

VELIKÁNI
SVĚTOVÉ CYKLISTIKY

MICHAL HRUŠKA

Velikáni světové cyklistiky

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz

CPRESS

Michal Hruška
Velikáni světové cyklistiky – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2026

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.

ALBATROS MEDIA

VELIKÁNI SVĚTOVÉ CYKLISTIKY

CPRESS

© Michal Hruška, 2026

ISBN tištěné verze 978-80-264-6152-4
ISBN e-knihy 978-80-264-6167-8 (1. zveřejnění, 2026) (ePDF)

VELIKÁNI SVĚTOVÉ CYKLISTIKY

Michal Hruška

CPRESS

OBSAH

Kapitola 1 8

Fiorenzo Magni 10
Počátky a amatérská kariéra 10
Profesionální kariéra. 11
Osobní život a odchod do důchodu 19

Hugo Koblet. 22
Počátky a amatérská kariéra 22
Profesionální kariéra. 23
Osobní život a rivalita s Küblerem 29
Smrt obestřená tajemstvím 30

Jan Janssen. 32
Počátky a amatérská kariéra 32
Profesionální kariéra. 33
Odchod do důchodu a osobní život 40

Kapitola 2 44

Freddy Maertens 46
Počátky a amatérská kariéra 47
Profesionální kariéra. 48
Odchod do důchodu. 57
Problémy s financemi a alkoholem. 57
Doping 58

Francesco Moser 62
Počátky a amatérská kariéra 63
Profesionální kariéra. 63
Osobní život. 75

Hennie Kuiper 80
Počátky a amatérská kariéra 81
Profesionální kariéra. 81
Odchod do důchodu. 91

Jan Raas 94
Počátky a amatérská kariéra 95
Profesionální kariéra. 95
Pracovní o osobní život 104

Tony Rominger. 108
Počátky a amatérská kariéra 109
Profesionální kariéra. 109
Život po cyklistice. 119

Kapitola 3 122

Ivan Basso 124
Počátky a amatérská kariéra 124
Profesionální kariéra. 125
Osobní život. 134

Fabian Cancellara 138
Počátky a amatérská kariéra 139
Profesionální kariéra. 139
Osobní život. 151

Bradley Wiggins 154
Počátky a amatérská kariéra 155
Profesionální kariéra. 156
Osobní život. 165

Alberto Contador. 170
Počátky a amatérská kariéra 171
Profesionální kariéra. 171
Osobní život. 184

Tom Boonen 188
Počátky a amatérská kariéra 189
Profesionální kariéra. 189
Odchod do důchodu a osobní život . . .197

Alejandro Valverde 200
Počátky a amatérská kariéra 201
Profesionální kariéra. 201

Kapitola 4 230

Andy Schleck 232
Počátky a amatérská kariéra 233
Profesionální kariéra 233
Osobní život 240

Vincenzo Nibali 242
Počátky a amatérská kariéra 243
Profesionální kariéra 243
Osobní život 254

Mark Cavendish 258
Počátky a amatérská kariéra 259
Profesionální kariéra 259
Jízdní styl a osobní život 269

Geraint Thomas 274
Počátky a amatérská kariéra 275
Profesionální kariéra 275
Kulturní odkazy a osobní život 288

Chris Froome 292
Počátky a amatérská kariéra 293
Profesionální kariéra 294
Osobní život 311

Kapitola 5 314

Roman Kreuziger 316
Počátky a amatérská kariéra 317
Profesionální kariéra 317
Osobní život 327

Peter Sagan 330
Počátky a amatérská kariéra 331
Profesionální kariéra 332
Odchod do důchodu a osobní život . . . 347

Jeannie Longová 352
Počátky a amatérská kariéra 353
Profesionální kariéra 353
Osobní život a cyklistika
v důchodovém věku 359

Annemiek van Vleutenová 364
Počátky a amatérská kariéra 365
Profesionální kariéra 365
Odchod do důchodu a osobní život . . . 373

SLOVNÍČEK POJMŮ 377
Fotografie – zdroje 379

OBRAZOVÁ PŘÍLOHA 384

Druhý díl volného pokračování o cyklistických velikánech bych rád věnoval několika lidem ze svého okolí a členům své rodiny. Za vydavatelství je to opět Dalibor Kumr, s nímž naši spolupráci posouváme každou kapitolou na novou úroveň.
Dále to jsou mí nejlepší přátelé Eliška s Tomášem
a jejich velké bojovnice Anežka se Šárkou.
Poslední, a zároveň nejdůležitější dvojici tvoří má životní partnerka Terezka
a malý Pixík, který zůstane v našich srdcích po zbytek života.

1

Magni
Koblet
Janssen

2

Maertens
Moser
Kuiper
Raas
Rominger

3

Basso
Cancellara
Wiggins
Contador
Boonen
Valverde

4

Schleck
Nibali
Cavendish
Thomas
Froome

5

Kreuziger
Sagan
Longová
van Vleutenová



FIORENZO MAGNI

Fiorenzo Magni (7. prosince 1920 – 19. října 2012) působil ve světě cyklistiky v letech 1941 až 1956. Během kariéry třikrát vyhrál Giro d'Italia (1948, 1951 a 1955) a v letech 1949 až 1951 třikrát po sobě zvítězil v závodě Kolem Flander, čímž si u řady fanoušků vysloužil přezdívku Flanderský lev. Díky svým výkonům v době označované za zlatou éru italské cyklistiky býval často považován za jejího třetího muže – hned za nedostižnými Faustem Coppim a Ginem Bartalim.

Počátky a amatérská kariéra

Fiorenzo Magni se narodil Giuseppemu Magnimu a Giulii Caccioliové. Vyrůstal se starší sestrou Fiorenzou a k cyklistice se dostal v roce 1936. Zpočátku však

tajně – rodiče o jeho závodění vůbec nevěděli. Nejprve nastupoval za klub Associazione Ciclistica Pratese v juniorské kategorii. Hned první sezonu zakončil se sedmi vítězstvími. V roce 1937 stále závodil mezi juniory a připsal si dvanáct dalších triumfů, včetně titulu toskánského šampiona. Právě tento úspěch mu otevřel cestu k pozvánce na závod do Boloni, kde se na startu potkávali amatéři i profesionálové. Zprávy o jeho výsledcích se brzy roznesly po okolí a nakonec se dostaly i k rodičům. Po počátečním váhání mu dovolili v cyklistice pokračovat. Magniho mladý život velmi brzy zasáhla těžká rána: po prosincové smrti otce odešel ze školy a převzal rodinný podnik, aby pomohl zajistit rodinu. Ani tato odpovědnost ho ale od kola neodvedla. Ve volných chvílích dál trénoval a závodil.

V roce 1938 přešel mezi dospělé amatéry v týmu Unione Ciclistica Modenese a vyhrál sedm závodů. Následující rok přestoupil do A.C. Montecatini Terme. Na konci sezony byl vybrán do italského týmu pro amatérský závod mistrovství světa, kvůli politické situaci se ho však nakonec nezúčastnil. V roce 1940 se vrátil do svého prvního působiště, Associazione Ciclistica Pratese, a mimo jiné zvítězil v závodě dvojic Giro della Provincia di Milano. Za tři roky mezi amatéry nasbíral celkem dvacet vítězství.

Krátce před vstupem Itálie do války v roce 1940 byl povolán do vojenské služby. Přestože se hlásil k pěchotě, zařadili ho jako obsluhu těžké zbraně k 19. florentskému pluku. Právě sportovní licence mu tehdy umožnila zůstat u tréninku, zatímco jeho prapor odjel do Albánie. Ukázalo se to jako osudová náhoda: loď, na které měl za jiných okolností nejspíš být i on, se potopila. Nikdo z mužů na palubě nepřežil…

Profesionální kariéra

1941–1945: tři roky u Bianchi a válečné peripetie

Na začátku roku 1941 Fiorenzo Magni oficiálně vstoupil mezi profesionály a podepsal smlouvu s týmem Bianchi. Nejlepším výsledkem jeho první profesionální sezony bylo druhé místo v závodě Giro della Provincia di Milano. Po několika měsících byl přeřazen do Olympijského praporu v Římě, kde zůstal až do roku 1943. Poté se vrátil do Florencie k 41. dělostřeleckému pluku. I v neklidných válečných letech se přesto dokázal prosazovat na silnici. Ještě v roce 1942 zvítězil například v závodě Giro del Piemonte. V sezoně 1943 ovládl Giro della Provincia di Milano a přidal také druhé místo na italském silničním šampionátu.

Po uzavření příměří mezi Spojenci a Italským královstvím 8. září 1943 byl povolán do služby nově vznikající Italské sociální republiky, kterou pod patronací nacistického Německa vytvořil Benito Mussolini a italští fašisté. Ta se záhy pustila do boje i proti vlastním krajanům, kteří se přidávali na stranu spojeneckých armád. Magni zde působil ve vojenské jednotce, jež měla na starosti bezpečnost železničního úseku u Vaiana, místa jeho rodiště. V lednu 1944 byl jeho prapor společně s policií zapojen

do násilné konfrontace s místními partyzány. Střet si vyžádal oběti na obou stranách. Partyzánská skupina vedená Lanciottem Ballerinim se toho večera zdržovala v oblasti zvané Valibona. Když Magni dorazil na místo, samotný boj už skončil. Přesto se později ocitl pod tíhou vážného obvinění – byl obviněn z vraždy. V průběhu roku 1944 se po krachu rodinného podniku přestěhoval s matkou do Monzy, kde měl více příležitostí k závodění. V letech 1944 a 1945 pak oblékal dresy týmů Pedale Monzese a Ricci.

