

S manažerem litomyšlského týmu o motokrosovém dění v Česku i za jeho hranicemi:

Petr Kovář chystá šestnáctou sezonu s Orionem

Bývalého úspěšného reprezentanta mrzí současné dění na světových tratích: „Dnes je všechno především o velkých penězích a je to špatně.“

RADEK HALVA

Litomyšl – K tuzemské motokrosově špičce náleží bezmála dvacet let Orion Racing Team. Po valnou většinu této doby jsou jeho úspěchy pevně spojeny se jménem manažera **PETRA KOVÁŘE**. V barvách litomyšlského týmu se pod jeho vedením vystřídal řada motokrosářů, vždy je ovšem dokázal připravit tak dobře, že ve výsledkových listinách domácích i zahraničních závodů byli vidět vysoko. Nejinak tomu bylo i v končícím roce 2015. A protože je Petr Kovář i bývalým výtečným závodníkem, o jehož výsledcích v mistrovství světa mohou současní reprezentanti jen snít, má co říci k motokrosu rovněž ze širšího než pouze z „českého“ pohledu. Níjak přitom nezastírá, že ze současného stavu tohoto sportu na mezinárodní úrovni nemá ani v nejmenším radost.

Jaký byl uplynulý motokrosový rok 2015 z pohledu manažera litomyšlského Orion Teamu?

Pokud to vezmu z mezinárodního hlediska, tak u Petra Bartoše to vypadalo, že vybojuje titul mistra Evropy třídy Open. Nepočítali jsme ale s tím, že Martin Michek se po dvou závodech rozhodne, že absolvuej celý seriál. Sice to bylo napnuté do poslední rozejídky, ale výkonnostně byl přece jen jinde, takže nám titul vyfoukl. Petr se stal potřetí v kariéře vicemistrem Evropy. Jonáš Nedvěd jel v Evropě první sezonu a byl celkově desátý, když bohužel nemohl absolvovat jeden závod na Slovensku kvůli zranění.

Na tratích domácího šampionátu jste na medaili nedosáhli, ale výsledky nebyly tak špatné, že…

V mezinárodním mistrovství republiky si Petr Bartoš ve třídě MX1 polepšil oproti předchozímu ročníku o dvě příčky, když ze šesté postoupil na čtvrtou. Jezdci před ním jsou trochu rychlejší, Petr spíše spoléhal na vytrvalost a spolehlivost. Jeho umístění je zasloužené, aby byl výše, muselo by se něco stát některému z favoritů, což nikomu nepřejeme. Petr ale pořád čeřil vodu a je příkladem pro mladé české motokrosáře. Jonáš Nedvěd jel kubaturu MX2 a myslím, že dosáhl na velký úspěch. Chtěli jsme do elitní desítky, to se povedlo, když byl sedmý, a v silné zahraniční konkurenci byl třetí nejlepší Čech. Je to inteligentní jezdec, má výborné starty, jen se trochu trápí s fyzikou. Musí získat svalovou hmotu. On z devadesáti procent startuje první nebo druhý, ale po-

„Máme rozumné majitele, kteří jezdí na závody, vědí, co se může stát, vědí, že k motokrosu patří i zranění, vědí, že ne každý rok se dá jet o tituly. Zákonitě jsou i finanční výkyvy, museli jsme se uskrovnit, dohodli jsme se s dalším partnerem RS Petrol, ale stále pokračujeme.“

tom se propadá a je to škoda. On si uvědomuje, že pokud bude chtít výše, musí na sobě v tomto směru zapracovat. Zkusil si mistrovství světa v Lokti, kde na body nedosáhl, ale byla to obrovská zkušenost.

Asi největší nadějí na medailový úspěch jste měli mít v českém mistrovství družstev téměř doma v Horním Újezdu. Vaše naděje ale zhasly prakticky v první zatáčce první jízdy po pádech dvou jezdců. Mrzelo to hodně?

