

Lukáš Mihulka: „Chci završit hattrick“

Republikový titul v divizi Touring2000 letos suverénně obhájil Lukáš Mihulka. **„Sezona byla vynikající. Vůbec jsem nečekal takhle „hladký“ průběh. Titul jsem měl víceméně jistý již před závěrečným sedlčanským podnikem, kde mi pro jeho potvrzení stačilo jen nastoupit. A to jsem se ještě „okradl“ o pět bodů ulitým startem v Nové Pace, když jsem zahříval gummy. Na druhou stranu pak ten druhý start byl na zahřátých pneumatikách dobrý,“** usmívá se autokrošař z východočeského městečka Solnice, ležícího v podhůří Orlických hor.

Bylo obtížnější získat titul loni anebo letos?

„Letos jsem sice obhajoval, ale popravdě jsem na to vůbec nemyslel a nechával tomu volný průběh. Nakonec se mi podařilo vyhrát pět ze šesti závodů. Pouze v Poříčí nad Sázavou jsem dojel druhý za Tomášem Hašlerem, kterému jsem to tam nechal (smích). Ale přestože to vypadá na bezkonkurenční sezonu, zadarmo to nebylo.“

Čím si vysvětlujete Vaši dominanci?

„Jak ti řekl v rozhovoru pro web autokrosar Jožin (Bartoš), naše auto je blbuvzdorné. Já ale konstatuji, kdyby bylo blbuvzdorné, není obouchané ze všech stran červenou barvou a nemá posunutou zadní příčku o třicet centimetrů. To však říkám s nadsázkou. Jožina mám rád, jsme kamarádi a mrzelo mě jeho dolnobousovské odstoupení z první pozice. Vítězství na jeho domácí trati jsem mu přál.“

Pojďme zpět k Vašemu Fordu Ka, který je opravdu velmi spolehlivý.

„Musíme brát v potaz, že první „káčko“ jsem postavil už před deseti lety. Tohle je kopie původního vozu, ovšem s lepšími tlumiči, převodovkou a dalšími komponenty. Po desetiletém vývoji by bylo divné, kdyby auto nebylo vychytané. Dále je důležité přemýšlet, že závod se nevyhrává v první rozjížděci a to já už vím. Důležité jsou rovněž zkušenosti. Vždyť třeba na Setkání mistrů v Humpolci se mě někdo ptal, pokolikáté na tamní trati startuji. Zamyslel jsem se, a když jsem vzal Kosice Cup, republikový mistrák a Setkání mistrů, vyšlo mi, že asi potřicáté. Když jedeš s tímtež autem jednu trať tolikrát, tak to asi umíš. Nechci, aby to znělo nějak namachrovaně, ale to jsou prostě fakta.“

Jaká byla letošní konkurence v divizi Touring2000?

„Vezmu to popořadě. Za velkou konkurenci beru Tomáše Hašlera, Jožina Bartoše a Honzu Šindeláře. Samozřejmě počítat se musí i s panem Cimingou, protože jeho Renault jede neskutečně a je to titulové auto. Jemu však nepřeje štěstí a navíc z nervozity často chybuje. Navíc již teď vím o příchodu dalších jezdců převážně s „turbovými“ auty. Ty sice neberu jako přímou konkurenci, ale jejich přítomnost může napomoci nějakým kontaktům a musí se s nimi počítat.“

Který letošní závod se Vám líbil nejvíce?

„Asi Nová Paka. Skvěle připravené byly také Sedlčany, na čemž má velkou zásluhu Libor Pospíšil. Masakr bylo, co udělali s tratí v Humpolci a moc se tam těším na jaro. Naopak bych doporučoval opustit v Dolním Bousově od jednodenního formátu. Třeba z naší rodiny závodíme tři a v případě jakéhokoliv problému je prakticky neřešitelné stíhat další jízdu. Osobně bych každopádně uvítal více republikových závodů. Třeba rakouský Hollabrunn anebo německý Matschenberg jsou v rozumné dojezdové vzdálenosti pro všechny a obě ty tratě se mi líbí. Hlavně Hollabrunn, kde jsme mimochodem byli testovat SuperBuggy, je perfektní.“

Zmiňujete tříčlenné rodinné závodění. Co plánují synové?

„Damík odjel druhou sezonu v RacerBuggy160. Rozhodně ho do toho nějak nenutím. Jede, protože máme ten stroj a nějaké zázemí. Vyloženou závodnickou mentalitu u něj nevidím. Je mu ale teprve šest a ještě dva roky ho určitě nechám ve „stošedesátkách“. Pak uvidíme. Sebík je dravější a také jsem na něj daleko více tlačil. V roce 2018 se stal vicemistrem ve „stošedesátkách“, když bojoval o titul s Láďou Hanákem až do posledního závodu. Pak však přišel zádrhel.“

Co se stalo?