1946–1947: dva roky u stáje Viscontea a třetí místo ve slavné časovce

Po skončení války se Magniho minulost znovu vrátila s plnou silou. V lednu 1946 pro něj žaloba v soudním procesu požadovala třicet let vězení. Protože se k přelíčení nedostavil, byl oficiálně považován za osobu na útěku. Jeho právník Gino Martini předvolal jako svědky řadu cyklistů, k soudu se ale dostavil pouze bývalý partyzán Alfredo Martini. Ten vypověděl, že Magni po událostech u Valibony tajně pomáhal hnutí odporu. Obhajoba navíc stavěla i na tvrzení, že ke vstupu do fašistické strany byl donucen. V únoru 1947 byl Magni nakonec pro nedostatek důkazů o přímém zapojení do zabíjení osvobozen. Soudci jej sice označili za kolaboranta pracujícího pro fašisty, na tento čin se však vztahovala všeobecná amnestie vyhlášená už v červnu předchozího roku.

V té době se Magni na dva roky upsal stáji Viscontea. První sezona mu žádné vítězství nepřinesla. Až v následujícím roce začal znovu sbírat výsledky, které naznačovaly, že se vrací do širší špičky. Na začátku roku dojel sedmý na Primaveře. V červnu při své premiéře na Giru dvakrát obsadil druhé místo v etapě a v celkovém pořadí skončil devátý, se ztrátou více než čtyřiatřiceti minut na vítězného Fausta Coppiho. V srpnu na mistrovství světa ve francouzské Remeši vybojoval senzační čtvrté místo. Od titulu, který získal Nizozemec Theo Middelkamp, ho dělilo pouhých deset sekund. Koncem září přidal bronz ze slavného časovkářského podniku Grand Prix des Nations, v němž triumfoval Coppi.

A pak konečně přišla úleva. V závodě Tre Valli Varesine se Magni po dlouhém čekání znovu dostal až na nejvyšší stupeň.

1948–1949: první vítězství na Giru a ve Flandrech

Od nového roku přešel Magni ke stáji Wilier Triestina. Sezonu zahájil solidně: v Pekle severu dojel pátý a ve Valonském šípu obsadil osmadvacáté místo. Poté se postavil na start Gira a navzdory své stoupající hvězdě zajel výsledek, který většinu odborné veřejnosti zaskočil. Celý závod vyhrál. Jeho triumf měl ale určitou pachuť… V deváté etapě do Neapole uspěl útok několika jezdců, mezi nimiž nechyběli Magni ani Vito Ortelli. Peloton s Bartalim a Coppim dorazil do cíle se ztrátou třinácti minut a průběžné pořadí se tím výrazně proměnilo. Rozhodující okamžiky pak přišly

v sedmnácté etapě z Cortiny do Trenta, při výjezdu na průsmyk Pordoi. Magni tam těžil z pomoci diváků, kteří ho tlačili do kopce. Později vyšlo najevo, že šlo o lidi zaplacené stájí Wilier, které autobus rozvezl podél trati na pečlivě vybraná místa – právě tam, kde mohli být nejvíce nápomocní.

Coppiho tým Bianchi okamžitě podal formální protest. Ředitelství závodu Magnimu sice udělilo dvouminutový trest, nicméně dres pro nejlepšího jezdce i tak udržel. Fausto Coppi etapu vyhrál a snížil odstup na minutu a dvacet sekund. Přesto na protest spolu s celým týmem ze závodu odstoupil. Do cíle v Miláně přijel Magni po vítězství v poslední etapě jako celkový šampion. Na velodromu Vigorelli ho však nečekalo jen uznání. Velká část přihlížejících ho přivítala pískotem a výhrůžkami. Fanoušci mu nevyčítali pouze zaplacenou pomoc z předchozích dní, ale také jeho zapojení do fašistických milicí, kvůli němuž byl o dva roky dříve souzen. Zbylá místa na stupních vítězů obsadili jeho krajané Ezio Cecchi a Giordano Cottur. Cecchi zaostal o pouhých jedenáct sekund, Cottur o dvě minuty a třicet sedm sekund. Stáj Wilier navíc ovládla soutěž týmů.

Na začátku roku 1949 si Magni dojel pro třetí místo v San Remu za nedostižným Coppim. Poté přišlo jeho první vítězství v závodě Kolem Flander, při němž využil několik technických zvláštností. Místo běžného hliníkového rámu zvolil méně tuhý dřevěný rám. *„Bylo těžké takový rám sehnat, ale nakonec jsem zjistil, že je stále vyrábí firma Clement. Všude kolem řídítek jsem si dal gumu, abych utlumil rány,"* vzpomínal po letech a dodal, že stejný postup pak zopakoval i při druhém vítězství o rok později. Závod se jel v otřesném počasí. Z 225 startujících dojelo do cíle jen 52 jezdců. Když Magni ovládl hromadný spurt, stal se prvním Italem, kterému se podařilo Kolem Flander vyhrát.

Na Tour de France startoval za druhý italský tým označovaný jako Itálie Kadeti. V desáté etapě se vydal do úniku společně s trojicí soupeřů: Raymondem Impanisem, Édouardem Fachleitnerem a Serafinem Biagionim. Po příjezdu do Pau nechali Magni a jeho spolujezdci zbytek pole daleko za sebou. Peloton ztratil dvacet minut a Magni se oblékl do žlutého dresu.

Hned následující den na závodníky čekala brutální pyrenejská zkouška s průsmyky Aubisque, Tourmalet, Aspin a Peyresourde. V jednom ze sjezdů Magni upadl, ošklivě se zranil a v cíli ztratil na vítěze šestnáct minut. Žlutý trikot si přesto udržel až do šestnácté etapy, která vedla přes průsmyky Allos, Vars a Izoard. Právě tam se odehrál jeden z legendárních momentů závodu: dojezd dvojice Bartali–Coppi a výměna na čele celkového pořadí. Na jediný den se ve žlutém vyhříval Bartali, poté si pro celkové vítězství dojel Coppi. Magni, stále poznamenaný zraněním po pádu z jedenácté etapy, skončil šestý se ztrátou téměř tři čtvrtě hodiny. Na konci sezony si ještě připsal čtvrté místo z Lombardie a vítězství v časovce dvojic Trofeo Baracchi.

1950: Ronde a bronz z Pekla severu

Sezonu 1950 zahájil Magni čtvrtým místem na Milán – San Remo a druhým triumfem v závodě Kolem Flander, kde znovu použil stejné vybavení jako o rok dříve. Počasí bylo tentokrát ještě horší než při jeho prvním vítězství a ze závodu odstoupily téměř dvě stovky jezdců. Ve Francii se poté postavil na start Paříž–Roubaix. Do cíle na velodromu v Roubaix dorazil jako třetí, se ztrátou necelých pěti a půl minuty na vítězného Coppiho.

Na italské Grand Tour se mu zdaleka tolik nedařilo. Kromě jedné vyhrané etapy nezajel výsledek, který by odpovídal jeho ambicím. Šesté místo se ztrátou více než dvanácti minut sám považoval za neúspěch.

Na Tour de France se naopak na chvíli ocitl v samotném středu dění. Ve dvanácté etapě oblékl žlutý trikot pro vedoucího jezdce závodu, jenže radost trvala jen krátce. Spolu s oběma italskými týmy byl nucen ze závodu odstoupit. Rozhodnutí padlo po dramatických událostech jedenácté etapy, která vedla přes průsmyky Aubisque, Tourmalet a Aspin. Gino Bartali byl během ní napaden francouzskými fanoušky, kteří ho obviňovali z pádu domácího miláčka Jeana Robica. Když se dav kolem Bartaliho konečně rozestoupil, vydal se Magni se svým lídrem do stíhací jízdy. Povedlo se jim dostihnout vedoucí skupinu, v níž jeli Louison Bobet, Raphaël Géminiani a Stan Ockers. A nejen to. V cíli měli takový náskok, že Magni získal potřebných dvanáct minut a mohl se převléct do maillot jaune. Cílovou pásku proťal na devátém místě a s náskokem dvou a půl minuty na druhého Ferdiho Küblera se vyhoupl do průběžného vedení. Po etapě však Bartali přišel za týmovým ředitelem Alfredem Bindou a oznámil mu, že následující den v závodě končí. Zároveň požadoval, aby stejný krok udělali všichni italští jezdci. Celý druhý italský tým, označovaný jako Kadeti, i Adolfo Leoni z prvního týmu přitom odstoupit nechtěli. Chtěli zůstat v závodě a pomoci Magnimu bránit žlutý dres. Organizátoři Tour se pokoušeli Italy udržet. Nabídli jim dokonce neutrální šedé dresy, v nichž by byli pro diváky hůře rozpoznatelní. Nepomohlo ani to. Obě italské skupiny se s francouzskými silnicemi skutečně rozloučily. Když se Magniho po letech zeptali, jaké to bylo opustit Tour ve žlutém dresu, odpověděl: „*Samozřejmě, že jsem se cítil špatně, ale věřím, že jsou důležitější věci než výsledek, a to dokonce i v takovém podniku, jakým je Tour de France.*“ V listopadu si pak podruhé v kariéře připsal vítězství v časovce dvojic Trofeo Baracchi. Jeho partnerem byl tentokrát Antonio Bevilacqua.