Určitě ano, ale takový je motokrosový život. Družstva se často rozhodují v poslední jízdě, ale u nás bylo jasno bohužel hned po startu té první. Nedá se nic dělat. Paradoxem



JAKO ZKUŠENÉHO MANAŽERA už Petra Kováře nevyvede téměř nic z míry. Ale když jeho jezdci v první zatáčce po startu úvodní jízdy MČR družstev po pádu sbírali motorky (na malém snímku), tak se chytal za hlavu. Jinak ale byly barvy Orionu v sezoně opět vidět. Foto: Deník/Radek Halva (2 x)

bylo, že naše dvojka porazila první tým. Nechtěli jsme úplně odstřelit Jonáše Nedvěda, tak jsme využili příležitosti, angažovali výborného Maďara Szvobodu a ten dotáhl Orion II k umístění na „bramborové“ pozici. Jednička vypadala v sestavě Bartoš – Michalec – Krč velice zajímavě, ale ty pády, to se nesmí stát.

Jak hodnotíte vystoupení dalších závodníků v barvách Orion Teamu v ostatních kategoriích?

Měli jsme ideu, že v každé kubatuře chceme mít jezdce v první desítce. To se povedlo ve veteránech Martinu Runkasovi, byt v posledním závodě ve Vranově upadl už v tréninku, ale stačilo mu to. V tom samém závodě byla škoda, že Jana Zdenková vypadala z elitní desítky, v níž se pohybovala po celou sezonu, a skončila jedenáctá. Byli jsme rádi, že na jeden závod přijela vicemistryně světa Holanďanka Nancy van de Ven, se kterou bychom chtěli spolupracovat. V Kaplici jasně ukázala, jak je výborná, myslím, že v příštím roce bude bojovat o titul mistryně světa. Udělala nám pěknou reklamu, byla jen škoda, že to nebylo v Horním Újezdu, odkud musel být srpnový podnik přeložen. Nesmím zapomenout na motoslijöring, v němž jsme získali mistrovský titul a Lukáš Mohaupt jej se svým

se stávajícími jezdci včetně Martina Runkase. Trochu otazník máme v kategorii žen, protože Jana Zdenková uvažuje o konci kariéry, ale je tam zase nový objev, tak uvidíme, jak to dopadne. Máme rovněž nadějně juniory, celkem je asi dvanáct jezdců, kterým nějakým způsobem pomáháme.

O tom, jak trénují fotbalisté či hokejisté, má každý svoji představu, ovšem jak vypadá zimní příprava vašich motokrosářů?

Je to obdobné jako v minulých letech. Díky tomu, jaká byla zatím zima, jsme pořád jezdili, ještě krátce před svátky jsme byli na pískové dráze v Plzni, kde bylo celkem asi třicet motokrosářů. V lednu si kluci dají trochu pauzu, v únoru to vidím tradičně na Itálii, protože tam je špička,

„Komentování mě žene k tomu, abych ve světě motokrosu nespal na vavřínech. Musím něco vědět a mít informace, které hltám ze všech možných zdrojů. Fanoušci, kteří přišli na závody, ne všechno vědí, je mojí povinností jim to říci.“

tam se dá rozjet na kvalitních tratích. Samozřejmě je také fyzická příprava, už jsem mluvil o tom, že musíme něco vymyslet u Jonáše Nedvěda.

Orion Litomyšl je stálící na nebi českých motokrosových týmů. Řada jiných a nesporně ambiciózních družstev dávno přestala existovat, ale vy pořád zůstáváte a jezdíte. Jak je to možné?

Přišel jsem do Orionu v roce 2000 a pro mě to bude celkově šestnáctá sezona jako manažera, samotný tým startuje do devatenácté sezony. Máte pravdu, že takhle dlouho tady je málokdo. Zažili jsme různé historky, kdy přišly týmy s velkými ambicemi, jako byl třeba Bonver, a za dva roky už nebyl. Často týmy končí, protože finančně to bývá na bedrech jediného sponzora a ten to už neutáhne. Proč my jsme tady stále? Řekl bych to tak, že my nechceme vyhrávat za každou cenu. Měli jsme Martina Michka, dva roky jsme s ním vyhrávali, ale to samozřejmě něco stálo. Když potom dostal atraktivnější nabídku, nechtěli jsme ho přeplácat, řekli jsme, že se budeme věnovat jiným. Máme rozumné majitele, kteří jezdí na závody, vědí, co se může stát, vědí, že k motokrosu patří i zranění, vědí, že ne každý rok se dá

