 jsem měl kontrakt i na letošek, ale oni se chtěli podporovat jenom na horském kole, s bikroskem nepočítali. No a já jsem právě chtěl jet do Států a zkusit bikros tam. Autor mi nabídl odpovídající podmínky, navíc rozjel 4X/BMX program, takže jsem se stal jejich „továrním jezdcem“.

Pro Authora točíte se Spacemanem a Lukášem Tammem nové video Core bikers. Můžete k němu říct pár informací?

Už se to chýlí ke konci, dotáčeli jsme poslední záběry a teď se to stihá. Bude k vidění

jenom na sjezd, který mu je mnohem bližší, tak by určitě častěji záježdil takové výsledky jako v Kaprunu. Jinak s Michalem jsem kámoš, známé se spoustu let. On je v podstatě normální. Ty kolikrát neslutkové věci, co na kole dělá, si může dovolit, protože na to prostě má. Kolo má v ruce. Takové sjezdy, co on jezdi, bych si já nedal. Nemám na to vlny ani povahu. Třeba jsme spolu jeli ve Všenorech, kde jsem zkoušel sjet různé věci, co on dal. Mám jsem si přit tom urval o stranu rameno. V Americe na Sea Other Classic jsem zkusil jet DH, tam je takový krátký sjezd. Strčil jsem si nohu mezi kameňák a já jsem si zlomil kotník. Takže tohle jsou moje zkušenosti se sjezdem.

A netáhnu tě seskoky z velkých výšek, jako jsou například na Red Bull Rampage? Nepřítahuje tě skocit třeba z 20 metrů vysoké skály?

Dropy fakt ne, moc mě netáhne se někde „zrakvit“ pod skálou. Jo, líbí se mi na to koukat, je to rozhodně zajímavé, ale sám bych to nezkoušel.

Ale vždyť na bikrosu se taky můžeš zranit.

Dobře, ale mě baví skákat gapy, tzn. velké díry mezi skoky. To můžu za letu nějak korigovat. Třeba Watson, jak skákal přes závodníky na Tour, je fakt cvok. Ale nijak ty kluky neodsuzuju, chápu, že je to jiný styl ježdění a životní styl. Je to prostě další odvětví freeridu, ty kluky to baví, takže to beru. Třeba lávky mi nejdou, zkoušel jsem to, byl jsem na North Shore, ale nějak mě to nechytlo. Mě prostě baví hlina, trails, což jsou série skoků postavené za sebou v řadě, to je zase moje, no.

A co zranění?

Tak jasně, že byly zranění. Měl jsem zlomenou klíční kost, zápěstí a pak spoustu běžných pohmožděnin z pádí.

Na jakém kole jezdíš 4X?

Na 4X mám sníženého A-Ganga PM. Místo sériového 16palcového rámu mám 14palcový, ale není to trialový model AM, protože má delší zadní stavbu. Možná příští rok by se mohl objevit na trhu jako rámový kit, protože to kolo je fakt super. Můžu ho používat na 4X, dual, dirt i street. To kolo se krásně chová a jsem s ním spokojen. Můj stroj je hodně lehký, váží ani ne 11 kg. Mám na něm řídítka a představec od Tiogy, řídí Alex, kluk Race Face North Shore, sedlo je nějaké lehké silniční. S kolem jsem si kvůli váze docela pohrál.

A co soukromý život – škola, rodina a tak?

Ve škole jsem si dal na rok odklad, studuju Management sportu. Nejhorší na tom je, že já v pohodě vždycky udělám zimní semestr, ale na letní už nemám čas. V březnu zmizím do světa a není šance studovat. No, uvidím, jak to bude vypadat v budoucnu, ale doděláš si to určitě chci, třeba klidně i dálkově. Sledna se mnou docela trpí, ale nedá se nic dělat. Do ciziny se mnou docela nejezdí, protože cestuje sama s modelingem, třeba byla měsíce na Havaji. Dodělala výsokou a teď se chce věnovat naplno této profesi. Takže jsme taková rozlitaná. S mámou předěláváme barák a děláme si tam každý svůj byt, abych měl nějaké svoje



a prý je hodně dobrá, ale bohužel jsem se tam ještě nedostal. Mám rád dráhu v Přerově, ta je hodně technická. Jsou tam na Čechy nezávykové dobré zatáčky.

Fourcross vznikl z velmi populárního dualu. Kdy a jak jsi se k dualu, který se jezdit na horském kole, dostal?