1951: odchod k rodině Gannů a vítězství ve Flandrech, na Giru i v italském šampionátu

Od sezony 1951 podepsal Magni smlouvu s celkem Ganna. A už na jaře bylo zřejmé, že vstoupil do mimořádného roku. Vítězství přivezl ze závodů Milán–Turín a Giro del Lazio. Do třetice pak triumfoval ve Flandrech, kde znovu panovalo počasí

jako stvořené spíš pro boj o přežití než pro cyklistiku: déšť, sníh a chlad. Stejně jako v předchozích letech vzdala většina startovního pole. Tentokrát odstoupilo zhruba sto šedesát závodníků. Magni dokázal zůstat na trati a v cíli měl náskok pět a půl minuty na druhého Gauthiera a deset a půl minuty na třetího Redolfiho, oba z týmu Mercier. Flandry si tak podmanil potřetí za sebou. Při Paříž–Roubaix a ve Valonském šípu se sice pohyboval až ve druhé, respektive na konci první desítky, jeho forma směrem k Giru však jednoznačně gradovala. Na italské Grand Tour sice nevyhrál ani jednu z dvaceti etap, zato předváděl mimořádně vyrovnané výkony. Pravidelně se držel v popředí, sbíral druhá a třetí místa a právě tato stabilita mu nakonec vynesla druhý titul. O růžový dres se během závodu několikrát přetahoval mimo jiné s Rikem Van Steenbergenem, celkové vedení si několikrát prohodili, ale do historie se nakonec znovu zapsal domácí jezdec. Belgičan Van Steenbergen skončil druhý se ztrátou jedné minuty a čtyřiceti šesti sekund. Třetí Švýcar Ferdi Kübler zaostal o dvě minuty a třicet šest sekund.

Na Tour de France se Magnimu tolik nedařilo. Do závodu nastupoval především jako pomocník Fausta Coppiho, jenže italský lídr se ocitl ve velmi těžkém psychickém rozpoložení a v závodě de facto zkolaboval. Jen několik dní před startem Tour totiž zemřel po pádu v závodě jeho mladší bratr Serse… Některé zdroje později uváděly, že za Coppiho obrovským výkonnostním propadem mohla stát také otrava jídlem. Ať už bylo příčinou cokoli, Ital ztratil na průběžně vedoucího Švýcara Huga Kobleta více než půl hodiny a s tím i reálnou šanci na dobré umístění. Žlutý dres nakonec do Paříže dovezl Koblet s výrazným náskokem dvaadvaceti minut na druhého Francouze Raphaëla Géminianiho. Magni skončil sedmý se ztrátou devětatřiceti minut. Coppi uzavřel první desítku s mankem přes tři čtvrtě hodiny.

V září na mistrovství světa v italském Varese chybělo Magnimu k duhovému dresu jen málo. V hromadném spurtu byl nad jeho síly pouze Švýcar Ferdi Kübler. Bronz získal další Ital Antonio Bevilacqua. O měsíc později si Magni spravil chuť vítězstvím v domácím šampionátu a na začátku listopadu přidal další triumf také v časovce dvojic Trofeo Baracchi.

1952–1953: druhé místo z Gira a druhý dres italského šampiona

V dubnu 1952 ovládl Magni domácí několikadenní závod Řím–Neapol–Řím. Na jarních klasikách tentokrát nestartoval a plně se soustředil na Grand Tours. Jako první přišlo na řadu Giro d'Italia. Ve vrcholné formě se na něm představil Fausto Coppi, a tak se Magni musel v Miláně spokojit se stříbrnou příčkou. Na dominantního Campionissima ztratil více než devět minut. Před třetím Ferdim Küblerem uhájil druhé místo o pouhých šest sekund. Na Staré dámě se na dva dny oblékl do žlutého. Poprvé po šesté etapě do Met, podruhé po osmém dějství do Mylhúz. V obou případech si trikot lídra užil jen jediný den, než byl

z průběžného trůnu sesazen. Od cíle desáté etapy už žlutý dres majitele nezměnil a trofej pro nejlepšího si naposledy v kariéře převzal jeho krajan Coppi. Magni dojel šestý se ztrátou přes třicet osm minut. Blízko velkému vítězství byl také v silničním závodě mistrovství světa. Jenže ve chvíli, kdy mohl bojovat o titul, ho přibrzdil nečekaný technický problém: zlomené sedlo. I kvůli němu nakonec skončil čtvrtý, zatímco pro zlato si v hromadném spurtu dojel Němec Heinz Müller.

V dubnu a květnu 1953 se Magni pohyboval ve druhé desítce jak na Paříž–Roubaix, tak ve Valonském šípu. Mezitím však vyhrál dvě etapy závodu Řím–Neapol–Řím a celý podnik ovládl podruhé. Na Giru vyhrál tři etapy, hlavní slovo ale měla dvojice Koblet–Coppi. Švýcar Hugo Koblet držel růžový dres polovinu závodu, jenže Coppi zaútočil v pravý čas. Vyhrál devatenáctou i dvacátou horskou etapu a den před koncem si trikot přivlastnil. Na stupních vítězů doplnil prvního Coppiho a druhého Kobleta třetí Pasquale Fornara. Magni skončil devátý se ztrátou přes dvacet pět minut, přesto byl nejvýše postaveným jezdcem svého týmu.

Na Tour de France to bylo výsledkově ještě slabší. Magni sice vyhrál dvě etapy, v celkovém pořadí mu ale patřilo až patnácté místo. V poslední čtvrtině sezony zvítězil v závodě Giro del Veneto. Největším úspěchem roku byl ale bezpochyby jeho druhý titul italského mistra v silničním závodě. Na konci sezony měl navíc dobře rozjetý Závod padajícího listí. Byl ve vedení, když ho ukazatel u silnice poslal špatným směrem. I kvůli této chybě nakonec v hromadném spurtu zvítězil jeho krajan Bruno Landi a Magni se musel spokojit se sedmým místem.

1954: revoluční sponzorská smlouva a třetí domácí zlato

V roce 1954 se stal Fiorenzo Magni jedním ze závodníků, kteří navždy změnili tvář cyklistiky. Ředitel týmu Pino Ganna, syn vítěze prvního ročníku Gira, totiž před startem sezony jezdcům oznámil, že už nemá další peníze, které by mohl do stáje investovat.

„Všechny cyklistické firmy jako Atala, Bianchi, Legnano nebo Gloria prožívaly těžké časy. S rodinou, která tým vlastnila, jsem se přátelil, ale dál si sponzorování nemohla dovolit. Technicky vzato jsem tedy byl bez práce. Začal jsem přemýšlet, jak z toho ven. Měl jsem nabídky odjinud, ale žádná nebyla dostatečně lákavá. Věřil jsem, že dokážu najít lepší řešení. Nejdřív jsem potřeboval povolení Italské cyklistické federace, a to nebylo jednoduché. Vypravil jsem se na jednání do Turína, ale ke slovu mě nepustili. Naštěstí jsem měl několik přátel, kteří se za mě přimluvili. Prezident federace nakonec pochopil můj nápad jako důležitou a potřebnou změnu pro cyklistiku,“ vzpomínal Magni. Nakonec se stal prvním mužem v historii cyklistiky, který se dohodl na založení stáje se sponzorem z úplně jiného prostředí, než bylo tradiční cyklistické odvětví. Tím partnerem byla kosmetická značka Nivea.

Ovšem většina světa na podobnou změnu ještě nebyla připravená. Hned v prvním roce se například stalo, že Francouzi nechtěli Magniho připustit na start Pekla severu, pokud si neoblékne dres italského šampiona. Spor se vyřešil teprve poté, co se do něj vložil Fausto Coppi. Prohlásil, že pokud nebude na startu Magni, nepostaví se na něj ani on. Začátkem roku dojel Fiorenzo druhý v jednorázovém závodě Milán–Turín.

Na Giru se nejvíce dařilo naturalizovanému Švýcarovi Carlu Clericimu. Ten ve stínu silnějších italských soupeřů neměl dostatek příležitostí, a proto se rozhodl trvale změnit občanství. Právě on nakonec v Miláně vystoupal na nejvyšší stupeň. Druhé místo obsadil jeho krajan Hugo Koblet, z bronzu se radoval domácí Nino Assirelli. Magni skončil šestý se ztrátou třiceti čtyř minut a jedné sekundy. K obrovské ztrátě přispěla především šestá etapa do L'Aquily. Peloton byl nespokojený s mamutí délkou etap, které běžně měřily kolem tří set kilometrů, i s výší odměn. A tak nechal Clericiho, jedoucího v úniku, dorazit do cíle s náskokem čtyřiatřiceti minut. Magni s Kobletem v tu chvíli v průběžném pořadí ztráceli pětatřicet minut, Coppi dokonce tři čtvrtě hodiny. V červnu Magni vyhrál Giro della Toscana a v srpnu závod Milán–Modena. V září si dojel pro bronz v jednom z historicky nejdelších závodů Bordeaux–Paříž, jehož trať měřila přibližně 560 kilometrů. O necelý měsíc později potřetí a naposledy v kariéře vyhrál italské mistrovství, když za sebou nechal Fausta Coppiho i Giuseppa Minardiho. Na konci října skončil druhý v Lombardii, kde jej ve spurtu uprchlíků porazil právě Coppi. Před koncem roku přidal ještě třetí místo v Trofeo Baracchi.

1955: král sprinterů ve Španělsku a potřetí nejlepší na Giru

Jaro 1955 zahájil Magni vítězstvím v závodě Giro di Romagna. Na přelomu dubna a května se vydal do Španělska na tamní třítýdenní podnik a zanechal po sobě výraznou stopu. Vyhrál čtyři etapy, včetně dvou týmových časovek, v celkovém pořadí obsadil třinácté místo a ovládl bodovací soutěž.