jet o tituly. Zákonitě jsou zde i finanční výkyvy, museli jsme se uskrovnit, dohodli jsme se s dalším partnerem RS Petrol, ale pořád pokračujeme. Ano, když byla šance, vzali jsme Michka, ale k tomu bylo dalších deset jezdců a když to pak sečtete a podtrhnete, jste rázem na několika milionech. V současnosti nelze ani zapomenout, že letos začal závodit na okruzích Martin Doubek, což je rovněž velmi nákladné a i na to se musíme podívat, abychom nedopadli špatně.

Pojďme se ještě na chvíli podívat do motokrosového světa. Proč se v současné době žádný český jezdec, natož tým, neobjevuje pravidelně v kompletním seriálu světového šampionátu?

Dobrá otázka. My jsme to jednu dobu zkoušeli s Marti-

nem Michkem, když u nás byl, ale to byla kubatura MX3, která potom vcelku logicky skončila, jelikož pořádající agentura Youthstream se o ni starala jen povrchně a bylo jen otázkou času, kdy skončí. Udělal tam úspěchy, ale nešlo o prestižní kubatury MX1 a MX2. Proč v nich nemáme jezdce? Ještě, než Michek přišel k nám, zkoušel to na továrním motocyklu TM, ale neměl takové výsledky, aby mu fabrika umožnila spolupráci na další roky. Dojžděl na konci první dvacítky a to bylo na to, aby dostal profi smlouvu, prostě málo. Další naši jezdci pak už jenom sporadicky naskočili na jeden závod u nás v Lokti nad Ohří, ale jejich výsledky prostě nestačily na to, aby po nich sáhl tovární tým.

Podobné problémy však zjevně nejsou jen u nás. Kdo se dívá na přenosy z mistrovství světa, musí ho zarazit, jak slabé jsou závody obsazené. O zaplněném startovním roštu se nedá mluvit. Přitom za vašich závodních časů na světové podniky přijela klidně stovka motokrosářů. V čem tkví příčiny tohoto úpadku?

To je jednoduché. Dnes je motokros především o velkých penězích a je to špatně, protože v závodech je sice špička, ale chybí střed a ko-

nec. Zatímco na silnici rozhoduje zejména výkon motoru, tak v motokrosu to tak není. Mnozí motokrosari by byli schopni potrápit světovou špičku i na upravených sériových strojích a třeba Cairoli by na podobné motorce klidně vyhrával. Takže jezdci by i mimo tovární týmy byli, jenže jim to nestojí za to. Když jsem já závodil, mohl jsem si vyjet peníze, z nichž jsem alespoň částečně pokryl náklady na mechanika a podobně. Dnes to tak není. Víím, že pořadatelé by jezdčům peníze rádi dali, ale nemůžou, protože je musí vysolit do kasy Youthstreamu. Další věcí je, že se závodí v Thajsku, Kataru, Argentině, mistrovství světa má devatenáct závodů, což je hrozný zá-přah. Vzpomínám, že jsem býval naštvaný, když jich bylo dvanáct. Výsledkem je, že na žebříku stojí místo čtyřiceti závodníků pětadvacet. Nedovedu pochopit, že ve světovém motokrosu nejsou peníze, když jsou ve fotbale, v tenise, ve všem. Takhle ale krvácejí pořadatelé, jezdci, už i tovární týmy, ale Youthstream a jeho šéf pan Luongo si dělá, co chce.

Absence ve světových závodech se nicméně zákonitě musí projevit i na výkonnosti českých jezdců. Je tomu skutečně tak?