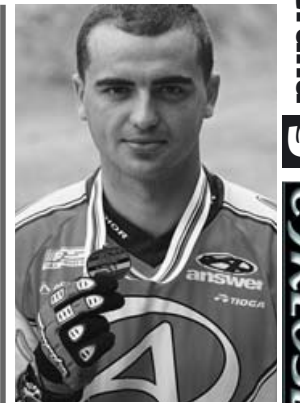
Vždycky, když skončila bikrosová sezóna, tak se ještě jelo Mistrovství ČR v dualu. V roce 1998, to jsem byl ještě junior, jsem si od někoho půjčil kolo a jel jsem ty závody. Pošlupem času jsem narazil na Zdeňka Póla. Horská kola jsem začal v roce 2000 s bikroskem kombinovat půl na půl a o rok později jsem se už zúčastňoval evropských závodů v dualu. Pak fourcross nahradil dual a v roce 2002 jsem byl svou první fourcrossovou sezónou. S holandskou dvojicí B1 jsem objel celý světový pohár. Letos jsem odjel na dva měsíce do Států na bikros a střídal jsem se to světvákoma ve 4X. Vždycky jsem se snažil nějakou dobu jezdit BMX a pak třeba 14 dní 4X, protože je těžké obě trádit kolo.

Leto hájíš barvy české firmy Author. Určitě musí vedení tvého předchozího za-

ní na výstavě Sportlife v Brně. Myslím, že to bude dobré video. Původně to mělo být Spacemanovo video, protože to byla jeho myšlenka, ale postupně to nabralo větší obrátky a třeba já tam mám spoustu šotů na všech kolech, která jezdim. Budou v něm záběry z fourcrossu, dirtu i z freeridu. Jsou tam různé lokality, hlavně kolem Prahy, ale i Liberec a různá místa, co ostatní znají a jezdit má. Máme super kameramana – Ládu Chánka, který točil pro Vehicle skateová videa. A co jsem viděl ty záběry, tak je to fakt krása.

Tvůj manažer Zdeňek Pól zastupuje i Tvoje předchůdce u Authoru Michala Marošího. Jaké máte mezi sebou vztahy?

S Michalem se v Čechách moc nevidáme, maximálně občas zájezdu do Benátek zaježdí a potkáme se na závodech. Ale na světových jezdce vlastně počítá spolu. Michal mě jezděto letos docela smůlu, což mě mrzí. Až nakonec v Kaprunu zajel čtvrté místo. Kdyby takhle jezdit celý rok, tak by to bylo úplně super. Hrozně bych mu to přál. Ve fourcrossu hodně padá, to je u něj taková docela velká nevýhoda. Kdyby se soustředil



zájem. Máma se mnou dřív hodně jezдила po Čechách, teď už to moc nejde. Tak jí aspoň vozím hezké obrázky z cest po světě.

Přemýšlel jsi někdy nad tím, co budeš dělat, až ti bude třeba padesát let? Co bys chtěl dělat, až už nebudeš moci závodit?

No, moc jsem nad tím zatím nepřemýšlel, ale rád bych asi zůstal u kol a třeba vyráběl svoje značku kol a oblečení. Možná to ale dopadne úplně jinak. Nevím. Teď je důležité kolo a příští sezóna. Nejlepší by bylo odjet do Států a tam se věnovat bikrosu a 4X. Řád bych byl ve středu dění.

V předchozích letech to byli Američani Brian Lopes, Eric Carter, Mike King a další, kdo dominovali světovým pohárem. Jak tě berou, když jsi jim letos na Mistrovství světa vypálil rybník a stal se Mistrem?

Já myslím, že dobře. Lopes i Carter mi po vítězství gratulovali a znělo to upřímně. V tomhle jsou v pohodě, i když museli být určitě naštvaní, když nevyhráli. Jinak hodně lidí mě znalo z minulá z bikrosu, takže věděli, jak jezdim. Na 4X jsem se adaptoval rychle, jak je v pohodě, berou mě normálně.

Brian Lopes, loňský Mistr světa ve 4X, skoro nepoznatelný jezdec, se letos zranil, takže nemohl do světového poháru zasahovat. Letos jsi se stal Mistrem světa ty, světák vyhrál Eric Carter. Myslíš si, že bude příští rok Brian opět nepoznatelný?