Na Corsa rosa oblékal růžový trikot od druhé do desáté etapy. Později si jej na čas přivlastnili Raphaël Géminiani a Gastone Nencini. Rozhodující úder si však Magni schoval až na předposlední etapu z Trenta do San Pellegrina. Peloton už měl hory definitivně za sebou a Flanderský lev přišel s neotřelým plánem. V trase etapy se skrýval hrozivý desetikilometrový úsek bez asfaltu, plný děr a kamení. Po něm následovaly kostky připomínající Flandry – terén, který Magni dobře znal a na němž už třikrát triumfoval. Večer před etapou proto instruoval mechaniky, aby na kola celého týmu nasadili těžké a odolné pláště. Týmový kolega Martini mezitím obešel spřátelené stáje a domluvil s nimi tichou alianci. Sám Magni navštívil Coppiho domestika, vysvětlil mu celý plán a požádal ho, aby Coppimu vyřídil nabídku: když mu

pomůže vyhrát celkové pořadí, může si nechat etapu. V nejtěžší pasáži se ukázalo, jak důležitá byla příprava. Kola jezdců stáje Nivea odolávala, zatímco zbytek pole srážel jeden defekt za druhým. Magni s Coppim vyrazili do úniku a Nencini se jich na poslední chvíli ještě dokázal zachytit. Čekal je úprk dlouhý 170 kilometrů: dva veteráni ženoucí se zběsilým tempem vpřed a za nimi mladík, který se jich držel jen s vypětím sil. Nencini však krátce po rozhodujícím nástupu utrpěl ve sjezdu defekt galusky – a přesně na ten okamžik Magni s Coppim čekali. Coppi podle předchozí dohody vyhrál etapu, svou poslední na Giru v kariéře, a Magni se převlékl do růžového. Díky předem uzavřeným aliancím se Nencinimu, který se vrátil zpět do pelotonu, prakticky nikdo nesnažil pomoci. Magni už růžový dres nepustil a potřetí se stal nejlepším závodníkem italské Grand Tour. V necelých pětatřiceti letech byl v tu chvíli nejstarším vítězem v historii závodu. Druhý Coppi zaostal o třináct sekund, třetí Nencini o čtyři minuty a osm sekund. Magni byl zároveň mentorem dvou budoucích slavných výrobců rámů. Ernesto Colnago pracoval během Gira na jeho kole jako druhý mechanik. Prvním mechanikem byl tehdy Faliero Masi, kterého Magni v jednom z rozhovorů označil za nejlepšího mechanika všech dob. Právě Masi měl o rok později přijít s nápadem použít při zranění svého svěřence kus galusky přichycený k řídítkům. V září Magni vyhrál italskou klasiku Milán – Modena.

1956: druhé místo z Corsa rosa a poslední rok kariéry

Hned zkraje roku Fiorenzo Magni oznámil, že tato sezona bude jeho poslední. V březnu mu chybělo pouhých čtyřicet šest sekund k tomu, aby si připsal vítězství na Milán – San Remo. Nad jeho síly byl Belgičan Fred De Bruyne. Těsně za Magnim navíc dojel další Belgičan Jef Planckaert, který na něj ztratil pouhé čtyři sekundy.

Na Giru pak Magni předvedl jeden z nejvíce heroických a památných výkonů své kariéry. Ve dvanácté etapě si zlomil levou klíční kost, přesto závod nevzdal a nakonec dokázal skončit celkově druhý. V nemocnici odmítl sádru i odstoupení. Místo toho pokračoval dál s ramenem staženým elastickým obvazem. Protože levou rukou nedokázal vyvinout dostatečnou sílu, pomohl si způsobem, který se později stal legendárním. Na řídítka si nechal připevnit kus duše, druhý konec držel skousnutý mezi zuby a tahem hlavou si vytvářel dodatečnou oporu. Díky této improvizované páce mohl alespoň částečně nahradit ruku, která ho sužovala bolestí. Jenže zranění mělo další následky. Protože levou rukou nemohl pořádně brzdit ani pevně držet řídítka, v apeninské šestnácté etapě do Rapalla sjel do příkopu. Dopadl nešťastně – přímo na zlomenou klíční kost, nadto si zlomil kost v nadloktí a bolestí omdlel. Odnesli ho do sanitky. Když za chvíli přišel k sobě a zjistil, že ho vezou do nemocnice, začal křičet a přikázal řidiči, aby zastavil. Vzal si své kolo a vrátil se do závodu. Peloton na něj počkal a Magni etapu dokončil. Večer pak řekl: „*Neměl jsem tušení, jak je*

můj stav vážný. Věděl jsem jen, že mám obrovské bolesti, ale nechtěl jsem jít na rentgen.“ O čtyři etapy později přišel rozhodující moment celého ročníku. Ve dvacátém dějství, které poprvé končilo pod vrcholem Monte Bondone, se Lucemburčan Charly Gaul vzepřel počasí i vlastnímu osudu. Přes sérii stoupání bičovaných sněhovou bouří dojel do cíle s takovým náskokem, že ze šestnáctiminutového manka udělal základ svého budoucího triumfu na celém Giru. Magni přesto, navzdory zlomeninám a bolesti, dokázal závod dokončit na druhém místě. Na Gaula ztratil tři minuty a dvacet sedm sekund. Třetí Agostino Coletto zaostal o další více než tři minuty. Do konce roku Magni ještě vyhrál Giro del Lazio a Giro del Piemonte a v závodě Kolem Lombardie skončil třetí. V hromadném spurtu ho porazili vítězný Francouz André Darrigade a druhý Fausto Coppi.

Osobní život a odchod do důchodu

Začátkem listopadu 1947 se Magni v Monze oženil. Jeho vyvolenou byla Liliana Calòvá, s níž měl dvě dcery, Tizianu a Beatrice. Ani na vrcholu kariéry se nespoléhal jen na cyklistiku. V roce 1951 začal pracovat pro Moto Guzzi a o dva roky později se stal také prodejcem vozů Lancia. Po skončení závodní kariéry pak postupně zastával řadu funkcí ve sportovním prostředí. V letech 1965 a 1966 vedl italskou reprezentaci na mistrovství světa. Působil také jako prezident cyklistické asociace, ligy a sdružení Azzurri d'Italia. V této roli stál v čele všech sportovců, kteří oblékali modrý dres italské reprezentace. Zároveň byl jmenován ředitelem jednoho z nejkrásnějších cyklistických muzeí světa. Stojí na vrcholu Ghisallo nad italským jezerem Como, nedaleko kostela Madony del Ghisallo, patronky cyklistů. V roce 1980 se Magni stal oficiálním prodejcem vozů značky Opel. Obchodní aktivity ukončil až v roce 2009. Když se ho v jednom z rozhovorů zeptali, jaké bylo závodit proti Coppimu a Bartalimu, odpověděl: *„V životě zažíváte častěji porážky než vítězství. Prohrát s Coppim a Bartalim a potom jim pogratulovat je zážitek, za který jsem vděčný, byla to zkušenost, která mě hodně naučila. Za to, co dokázali, jsem je vždy obdivoval a vážil si jich kvůli tomu, jací byli. Nebyli to jen šampioni, ale i skvělí lidé. Proč si myslíte, že o nich stále mluvíme? Protože psali historii. Považuji sám sebe za šťastného, protože díky závodění s nimi mohu být součástí historie. Bez nich bych toho možná vyhrál víc, ale nebylo by to v legendární cyklistické éře.“*

Flanderský lev zemřel v roce 2012 v Monze, kde žil od roku 1975. Bylo mu jednadevadesát let.

Vybrané kariérní výsledky

1940
(A.C. Pratese)
2. Giro della Provincia di Milano (kolega Vito Ortelli)

1941
(Bianchi)
1. Trofeo Luigi Novara
2. Giro della Provincia di Milano (kolega Adolfo Leoni)
4. Milán – San Remo

1942
(Bianchi)
1. Giro del Piemonte
3. Giro della Provincia di Milano (kolega Glauco Servadei)

1943
(Bianchi)
1. Giro della Provincia di Milano (kolega Glauco Servadei)
2. silniční závod, mistrovství Itálie

1947
(Viscontea)
1. Tre Valli Varesine
3. Grand Prix des Nations
4. silniční závod, mistrovství světa

1948
(Wilier Triestina)
1. celkově Giro d'Italia
    1. v etapě 19
5. Paříž–Roubaix

1949
(Wilier Triestina)
1. Kolem Flander
1. Giro della Toscana
1. Trofeo Baracchi (kolega Adolfo Grosso)
1. v etapě 10 Tour de France
2. Giro di Romagna
3. Milán – San Remo
3. Giro del Piemonte

1950
(Wilier Triestina)
1. Kolem Flander
1. Trofeo Baracchi (kolega Antonio Bevilacqua)
1. Bol d'Or
1. v etapě 8 Tour de France
1. v etapě 16 Giro d'Italia
3. Paříž–Roubaix

1951
(Ganna)
1. celkově Giro d'Italia
1. silniční závod, mistrovství Itálie
1. Kolem Flander
1. Giro del Lazio
1. Giro di Romagna
1. Milán–Turín
1. Trofeo Baracchi (kolega Giuseppe Minardi)
1. v etapě 18 Tour de France
2. silniční závod, mistrovství světa

1952
(Ganna)
1. celkově Řím–Neapol–Řím
1. v etapě 6 a 22 Tour de France
2. celkově Giro d'Italia
4. silniční závod, mistrovství světa

1953
(Ganna)
1. silniční závod, mistrovství Itálie
1. Giro del Piemonte
1. Giro del Veneto
1. v etapě 9 a 22 Tour de France
1. Sassari–Cagliari
1. celkově Řím–Neapol–Řím
    1. v etapě 1c a 5a
1. v etapě 10, 16 a 21 Giro d'Italia