„Nechci přeceňovat Sebíkův talent, nicméně po příchodu do „stopětadvacítek“ byly okamžitě cítit výrazné rozdíly v technice, podmíněné finančními možnostmi. My tenkrát navíc měli velký pech, jelikož přišel Covid, my shodou okolností měli některé špatné díly, bugina nám vesměs nebyla schopna dokončit závod a Sebík se sezonou protrápil. To se projevilo i v budoucnu, protože mu ty ostatní děti jezdecky utekly. Letos jel RacerBuggy250 a pohyboval se okolo šestého až osmého místa. Buginu jsme prodali, protože by se to zvrhlo ve finanční masakr. Nyní pro Sebíka sháním CrossCar. Tato kategorie je vypsána pro republikový mistrák i Zónu Střední Evropy a doufám, že účastníků v ní bude přibývat.“

Sledujete i ostatní autokrosově divize?

„Samozřejmě. Sleduji všechny kategorie. Autokrosem žijeme a zajímá mě to i díky tomu, že tam vyrábím nějaké věci některým jezdcům. Třeba v SuperBuggy mi jedou dva motory – jeden Vašek Ciminga, jemuž jsem i připravoval buginu, a druhý Libor Paul. Pochopitelně sleduji všechny divize „plechových“ aut a také děti. Teď mě každopádně nejvíce zajímá SuperBuggy. Vymyslel jsem nějaký produkt a chtěl bych, aby ho jelo více lidí.“

Můžete být konkrétní?

„Zde musím zmínit Jirku Jebavého, ke kterému jezdím už léta do Jičína na brzdu. Pokaždé, když jsem přijel s těmi atmosférickými motory, vždy na mě řval, že tam nevidí turbo (úsměv). Díky projektu pro Vaška Cimingu se mi naskytla cesta postavit turbový motor a výsledek nás velmi překvapil. Když to bylo na brzdě a Jirka vše postupně ladil, dostali jsme se na číslo 590 koní a 650 Nm v krásném rozsahu. A to jsme zdaleka nebyli na plném plicním tlaku, takže odhaduji, že sedmset koní umí ten motor určitě. My to stáhli na pětset, protože více je podle nás momentálně v autokrosu nepoužitelných. S tím umí jet jen jeden člověk.“

Myslíte Petra Nikodéma?

„Taktak (úsměv).“

Také „Vaši“ jezdci o sobě nicméně dali vědět.

„Libor Paul dokázal vyhrát jeho domácí Dolní Bousov a skvěle si vedl i v Poříčí nad Sázavou, kde za sebou dokázal držet desetinásobného evropského šampiona a nejúspěšnějšího autokrosaře historie Bernda Stubbeho. Pak ho však zradila převodovka.“

Libor jede speciál od firmy Fast & Speed a Václav od Alfa Racing. Můžete obě koncepce porovnat, a která je podle Vás lepší?

„Za mě má navrch určitě Alfa. Lád'a Hanák je totiž hlavička, umí se nad tou problematikou zamyslet a posunout vše dopředu. Navíc mu po celé Evropě jede spousta aut a má tak strašně velký feedback. Vyrábí jednoduchá auta, a když my k tomu Vaškovi udělali jednoduchý motor, je to ideální kombinace. Když jsme tu buginu vzali do Přerova na test a Lád'a se s ní svezl, řekl, že pokud mu přidám pětset otáček a sto koní, pojede s ní Evropu (smích). Jeho uznání pro mě má obrovskou váhu, takže bych se chtěl posunout a ty motory vyrábět ve větším měřítku.“

Také Vy jste měl možnost svezení s Václavovou buginou.

„To bylo na Setkání mistrů v Humpolci. Zde se musím trochu zastat Vaška, protože mnozí ho kritizují a myslí si, že je jednoduché skočit do SuperBuggy a hnát se kupředu. Já se nyní osobně přesvědčil, jak je zde všechno hrozně rychlé a jak rychlé musíš mít reakce. To auto je prostě zbraň. Svezl jsem se pěkně, využíval potenciál toho motoru a v rozjížděcích jezdit třetí za Petrem Nikodémem a Kubou Kubíčkem. Na finále však vydatně zapršelo a špatné počasí, nevhodné obutí a jezdecká chyba mi zhatily dobrý výsledek. Na tom mokru toho už bylo moc a já nezvládal.“

Pojďme zpět k Touring2000. Kolik koní máte ve Fordu Ka?

„V „káčku“ mám 235 koní. To je ideální hranice na přenos té „předokolky“. Jasně, pokud se třeba v Přerově sejdou ideální podmínky, ta „turbína“ mi ujede. Jak však známe autokros, ideální podmínky se sejdou minimálně. Buď je trať prашná anebo nakropená a připočteme díry. Takže i když mé motory do SuperBuggy a „káčka“ vychází ze stejné koncepce a mohl bych mít ve Fordu pětset koní, pro přední pohon to je nesmysl. Mnozí jedci řeší jen koně, ale pak nedobrzdí v první zatáčce a jsou out. Místo koukání na grafy by se mohli podívat do tabulky klasifikace šampionátu (úsměv).“

Závěrem se nabízí otázka na Vaše plány a ambice do nadcházející sezony.

„Všichni se ptají, co teď bude. Na nějakou pauzu rozhodně nepomyslím, a když se situace vyvinula takhle, chci završit ten hatrick.“

Vlastimil Resl