Brian si na jaře zlomil kotník, ale na Mistrovství světa už byl a docela se zase dostal zpátky do formy. Už je zase rychlý jako blázen. Jeho největší výhodou je, že má proti mně 10 let zkušeností navíc. Je to fakt dobře vidět. Uvidíme, jak to bude vypadat příští rok. Je jasné, že mě budou chtít hned sesadit, abych jim to zase „nevynfuknul“. Bude to boj, ale docela se na to těším.

Michale, přejeme ti, aby ti ani příští rok tví soupeři, jak ty říkáš – nevynfukli další titul světového šampiona a ať se ti daří ve všem, co děláš.

Text: Dušan Foto: archiv Author

Příhod podzimu je pro většinu víkendových jezdců časem odložena kolo. Někteří se věnují jiným sportům, jiní jen tak lenoší a na jaře se dívají, že se do starého dresu již nevejdu. Zapovězení kola však není ani v zimních měsících jedinou možnou volbou. Pokud si pořídíte více speciálního vybavení, stane se pro vás kolo celoročním společníkem. Nejenže člověk přes zimu neznení, ale může se na kole i něco přifucht. Mokro a bláto, případně sníh zlepšují techniku každého jezdce. Takové podzimní a zimní výjizdy za trochu té driny jsou ještě. Sice se bude jednat o nutné investice do vybavení, v symbióze kola a zimy určitě nejeden začínající biker najde zalíbení. A co všechno by se nemělo podcenit?

Tělo a ruce

Na podzim přijdou ke slovu nejdříve rukávy a vestička se síťovinou, eventuálně dlouhý dres. Při odpoledních teplotách od patnácti stupňů níže by měl každý záručí uvažovat o neukovové vnější vrstvě, kterou splní bunda lehká větrovka nebo například tenká bunda s protivětrnou membránou. Uvedené teploty jsou ale pouze orientační, každému vyhovuje něco jiného. Značný vliv na volbu osázení má i styl jízdy. Pro případ, že si hodláte v kopci dávat a pak následuje delší sjezd, by měla být po ruce vždy připravena jedna vrstva navíc. To většinou zastane tenká větrovka nebo pláštěnka umístěná v kapsě dresu. Tato rezervní bunda také přijde vhod, když se k večeru ochladí nebo při náhle změně počasí. Samozřejmě se nesmí podcenit ani funkční spodní prádlo, ve větší zimě s dlouhým rukávem, případně i rolákem. Od deseti stupňů níže se dostane na různé termobundy a to opět s membránou nebo z fleecu se susťákovinou. Při teplotách okolo nuly se již rozhodně nesmí podcenit mezipřevrsta, která zajistí tepelnou izolaci. To však již obdivám od podzimu, kterému se tentokrát chceme převážně věnovat.

C-Basic

Podzimní rady pro začátečníky

S nižšími teplotami rovněž odložíme bezprsté rukavičky a nahradíme je prstovými provedením. Pokud ještě nebudou teploty extrémně nízké, bohatě postačí modely s nylonovým svrškem, eventuálně lycra se zateplením. V opravdu chladném počasí budou nejlepší rukavice z materiálu typu Windstopper nebo WindTex, zkrátka s protivětrnou membránou.

S horní polovinou těla rovněž souvisí různé batůžky s vodními rezerváry. Nástetek na hadičce zůstane vždy déle čistý než hrdlo bidonu umístěného v košíku. I když se záda pod batohem více potí, komfort pití je podstatně vyšší. Velkou výhodou větší velboudy je rovněž termoizolační efekt. Pokud dáváte práci jen přednost klasice, nebude od věci pořízení termoláhev.

Nohy

Spodní polovina těla našťastě není na kole tolik vystavena chladu jako horní, jelikož je v neustálém pohybu. Přesto je často potí teplo pouze subjektivní. Při jízdě se může zdát vše v pořádku a až doma zjistíte, že máte totálně promrzlá kolena. Vyjet si s patnácti stupni v kratších není zrovna rozumné, i když s trochou páli svébic. Když je teplo na dlouhé kalhoty nebo pokud se ten den nejspíše ještě oteplí, bude ideální zvolit nákolenny. Ty lze jednoduše sundat a složit do kapsy dresu. Druhrou možností je použití



trřičtvrtěních kalhot. Zateplení kolien je opravdu velice důležité. V dlouhých kalhotách z nezateplené lycry se také v patnácti stupních neuvafíte. Pokud stupnice teploterů ukazuje přibližně deset stupňů, je již nutné sáhnut po něčem zateplenějším. Vhod je materiálu superoubaixa a podobný. V zimě by měl být každý přednost kalhotám s laelem, který zabrání prostudytání.