1954
(Nivea-Fuchs)
1. silniční závod, mistrovství Itálie
1. Giro della Toscana
1. Milán–Modena
2. Kolem Lombardie
2. Milán–Turín
3. Bordeaux–Paříž
3. Trofeo Baracchi (kolega Donato Piazza)

1955
(Nivea-Fuchs)
1. celkově Giro d'Italia
    1. v etapě 2
1. v etapě 7 (časovka), 12 (týmová časovka), 13 a 15 Vuelta a España
1. Giro di Romagna
1. Milán–Modena
3. silniční závod, mistrovství Itálie
5. Milán – San Remo

1956
(Nivea-Fuchs)
1. Giro del Piemonte
1. Giro del Lazio
2. celkově Giro d'Italia
2. Milán – San Remo
3. Kolem Lombardie



Dlážděný sektor Trouée d'Arenberg pravidelně využívaný při monumentu Paříž–Roubaix



HUGO KOBLET

Hugo Koblet (21. března 1925 – 6. listopadu 1964) během své kariéry vyhrál Tour de France, Giro d'Italia i řadu dráhových závodů. V letech 1950, 1953 a 1955 ovládl domácí závod Kolem Švýcarska. Mezi lety 1946 a 1958 si připsal 70 profesionálních vítězství. Zemřel v poměrně mladém věku při autonehodě, kolem níž dodnes panuje řada nejasností. Mezi diváky si díky své eleganci a mimořádné péči o zevnějšek vysloužil přezdívku Šarmantní cyklista.

Počátky a amatérská kariéra

Hugo byl synem curyšských pekařů Adolfa Kobleta a Hélény Grossové. Dětství a mládí prožil pouze s ovdovělou matkou a starším bratrem Adolfem poté, co jeho

otec zemřel po dlouhé nemoci. Adolf se věnoval pečení chleba a cukroví, Hugo v pekárně uklízel a na kole rozvážel jídlo. Na základní škole se věnoval řadě sportů, mimo jiné lyžování a lednímu hokeji. Pekárnu opustil v šestnácti letech a začal pracovat jako stážista na městském velodromu Oerlikon. Hned svůj první závod vyhrál. Výkonem upoutal pozornost slavného krajana Léa Amberga, který se navzdory odporu Kobletovy matky stal jeho mentorem a přesvědčil ho, aby se cyklistice věnoval naplno. V květnu 1943 se Koblet zúčastnil časovky v Dietikonu. Přestože jel na kole, které nebylo vhodné pro jeho výšku, dokázal závod vyhrát. První smlouvu podepsal s klubem Radfahrer Verein Curych. Jeho učitelem se stal Gottfried Weilenmann, jeden z nejlepších švýcarských cyklistů té doby. V počátcích kariéry bojoval především s vytrvalostí. Talent mu ale rozhodně nechyběl. V srpnu 1945 dostal pozvání k účasti na dráhových závodech na pařížském velodromu v Parku princů.

Profesionální kariéra

1946–1949: sbírání úspěchů a první silniční výsledky

Mezi profesionály vstoupil Koblet v roce 1946. Hned první rok mu však narušila povinná vojenská služba, kterou si odbyl u 62. pěšího pluku. Mezi jeho nejvýraznější výsledky tehdejší sezony patřilo čtvrté místo v Grand Prix Nantua. V následujícím roce nastupoval také za celek Amberg, v jehož barvách absolvoval Milán – San Remo. Závod poznamenalo velmi chladné počasí a mladý Koblet jej dokončil na třicátém čtvrtém místě z celkem šestatřiceti klasifikovaných jezdců. Na vítězného Itala Gina Bartaliho ztratil více než padesát minut. Kromě toho v některých závodech startoval i za tým Mercier-R. Lapébie. V závodě Curych–Lausanne skončil třetí po hromadném spurtu, který vyhrál Renzo Zanazzi. První silniční vítězství si připsal v sezoně 1947 v závodě Kolem Švýcarska, kde ovládl úvodní dopolední etapu. Na dráze přitom působil téměř neporazitelně. V letech 1947 až 1954 vyhrál na švýcarském mistrovství každý stíhací závod, do kterého nastoupil. V roce 1947 navíc skončil třetí ve stíhacím závodě mistrovství světa. O rok později se připojil ke stáji Tebag, kde se stal domestikem krajana Ferdiho Küblera. Ten vyhrál závody Kolem Romandie i Kolem Švýcarska, zatímco Koblet si v obou podnicích připsal po jedné etapě. V horách byl svému lídrovi cennou oporou, jenže finanční spor dvojici rozdělil. Od následujícího roku tak Koblet pokračoval už jako lídr týmu Cilo.

Ještě v témže roce poprvé v životě odcestoval do Spojených států, kde se zúčastnil dráhových závodů v Chicagu. Podniky, které tam později absolvoval, v něm zažehly celoživotní lásku k zemi za oceánem. Později se na vlastní pěst vydal také do Kalifornie a na Floridu. Díky sledování zahraničních filmů se navíc naučil obstojně anglicky. Začátek nové sezony mu narušovala opakovaná zranění, která si vyžádala tři týdny odpočinku. V roce 1949 se podruhé stal mistrem Švýcarska ve stíhacím závodě a při

druhé návštěvě Severní Ameriky vyhrál šestidenní závody v New Yorku. O několik dní později ho však při tréninku srazilo auto a léčba zranění si vyžádala přibližně měsíc klidu. V závodě Kolem Švýcarska si poté připsal další etapové vítězství. Krátce nato si ale při střetu s motocyklistou zlomil nohu. Celý měsíc se téměř nemohl hýbat a čekalo ho dlouhé období rekonvalescence a návratu zpět do sedla.

1950: vítězství na Giru d'Italia a Kolem Švýcarska

V sezoně 1950 nastupoval Koblet do závodů za týmy Cilo a Guerra. Už od začátku roku dával najevo, že jeho forma roste a prezentoval se kvalitními výsledky. V závodě Kolem Romandie se dlouho držel v čele, nicméně nakonec jej překonal Francouz Édouard Fachleitner. Švýcar skončil v celkovém pořadí druhý se ztrátou jednapadesáti sekund. Na Giru d'Italia dokázal Koblet vyhrát šestou etapu do švýcarského Locarna. Do růžového trikotu vedoucího muže se oblékl po osmé etapě, horské zkoušce na trase Brescia–Vicenza. Právě tehdy závod opustil trojnásobný vítěz Fausto Coppi, kterého ze hry vyřadil pád a zlomenina pánve. V tu chvíli se zdálo, že Kobletovi zůstali v boji o celkové vítězství už jen dva skuteční soupeři: Gino Bartali a Jean Robic. Švýcar své vedení udržel až do konce závodu a druhého Bartaliho porazil o více než pět minut. Stejné pořadí pak oba obsadili i v horské klasifikaci. Koblet se stal prvním zahraničním vítězem od založení Corsa rosa v roce 1909. Zároveň ovládl také klasifikaci pro nejlepšího zahraničního jezdce. Koncem června potvrdil svůj výkonnostní vzestup v závodě Kolem Švýcarska, kde kraloval nejen celkovému pořadí, ale také třem etapám. Účasti na Staré dámě se vzdal kvůli odpočinku — a právě v jeho nepřítomnosti si jediné vítězství z francouzské Grand Tour připsal jeho krajan Ferdi Kübler. Na konci roku Koblet přidal ještě triumf v časovce Grand Prix de Suisse.

1951: triumf v Grande Boucle

Počínaje sezonou 1951 se ke dvojici stájí, za které Koblet startoval, přidal třetí celek La Perle-Hutchinson. Tento zaměstnavatelský trojlístek mu vydržel následující čtyři roky. Od začátku roku sbíral na silnici výtečné výsledky, mezi nimi například druhé místo v závodě Kolem Romandie. Giro toho roku pojal především jako přípravu na Tour, která se stala jeho hlavní prioritou. Většinu etap dojížděl v klidném středu pole a jedinou výraznou výjimkou bylo vítězství v devatenácté etapě. I přes tréninkově pojatý třítýdenní závod dokázal do Milána přijet na šestém místě se ztrátou šesti minut na vítězného Fiorenza Magniho.

Přípravu završil na závodě Kolem Švýcarska, kde vyhrál dvě etapy a celkově skončil druhý za Küblerem. Ve Francii se pak na start Tour nepostavil obhájce vítězství Kübler, a Koblet tak dostal o to větší prostor sám pro sebe. Pořadatelský deník *L'Équipe* jej však ani přes gradující formu nepovažoval za hlavního favorita a dál

trval na tom, že nejblíže celkovému triumfu má domácí Louison Bobet. Dalšími spolufavority byli Coppi, aktuální vítěz Gira Magni a Bartali.

Od začátku závodu se Švýcar vydával do úniků a novináři jej začali zpochybňovat jako jezdce, který se zbytečně vyčerpává místo toho, aby šetřil síly na celé tři týdny. První zvrat přišel v časovce sedmé etapy do Angers. Koblet jízdu proti chronometru vyhrál, nějakou dobu však byl jako vítěz uváděn Bobet. Teprve po nátlaku švýcarské reprezentace komisaři výsledky překontrolovali a objevili chybu: Kobletovi byla omylem připočtena jedna minuta.

Jeho výkon byl tak mimořádný, že dvanáct závodníků bylo ze závodu diskvalifikováno, protože nestihli časový limit. Coppi ztratil něco málo přes minutu, Magni rovnou tři minuty.

