



PAVEL KEJMAR
23 let, vedoucí jezdec
MMČR Supermoto

SNAŽÍM SE, CO TO DÁ!

Další díl seriálu o osobnostech závodních padoků nepatří nikomu jinému než Pavlu Kejmarovi, elitnímu jezdcí supermota s mnoha tuzemskými, ale i světovými úspěchy.

Ptal se: Petr Slezák, foto: archiv Pavla Kejmara

Fanouškům supermota není třeba „Kejmiho“ dlouze představovat. Pro pořádek si ale připomeňme pár „highlightů“ jeho kariéry: v roce 2012 získal titul mistra Německa a byl celkově sedmý v MS, v roce 2013 obsadil v Německu třetí příčku, a to seriál ani nedokončil. Je také mistrem ČR ve třídě S1. Tolik Pavlova statistika. A jak to vidí osobně?

? Pavle, řekni mi, jak ses dostal k motorkám a závodění.

! Vlastně za to může můj táta. Pamatuji si, že když mně bylo sedm, tak mě přivezl ze školy a před barákem stála motorka – padesátka Malaguti Grizzly, kterou mi koupil – to byly úplně začátky. Víc jsem se tomu začal věnovat až tak od třinácti, to už bylo s dvěpade čtyřtaktní Kawasaki. Takže pořád jenom motokros, motokros a zase motokros...

? A jak tedy proběhl přerod z krosáka v motardistu?

! Začalo to paradoxně zraněními. V roce 2010 jsem se poctivě v zimě připravil na superkrosy, chtěl jsem odjet celý český mistrák, Evropu juniory... Ale hned na prvních závodech přišla velká havárie a byla z toho dva měsíce pauza. Pak jsem dal 14 dní trénink a přišel další pád, zase dva měsíce pauza. To bylo špatný, doktoři mi jasně řekli, že už nesmím mít otřesy, jinak by to nemuselo dobře dopad-

Do supermota jsem nikdy jít nechtěl. Říkal jsem si, že je to sport pro barbíny. Ale nikdy neříkej nikdy...

nout. Do supermota jsem nikdy jít nechtěl. Říkal jsem si, že je to sport pro barbíny, ale táta mi nedal pokoj a pořád mě přemlouval, ať to zkusím. No a kupodivu mě to začalo hodně bavit a už jsem u toho zůstal. Zkrátka nikdy neříkej nikdy. Svůj podíl na tom měl i Petr Vorlíček, se kterým jsem se v té době hodně bavil, za to mu díky, ale nakonec se naše cesty rozešly...

? Kterých soutěží se letos účastníš? Co tým, se kterým jedeš, jaké máte plány?

! S největším sponzorem Autotrak, který se mnou jede už od roku 2010 a pomáhal mi už i v motokrosu, jsme se rozhodli posunout naše závodění na vyšší úroveň a zprofesionalizovat jej založením týmu. To proběhlo po minulém sezoně, kdy jsem se nedohodl s italskou HM Hondou, tak vznikl 833 Racing Team. Na letošek jsme se dohodli, že chceme objet komplet světový šampionát (součástí je i mistrovství Evropy) – to je největší priorita – a do toho ještě české mistrovství, tam chceme hlavně pomoci supermotu jako takovému. Zviditelnit tenhle sport u nás.

? S jakou technikou jezdíš závody? Co se na ní upravuje?

! Dá se říct, že jsem asi jediný z první

desítky, co si koupil vlastní motorku. Teď jedeme Husqvarnu 450. Můj závodčí (mistrovství Evropy) manažer Lukáš Tuma jede taky Husqvarnu. Celkem máme čtyři stroje a všechny jsou předělané na supermoto. To znamená jiné můstky vidlic, speciální podvozky (tovární WP), kyvné vidlice jsme museli řešit apod. O motory se nám pak stará Tomáš Sulek.

? Jak dlouho motor vydrží? Kdy se dělá repase?

! Pístní sada má strop zhruba okolo dvaceti motohodin. No a vezmi si, že když hodně trénuju, tak za den ty dvě motohodiny najedu. Pak si asi umíš spočítat, že to na žádné maratonské disciplíny není.

? Na co si na motorce jako jezdec nejvíc potrpíš?

! Jednoznačně tlumiče. Můžeš mít milion koní, ale když budeš mít špatně nastavený podvozek, tak nic. Nic s tím prostě nedokážeš. Takže mi třeba vůbec nevádí mít o pár koní míň, ale podvozek musím mít precizně nastavený. Pak je to zážitek, když to sedí na asfaltu i v terénu.

? V čem je supermoto specifické, co se nároků na jezdce týká, co musíš zvládat?

! Všechno! (směje se) V tom se mi supermoto hrozně líbí. Musíš být hodně komplexní jezdec. Navazuje na to, co musíš umět v te-

rénu, ale jde o kus dál. Musíš být rychlý nejen v terénu, ale hlavně na asfaltu. Akorát je škoda, že se poslední dobou čím dál míň driftuje – dobře to vypadá, ale holt to zpomaluje.

? Pověz mi, jak a kde trénuješ.

! Hodně běhám, ale na fyziku je nejvíc času hlavně přes zimu, teď v sezoně se k tomu dostanu tak jednou týdně. S trenérem děláme hodně cviky na hbitost, kardio a podobně. Jinak se ale co nejvíc snažím jezdit motokros. Asfalt trénuju hodně na autodromu v Sosnové, se kterým si vzájemně pomáháme, to samé mám s tratí v Chebu. Občas se mi podaří si zajezdit na trati v Lichtenbergu v Německu, kde mě znají ještě z německého mistráku.

? Jak je to se vztahy mezi jezdci v padoku supermota?

! Řekl bych, že je to hodně pozitivní. Často si mezi sebou pomůžeme i s díly třeba. Ale je jasný, že na trati, když vedle sebe letíte na cílovce, tak si neřekneš: „Jé, hele, to je kámoš, on mi dal před hodinou párek, tak já zabrzdím dřív“, nenecháš ho vyhrát a klidně i patnáct let tvrdý práce tím nepošleš do háje. Takhle to nechodí, na trati si toho moc nedarujeme, ale jinak musím říct, že je to v pohodě. ■

INZERCE