Co se týče obuvi, přijde nejprve na řadu tuštlí ponožka, eventuálně dvě tenčí. Jednou z našich končiných stáše šetřící se zimními tretami se setkáte jen málokdy. Nejčastěji vídanou kombinací je klasická tretra a návlak. V chladu nejlepe poslouží opět materiál s membránou, která zajistí prodyšnost a zabrání prolfuknutím. S mokrem si dobře poradí klasicky neopren, u kterého

ovšem hrozí zapaření, nebo jiný nepromokavý materiál. Na horském kole, kde je nutná občasná chůze, najdou maximální využití Windstopperové ponožky.

Hlava 22

Předpokládáme, že většina z vás jezdi s přilbou. Pokud ne, tak tyto rady nejsou určeny pro vás, neboť je možná brýr už nebudete potřebovat. Dostatečnou izolaci váš nehořejší částí těla, bez které byste nemohli přijímat potravu a nadávat řidičům aut, se také nevypalí podcenit. Prostudlé dutiny vám dokáží pořádně znepříjemnit život. Základní bude tenká čelenka, která zahřeje čelo a uši. Jelikož jsou dnešní přilby maximálně odvětrávané, nebude muset být až taková zima a přijde ke slovu i tenká čepička. Ideální je funkční materiál s vysokým odvodem potu. Ve velké zimě je opět nezbytný materiál s membránou. Pokud jste zvyklí i letě jezdit bez cyklistických brýlí, na podzim a v zimě na to rychle zapomeňte. Chladný vítr vám dokáže pořádně vyřítí zrak!

Výbava kola

První, čím bude pravděpodobně nutné dovybavit vašeho jednostopého mláčka, budou blatníky. Pokud ho nechcete hzdít, přijde nejspíše ke slovu malý plochý blatniček pod spodní rámovou trubku a jeho rychloupínací kolega na sedlovku. Ty vám ale za-

jistí pouze relativně čistý obličej a záda. Jestliže budete chtít lepší ochranu proti nečistotám, použijte raději dlouhé blatníky, které můžete vybavit ocelovými vzperkami. V případě silničního kola to bude asi jediná kvalitní řešení. Nebojte se, na jaře kolo odstrojíte, umyjete, naleštíte a budete ho mít opět rádi! Jednoduše řečeno, čím delší a širší blatníky, tím lepší ochrana proti bahnu a vodě. Účinným řešením je rovněž nastavení blatníku kusem PVC nebo folie.

Na podzim je rovněž velice důležité kvalitní osvětlení. Pravděpodobnost, že se budete vracet z výjizdy za šera nebo za tmy, je podstatně větší než v létě. Zadní a přední blikáčka by měly být samozřejmostí. Pokud se s oblibou vydáváte na noční jízdy, vybavte svůj stroj halogenovým nebo xenonovým předním světlem, které vám zajistí nejen to, že budete viděni, ale pomůže vám najít cestu zpět k domovu. Rozhodně nešetřete na bateriích. Alkalické jsou sice o nějakou tu korunu dražší, jejich životnost je ale výrazně delší. A odrazky? Čím více, tím lépe!!!

S čím se ještě musí ve zhoršených podmínkách počítat, je větší opofření jednotlivých součástek. Většina brzdoových špalíků doslova mizí za mokra před očima. Retěz, který vám v létě vydrží na biku třeba 1500 kilometrů, možná bude díky častější jízdě v blátě nutné vyměnit po necelé tisícovce. Jistiže bude záležet také na péči, kterou mu věnujete. A jsme u další důležité věci, kterou je třeba připomenout, a tou je údržba. Rozebraání a vyčištění nábojů a ostatních ložisek bude nutné provádět častěji než v letních měsících. Samozřejmě záleží na počtu největších kilometrů a na podmínkách, ale například promazání bowdenů by mělo být tak zážitým rituálem jako třeba vymývání počítačů před každou jízdou. A vyčištění kola? Pokud se vám budou kamardi smát, že své kolo myjete po každé výjizdě, tak na jejich kolech rozežrany od soli jim to bude vysvětlit. Text a foto: Honza