V celkové klasifikaci se Koblet ještě neposunul do čela, ale všichni soupeři začali ztrácet půdu pod nohama. A přestože byl považován za slabšího vrchaře, brzy ukázal, že tato pověst neodpovídá skutečnosti. Čtrnáctá etapa z Tarbes do Luchonu vedla přes průsmyky Tourmalet, Aspin a Peyresourde. Koblet ji vyhrál a zároveň se vyhoupl do čela průběžné klasifikace. O dva dny později, po dojezdu etapy do rozpáleného Montpellieru, se jeho reálnými soupeři v celkovém pořadí stali Raphaël Géminiani a Lucien Lazaridès, kteří skončili za ním. Všichni papíroví favorité už byli v té chvíli prakticky ze hry. Fausto Coppi sice vyhrál dvacátou horskou zkoušku do Briançonu, ale rozhodující slovo měl znovu Koblet. Právě on zaútočil na Izoardu a definitivně si otevřel cestu k premiérovému vítězství na francouzské Grand Tour. Triumf v časovce ve dvaadvacáté etapě už byl spíš potvrzením nevyhnutelného. V Paříži stál Koblet na nejvyšším stupni s obrovským náskokem dvaadvaceti minut na druhého Géminianiho a více než čtyřiadvaceti minut na třetího Lazaridèse. K tomu přidal ještě třetí místo v horské klasifikaci. Britský magazín *Cycling Plus* po letech označil Hugův výkon v etapě mezi Brive a Agen za jízdu hodnou skutečného šampiona.

„Zaútočil pouhých dvacet mil po startu etapy a zbylých osmaosmdesát mil jel v sólovém úniku. Vyhrál o tři minuty navzdory zběsilé stíhací jízdě takových jmen, jako byli trojnásobný vítěz Tour Louison Bobet, dvojnásobný vítěz Gira Gino Bartali a hvězdný Fausto Coppi," psalo se v článku. Časové rozdíly v době, kdy Tour končila na velodromu v Parku princů, znamenaly, že Raphaël Géminiani byl poražen o dvanáct kilometrů, Lucien Lazaridès a Bartali o osmnáct a Coppi dokonce o sedmadvacet. Následovala řada kritérií a v srpnu také páté vítězství ve stíhacím závodě domácího mistrovství. Na silničním mistrovství světa Koblet pomáhal Küblerovi. Ten se nakonec radoval ze zlaté medaile, zatímco Koblet závod nedokončil. Do konce roku ještě přidal vítězství v časovkách Grand Prix des Nations a Grand Prix de Suisse i triumf v Critériu des As. K období po Tour se později vyjádřil také Jean Bobet, cyklista a bratr Louisona Bobeta: *„Koblet se bohužel už nikdy nedostal na stejnou výkonnostní*

úroveň. Začal trpět v horách nad 2 000 metrů, pak nad 1 500 metrů, potom nad 1 000 metrů a nakonec všichni viděli, že není schopen přejet ani přes nejmenší kopce.“

1952: výsledkový úpadek

Na konci listopadu 1951 odjel Koblet do Mexika, kde měl na pozvání a žádost organizátorů dohlížet na jeden ze závodů. Právě tam se údajně nakazil pohlavně přenosnou nemocí, která navždy změnila nejen jeho výkonnost, ale podle mnohých i osobnost. Spisovatel Olivier Dazat později prohlásil, že fotografie už neukazovaly elegantního muže, jakého svět znal, ale člověka, který jako by ze dne na den zestárl, znejistěl a ztratil někdejší lehkost. René de Latour k tomu napsal: *„V životě Huga Kobleta je otazník. Záhada, proč už nikdy nebyl tak dobrý jako na Tour 1951. Nikdy už neměl takovou sílu v nohách. Krátce po svém magickém triumfu byl pozván do Mexika, aby se podíval na národní amatérský šampionát. Když se vrátil, zdálo se, že stále dokáže šlapat stejně lehce, ale účinnost se vytratila. Navštívil specialisty a podstoupil řadu vyšetření, žádné však nepřineslo řešení. V roce 1951 odjel do Mexika a jako by se ze země kytar a sombrer už nikdy nevrátil. A nikdo neví proč!“*

První závodní výsledky nového roku byly tristní. Čtvrtá desítka v Miláně – San Remu, pátá v Pekle severu. Přesto se Koblet dokázal vzchopit a vyhrát klasiku Curych–Metzgete. Také druhé místo v závodě Kolem Romandie naznačovalo, že forma se alespoň částečně vrací.

Pošesté se stal švýcarským šampionem ve stíhacím závodě a před Girem doufal ve slibný výsledek. V jeho průběhu však byl jen stínem loňského mistra pelotonu. Do cíle dorazil osmý, téměř čtvrt hodiny za vítězným Faustem Coppim. Ze závodu Kolem Švýcarska odstoupil a následně zvolil několikatýdenní odpočinek, kvůli němuž neobhajoval loňský triumf na Tour. Na konci roku mu lékař zakázal startovat v Critériu des As, protože intenzivní fyzická zátěž mohla zhoršit jeho zdravotní stav, který byl od návratu z Mexika stále špatný.

Alespoň si tak mohl odskočit zpět na dráhu. Tam vyhrál šestidenní podniky ve Frankfurtu a Dortmundu.

1953: stupně vítězů na Giru a odstoupení ze Staré dámy

Rok 1953 Koblet neodstartoval špatně. V závodě Řím–Neapol–Řím obsadil celkově čtvrté místo a o měsíc později poprvé v kariéře vyhrál Kolem Romandie. Před Girem byl vedle Coppiho a Bobeta považován za jednoho z favoritů. První rána přišla už ve čtvrté etapě. Koblet kolidoval s divačkou a jen díky tomu, že Coppi s Bobetem drželi tempo pelotonu pod kontrolou, se Švýcar mohl pomyslně vrátit do hry. Růžový dres si poprvé oblékl po časovce v osmé etapě. V devatenácté horské etapě do Bolzana si dvojice Koblet–Coppi opakovaně nastupovala, ale do cíle přijela bok

po boku. Ital sice etapu vyhrál, přesto Švýcarovi blahopřál k celkovému triumfu. Vzhledem ke Kobletově výkonnosti tehdy nevěřil, že by ještě mohlo dojít ke změně v pořadí. Zdálo se, že Coppi se bude muset spokojit s druhým místem.

Jenže nemožné se stalo skutečností ve dvacáté horské etapě do Bormia. Při výjezdu na průsmyk Stelvio se Koblet zhroutil, zatímco Coppi se naopak vezl na vlně emocí. Etapu vyhrál, vyhoupl se do čela závodu a vedení už nepustil ani následující den, kdy se dojíždělo do Milána. Na stupních vítězů tak Koblet stanul na druhém místě se ztrátou jedné minuty a dvaceti šesti sekund. Třetí Ital Pasquale Fornara zaostal o šest minut a pětapadesát sekund.

Koncem června Koblet dominoval v závodě Kolem Švýcarska a podruhé během tří let jej vyhrál. O několik dní později startovala Tour de France. Zpočátku se několik dní vozil ve žlutém trikotu jeho švýcarský kolega Fritz Schär. Koblet zajížděl stabilní výsledky a tým jej považoval za svého největšího favorita. Všechny plány se však zhroutily v desáté etapě, kdy závod vstupoval do Pyrenejí. Při sjezdu z průsmyku Soulor Koblet spadl a s několika zlomenými žebry musel odstoupit. Tím pro něj zároveň skončila celá sezona.

1954: sedmé zlato ze stíhacího závodu a druhé místo z Gira

Po intenzivní přípravě Koblet doufal, že se v sezoně 1954 vrátí zpět na vrchol. Na Primaveře dojel dvanáctý, v Paříž–Roubaix si po pádu zranil koleno. Ještě v dubnu skončil celkově sedmý v závodě Řím–Neapol–Řím a v květnu vyhrál časovku na Kolem Romandie.

Na Giru se po šesté etapě oblékl do maglia rosa jeho týmový kolega a krajan Carlo Clerici. Od té chvíle se Hugo proměnil v jeho domestika. Sám přesto dokázal do konce závodu vyhrát časovku v patnácté etapě a horskou zkoušku v předposlední den. Clerici udržel vedení až do Milána a na druhého Kobleta najel více než čtyřiadvacet minut. Celek Guerra tak obsadil první dvě místa na stupních vítězů. V Grande Boucle se Koblet jako lídr dočkal úspěchu v týmové časovce dopolední čtvrté etapy. Od začátku závodu byl aktivní v únicích a postupně si dojel pro třetí místo v Lille a druhé v Brestu. Ve chvíli, kdy ztrácel zhruba minutu na držitele žlutého dresu, jej však znovu dostihla smůla. V desáté etapě z Bordeaux do Bayonne se připletl do hromadného pádu. S těžkým zraněním pravé části zad a čela se dokázal do závodu vrátit jen za pomoci stájových kolegů. Následky si poté nesl i v dalších dnech. O dvě etapy později trpěl při výjezdu na Tourmalet a v cíli v Luchonu ztratil na průběžně vedoucího Gilberta Bauvina více než půl hodiny. Následující den, v průběhu třinácté etapy, už tělo vypovědělo službu. Koblet sesedl z kola a zcela vyčerpaný ze závodu odstoupil.

Vrátil se až na dráhovém mistrovství světa, kde si ve stíhacím závodě dojel pro stříbro. V září pak vyhrál Grand Prix Martini a Grand Prix de Suisse.