Je. Nejvíce se to ukázalo třeba na Martinu Michkovi, který ve světě nejezdí, nejlé aní německý mistrák, a ze záčátku sezony měl vůbec problém, aby vedl domácí šampionát. Vyklidili jsme zkrátka pozice a nevidím nikoho, kdo by do toho vlaku naskočil a hlavně měl za sebou silného sponzora, který by měl zájem

„Jonáš Nedvěd jel kubaturu MX2 a myslím, že dosáhl na velký úspěch. Chtěli jsme do elitní desítky, to se povedlo, když byl celkově sedmý, a v silné zahraniční konkurenci byl třetí nejlepší Čech. Je to inteligentní jezdec, má výborné starty, jenom se trochu trápí s fyzikou.“

na tom, aby jezdec dělal reklamu českému motokrosu ve světě. Je to zamotaný kruh. Máme teď novou slibnou generaci deseti až dvanáctiletých kluků, o které se stará Honza Froněk a chce je vychovat pro mistrovství světa. Dokonce už jezdí do Belgie a do Holandska, kde dostanou motorky a pojedou v silných týmech. Zde je asi jediná cesta, jak uspět, byt to bude něja-

Představení

Ve své závodní kariéře dosáhl Petr Kovář na třináct titulů domácího mistra. V roce 1987 obsadil osmé místo v seriálu mistrovství světa kubatury do 125 cm. V závodech světového šampionátu vystoupil i na stupně vítězů (1986 Sverepec 2. místo, 1987 Holice 3. místo). Od roku 2000 je manažerem, trenérem a tiskovým mluvčím Orion Teamu Litomyšl. Komentuje motokrosově podniky doma i v zahraničí.

ký čas trvat, přičemž mluvím o dvou milionech korun, které je na to potřeba zajistit. Ale když se skutečný talent objeví, tak po něm může skočit tovární tým, příkladem je letošní mistr světa Slovinec Gajser. U nás jsem si myslel, že to může být Michek, jenže ten se se svým talentem v kubatuře MX3 trochu uspokojil.

Ptal jsem se i proto, že v roce 2015 jsme si připomněli kulaté výročí triumfu československého družstva na Motokrosu národů v Sedlčanech. Shodou okolností sotva několik dnů nato současná české reprezentace v této soutěži vůbec neprolezla z kvalifikace do hlavního závodu. To asi o mnohém vypovídá…

Hovoří to o všem. Nejvíce to odnesl zmíněný Martin Michek, který je zkušný a měl být páteří týmu, jenže padal a trvalo mu, než se porovnal s trati. Což byl důsledek toho, že nejezdí v zahraničí. I manažer Čepelák řekl, že příště bude vybírat pouze jezdce, kteří pojedou německý šampionát. Ty tratě jsou venku úplně jiné, rozbité, spousta skoků a kdo si rychle nevykyne, nemá šanci. Motokros národů se totiž nedá srovnat s mistrovstvím světa jednotlivců. Tam se skutečně sejde elitní konkurence, protože to platí národní federace. Přijedou Američani, sejde se sto tisíc lidí a je to strašná kalba. Takhle nabíť bývali dříve i jednotlivci, právě tohle chtěli lidi vidět.

Jak často se vy sám ještě posadíte do sedla motocyklu a objedete si v terénu pár koleček?

Projel jsem se nedávno na posledním tréninku v Horním Újezdu, ale jinak na to není čas. Klukům radím, ale na motokros se obje-vím minimálně. Poté, co jsem skončil v mistrovství republiky veteránů, tak se svezu výjimečně. A závody už žádné nejezdím.

Vaším „vedlejšíím“ zaměstnáním se místo toho stalo komentování různých motokrosových závodů. Jaká je to pro vás zkušenost?

Jezdím po celé České republice, dokonce i mimo ni, už podruhé jsem byl na Slovensku. Na mistrovství světa v Lokti jsem byl potřetí. Komentování mě žene k tomu, abych ve světě motokrosu nespál na vavřínech. Musím

totiž něco vědět a mít informace, které hltám ze všech možných zdrojů. Fanoušci, kteří přišli na závody, ne všechno vědí, je mojí povinností jim to říci. Když potom ocení, že se něco nového o motokrosu dozvěděli, je to pro mě svým způsobem poďekování. Najdou si i jiní, kteří řeknou, že se jim moje komentování nelíbilo, ale to je v pořádku, každý má právo na svůj názor.