1955: mistr Švýcarska v silničním závodě

V sezoně 1955 Koblet cílil na Giro i Tour. Navzdory svým zvyklostem v zimě nestartoval v žádném dráhovém závodě. Místo toho zahájil brzkou jarní přípravu na silnici a výsledky se začaly dostavovat. V Ronde byl nad jeho síly pouze Louison Bobet. V Pekle severu skončil sedmý. V závodě Kolem Romandie sice vyhrál časovku, v horách však měl stále větší problémy. Celkově z toho i tak bylo výborné druhé místo. Celé stupně vítězů navíc obsadili domácí cyklisté: první skončil René Strehler, třetí Max Schellenberg. Nedostatek síly při překonávání hor jej ve druhé etapě italského Gira stál osm minut. Postupně se sice zlepšoval a vyhrál závěrečnou etapu do Milána, na víc než desáté místo to ale nestačilo. Na vítězného Fiorenza Magniho ztratil přes dvacet minut. Druhý skončil o třináct sekund Fausto Coppi a třetí byl s odstupem čtyř minut a osmi sekund Gastone Nencini. Následně Koblet nastoupil do závodu Kolem Švýcarska, kde vyhrál druhou etapu a ovládl celkovou i horskou klasifikaci. O několik dní později se poprvé a naposledy v kariéře stal mistrem své země v silničním závodě.

Navzdory těmto výsledkům se musel vzdát startu na Tour. Lékaři mu zjistili poranění obratlů a doporučili odpočinek. Do konce roku ještě vyhrál Giro del Ticino.

1956–1959: podprůměrné výsledky a konec kariéry

Na začátku roku 1956 Koblet nezaznamenal žádný výraznější výsledek. V dubnu se poprvé zúčastnil španělské Vuelty. V prvním týdnu pravidelně dojížděl na stupních vítězů a devátou etapu do Barcelony dokázal vyhrát. Následující den však přišla pekelná výheň. Koblet v horku trpěl a ztratil přes čtyři minuty. V jedenácté etapě pak nastalo nevyhnutelné: fyzicky i psychicky zlomený Švýcar ze závodu odstoupil. Od té doby sledoval závody spíše z pozice diváka než skutečného aktéra. Jediné úspěchy, které ještě zaznamenal, přišly na konci roku na dráze. V srpnu nastoupil na start závodu Kolem Nizozemska a celkově skončil čtrnáctý. Ještě před koncem měsíce se jelo mistrovství světa v dánské Kodani, z něhož odstoupil.

V následujícím roce oznámil, že by se chtěl vrátit na italskou Grand Tour. Jedním dechem ale přiznal, že se teprve snaží najít cestu zpět na vrchol a sám neví, zda se mu to vůbec podaří. V březnu byl šestý v závodě Milán–Turín a sedmnáctý na Primaveře. Ani třetí místo v závodě Kolem Romandie nestačilo k tomu, aby se nakonec postavil na start Corsa rosa.

Aby se přestal trápit vlastní bezmocí na silnici, jezdil do konce roku už pouze na dráze. V roce 1958 naposledy v kariéře nastoupil do závodu Kolem Romandie, který opustil v poslední etapě. Definitivně ukončil kariéru v září 1959.

Osobní život a rivalita s Küblerem

Hugo Koblet byl pohledný muž, jehož sláva přitahovala krásné ženy i životní styl, který nakonec výrazně ovlivnil jeho kariéru. Jock Wadley jej popsal jako nejkouzelnějšího člověka, s jakým si lze popovídat. René de Latour v britském cyklistickém magazínu *Sporting Cyclist* napsal: *„Koblet neměl žádného nepřítele. Jeho laskavý úsměv vycházel hluboko zevnitř a každý od startu věděl, že je ke všem férový."* V roce 1953 si vzal za ženu dvaadvacetiletou modelku Sonju Buhlovou. Líbánky strávili ve Španělsku a později si koupili vilu ve vesnici Forch s výhledem na Curyšské jezero. Koblet dostal v Jižní Americe práci od společností Pirelli a Alfa Romeo, dvojice se však kvůli jeho nespolehlivým pracovním výkonům a neschopnosti soustředit vrátila zpět.

Manželství se poté začalo rozpadat. Manželé se od sebe odstěhovali a Koblet se přestěhoval do bytu nedaleko velodromu Oerlikon, poblíž něhož si otevřel dílnu. V roce 1964 se chtěl se svou ženou usmířit, leč ona ho odmítla. Nedlouho poté zemřel. Sonja následně odmítla manželovo dědictví, aby nemusela převzít také jeho dluhy. V roce 2010 se Kobletův život stal předlohou filmu *Hugo Koblet: Pédaleur de charme*. Huga Kobleta ztvárnil Manuel Löwensberg, jeho ženu Sarah Bühlmannová. Snímek naznačoval, že během kariéry mohl mít sklony k dopingu. Režie se ujal Daniel von Aarburg a film obsahoval archivní záběry i rozhovory se Švýcarovými soupeři. Koblet s sebou vždy vozil hřeben a lahvičku kolínské vody. Občas si ještě před cílem učesal vlasy a umyl obličej, aby před fotografy působil dokonale.

Philippe Brunel v deníku *L'Équipe* napsal, že na konci jeho dlouhé jízdy do Agenu v roce 1951 byli diváci překvapeni, když ho viděli sedět, líbat dívky a vytahovat z kapsy hřeben namočený ve vodě. Sotva přejel cílovou čáru, opláchl si obličej minerální vodou Perrier, učesal si vlasy a spustil stopky, aby změřil odstup na soupeře. Firma Perrier v rámci reklamní kampaně zaměstnávala člověka, který jezdcům v cíli předával lahve s vodou. Fotografové je tak mohli zachytit, jak si oplachují obličej právě vodou této značky.

Na začátku padesátých let se švýcarská cyklistika ocitla na vrcholu. Kübler vyhrál Tour de France v roce 1950, Koblet o rok později. Domácí týdeník *La Semaine sportive* v roce 1964 napsal: *„Kübler vyhrál Tour de France ve stylu orla. Koblet o rok později získal prvenství s lehkostí holubice. Proto jej také mnozí nazývali šarmantním jezdcem."* Protiklad mezi oběma muži se neomezoval jen na závodníky samotné, ale zasahoval i jejich fanoušky. Koblet představoval moderní životní styl plný elegance a nočního hýření, zatímco Kübler ztělesňoval tradičnější a konzervativnější hodnoty, založené na tvrdé práci a pevné vůli.

Smrt obestřená tajemstvím

Šarmantní cyklista zemřel šest let po odchodu do sportovního důchodu, ve věku pouhých devětatřiceti let. Stalo se tak čtyři dny po autonehodě, kolem níž se vyrojila dlouhá řada spekulací. Některé naznačovaly, že mohlo jít o sebevraždu. Pravdou je, že v době smrti byl Koblet ve finančních potížích, způsobených jeho celoživotní rozhazovačností. Zároveň byl stíhán za neplacení daní a rozpadlo se mu manželství. Na místě nehody se navíc nenašly žádné brzdné stopy, které by svědčily pro nešťastnou náhodu. Svědek tragédie Émile Isler údajně viděl Kobleta, jak na silnici mezi Curychem a Esslingenem řídí svou Alfu Romeo rychlostí kolem sto čtyřiceti kilometrů za hodinu. *„Projel kolem stromu, otočil se a jel zpátky. Znovu jej minul, otočil se a při třetím pokusu do stromu narazil,“* řekl Isler.

Vybrané kariérní výsledky

1947
(Amberg, Fuchs)
1. stíhací závod, mistrovství Švýcarska
1. v etapě 1a Kolem Švýcarska
3. stíhací závod, mistrovství světa

1948
(Tebag, Fiorelli)
1. stíhací závod, mistrovství Švýcarska
1. Šestidenní Chicago (kolega Walter Diggelmann)
1. v etapě 4b Kolem Romandie
1. v etapě 5 Kolem Švýcarska
4. stíhací závod, mistrovství světa

1949
(Cilo)
1. stíhací závod, mistrovství Švýcarska
1. Šestidenní New York (kolega Walter Diggelmann)
3. Grand Prix de Suisse

1950
(Cilo, Guerra)
1. stíhací závod, mistrovství Švýcarska
1 celkově Giro d'Italia
   1. horská klasifikace
   1. v etapě 6 a 8
1. celkově Kolem Švýcarska
   1. v etapě 4a (časovka), 4b a 6
1. Grand Prix de Suisse
1. Šestidenní Hannover (kolega Armin von Büren)
1. omnium Curych
2. omnium Cavaillon
2. celkově Kolem Romandie
3. Gran Premio di Lugano
3. Šestidenní Paříž (kolega Armin von Büren)

1951
(Cilo, Guerra, La Perle-Hutchinson)
1. stíhací závod, mistrovství Švýcarska
1. Critérium des As
1. celkově Tour de France
   1. v etapě 7 (časovka), 11, 14, 16 a 22 (časovka)
1. Grand Prix des Nations
1. Grand Prix de Suisse
1. Critérium des As
1. v etapě 19 Giro d'Italia
2. celkově Kolem Švýcarska
   1. v etapě 2b (časovka) a 7
2. celkově Kolem Romandie
2. Gran Premio di Lugano
2. stíhací závod, mistrovství světa
2. Šestidenní Frankfurt (kolega Armin von Büren)

1952
(Cilo, Guerra, La Perle-Hutchinson)
1. stíhací závod, mistrovství Švýcarska
1. Curych–Metzgete
1. Šestidenní Frankfurt (kolega Armin von Büren)
1. Šestidenní Dortmund (kolega Armin von Büren)
4. celkově Kolem Romandie
   1. v etapě 4

1953
(Cilo, Guerra, La Perle-Hutchinson)
1. stíhací závod, mistrovství Švýcarska
1. celkově Kolem Švýcarska
   1. v etapě 3 (časovka), 6 a 8
1. celkově Kolem Romandie
   1. v etapě 1, 2 a 3a (časovka)
1. Šestidenní Frankfurt (kolega Armin von Büren)
1. Šestidenní Brusel (kolega Armin von Büren)
2. Šestidenní Dortmund (kolega Armin von Büren)
2. celkově Giro d'Italia
   1. v etapě 8 (časovka)

1954
(Cilo, Guerra, La Perle-Hutchinson)
1. stíhací závod, mistrovství Švýcarska
1. Curych–Metzgete
1. Grand Prix Martini
1. Grand Prix de Suisse
1. Šestidenní Curych (kolega Armin von Büren)
2. stíhací závod, mistrovství světa
2. celkově Giro d'Italia
   1. v etapě 15 (časovka) a 21
3. celkově Tři dny d'Anvers
   1. v etapě 1 a 3b
3. Critérium des As
3. Šestidenní Frankfurt (kolega Armin von Büren)

1955
(Cilo, La Perle-Hutchinson)
1. celkově Kolem Švýcarska
   1. v etapě 2
1. silniční závod, mistrovství Švýcarska
1. Giro del Ticino
1. Šestidenní Dortmund (kolega Armin von Büren)
1. v etapě 21 Giro d'Italia
2. celkově Kolem Romandie
   1. v etapě 3b
2. Kolem Flander
2. stíhací závod, mistrovství Švýcarska

1956
(Cilo)
1. Omnium Sotteville (kolega Ferdi Kübler)
1. v etapě 9 Vuelta a España

1957
(Cilo)
3. celkově Kolem Romandie

V těchto letech Koblet působil ve více stájích: 1947, 1948, 1950, 1951, 1952, 1953, 1954, 1955



JAN JANSSEN

Johannes Adrianus Janssen, známý jako Jan (narozen 19. května 1940), se mezi profesionály pohyboval v letech 1962 až 1972. Během úspěšné kariéry vyhrál mistrovství světa, španělskou Vueltu i Tour de France. Obě zmíněné Grand Tour ovládl jako první Nizozemec v historii. V pelotonu si díky blonďatým vlasům, brýlím a akademickému vzhledu vysloužil přezdívku Profesor, kterou byl v osmdesátých letech titulován také francouzský jezdec Laurent Fignon.

Počátky a amatérská kariéra

Janssen se narodil v nizozemském Nootdorpu, malém městě poblíž Haagu a Delftu. Pět dní po jeho narození Nizozemsko kapitulovalo před rozpínajícím se nacistickým

Německem. Měl tři bratry, z nichž dva byli dvojčata, a k tomu ještě dvě sestry. Později se přestěhoval do vísky Putte na belgických hranicích nedaleko Antverp. V mládí pomáhal rodičům na pozemcích, na nichž rodinná firma stavěla domy. Nejprve se věnoval pro svou zemi tolik typickému rychlobruslení a k tomu také fotbalu. Pak jej ale pohltila atmosféra cyklistického závodu pořádaného na dostihovém závodišti v Nootdorpu. Právě tehdy se definitivně rozhodl, že svůj život spojí s kolem. V patnácti letech se připojil k cyklistickému klubu v Delftu. V roce 1956 vyhrál mezi juniory osm závodů. V následujících dvou letech přidal dalších osm, respektive čtrnáct vítězství. Koncem roku 1958 získal první amatérskou licenci mezi dospělými.

V roce 1960 se zúčastnil silničního závodu na letních olympijských hrách v Římě. V září následujícího roku přestoupil z amatérů mezi nezávislé jezdce, kteří mohli nastupovat jak v závodech s amatéry, tak s profesionály.

Profesionální kariéra

1962–1963: podpis smlouvy u Pelforthu a první stupně vítězů v klasikách

V roce 1962 Janssen vyhrál tři etapy Tour de l'Avenir a celkově se umístil na třetí příčce. Po závodě přišly dvě zlomové události. První z nich nastala na konci srpna, kdy vstoupil mezi profesionály a do konce roku startoval za tým Locomotief-Vredestein. Druhá přišla ve chvíli, kdy mu Maurice De Muer nabídl smlouvu u stáje Pelforth počínaje následující sezonou.

Janssen seděl po závodě se zbytkem týmu v restauraci, když De Muer vešel dovnitř a oznámil, že pro příští rok hledá do svého celku čtyři nové tváře. Ředitel nizozemského týmu Jeff Janssen mluvil trochu francouzsky a Janovi přetlumočil, že by o něj De Muer měl zájem. Jezdec odpověděl, že si vezme čas na rozmyšlenou, a za De Muerem dorazil do Antverp až v říjnu. Ten měl připravené kontrakty i pro další tři jezdce, k podpisu se však nakonec odhodlal pouze Janssen.

„Připravenou smlouvu jsem podepsal. Viděl jsem, že mi zajišťuje 3 000 měsíčně. Myslel jsem si, že jde o 3 000 guldenů, což odpovídalo mému tehdejšímu platu. Když jsem přijel domů, smlouvu jsme si s budoucí ženou přeložili z francouzštiny. Stálo v ní, že dostanu kolo, tři páry kraťasů, tři dresy s dlouhým rukávem a tři s krátkým. K tomu mi budou hrazeny cestovní výlohy a plat ve výši 3 000 belgických franků. Kvůli vlastní nevědomosti jsem tedy souhlasil s prací, v níž jsem si měl vydělat několikanásobně méně než dosud — jen proto, že jsem si spletl franky s guldeny," vzpomínal na podpis smlouvy.

Od sezony 1963 jezdil za francouzský tým spojený s pivovarem Pelforth a firmou BP, výrobcem průmyslových maziv. Talent i přirozená autorita z něj rychle udělaly týmového lídra. Zpočátku platil především za dobrého sprintera, nicméně brzy se vyprofiloval v jezdce schopného mířit i na celkové pořadí. Hned v prvním

roce dosáhl výrazných výsledků: skončil třetí v Paříž–Roubaix a druhý ve Valonském šípu. Druhé místo obsadil také v květnové Grand Prix du Midi Libre, kde navíc přidal dvě etapová vítězství. Na své první Tour de France vyhrál sedmou etapu do Limoges. Rozhodující náskok si vybudoval ve stoupání dva kilometry před cílem. Přitom ještě několik hodin před startem prožil se stájovým kolegou Dickem Enthovenem nečekanou komplikaci. Vydali se na místo, které považovali za start etapy, jenže tam nic nenašli. Lidé jim oznámili, že všichni už jsou dávno pryč.

Oba jezdci museli reagovat rychle. Díky radám diváků se vydali po ukazatelích ke skutečnému startu. Po třech hodinách a osmdesáti kilometrech konečně spatřili konec pelotonu. Soupeři je přivítali posměšky, ale Janssen se vrátil do závodu – a ještě týž den dokázal vyhrát. V desáté etapě však přišel krutý obrat. Při sjezdu z jednoho z pyrenejských průsmyků spadl, zlomil si stehenní kost a musel z Tour odstoupit. Po zotavení skončil sedmý v silničním závodě mistrovství světa. Zlato získal domácí Benoni Beheyt, který ovládl spurt třicetičlenné skupiny.

1964–1965: Paříž–Nice, zelený dres z Tour a duhový dres mistra světa

Osmého ledna 1964 se Janssen oženil se svou přítelkyní Corou Lakensovou, s níž měl během let dceru Karin a syny Jana a Pierra. V březnu vyhrál Paříž–Nice. Ani v jedné etapě sice nebyl nejlepší, ale podával natolik vyrovnané výkony, že v konečném zúčtování vystoupal nejvýš.

První dvě etapy se na čele vyhříval Belgičan Edward Sels, od třetí jej po týmové časovce vystřídal Janssen. Na stupních vítězů v Nice jej doplnila domácí dvojice Joseph Groussard Annaert a Jean Forestier se ztrátou jedné minuty a jedné sekundy, respektive dvou minut a padesáti osmi sekund. Zpočátku suverénní Sels se nakonec propadl až na osmou příčku s mankem necelých pěti minut. V dubnu byl Janssen třetí v klasice Paříž–Camembert, jedenáctý v závodě Kolem Flander, osmý v Roubaix a šestý při Paříž–Brusel. V květnu zajel druhý nejlepší čas ve Valonském šípu. Poté přišla Tour de France, dvě etapová vítězství a zelený dres pro vítěze bodovací soutěže. Týmový lídr Henry Anglade skončil celkově čtvrtý. Za Jacquesem Anquetilem, který Tour vyhrál už popáté, zaostal o šest minut a čtyřicet dvě sekundy. Janssen obsadil celkově čtyřiadvacáté místo se ztrátou téměř jedné hodiny.

V poslední čtvrtině sezony se ve francouzském Sallanches stal mistrem světa v silničním závodě, který se odehrával za vytrvalého deště. Po sedmi a půl hodinách byl ve spurtu tříčlenné skupiny nejrychlejší. Se stejným časem skončili na druhém a třetím místě Ital Vittorio Adorni a domácí Raymond Poulidor. Při příjezdu do cíle se Poulidor s Adornim dohodli, že pomalejší Francouz rozjede spurt silnějšímu Italovi. Když se dvojice srovnala v cílové rovince, Janssen se zavěsil za Adorniho zadní

kolo. Čtyři sta metrů před cílem se Nizozemec odhodlal k rozhodujícímu tahu, oba soupeře přespurtoval a dojel si pro duhový dres. Jako čtvrtý protnul cílovou pásku Tom Simpson se ztrátou šesti sekund. Mezi amatéry si pro titul dojel jistý belgický mladík Eddy Merckx.

V sezoně 1965 byl Janssen v březnu pátý v Omloop Het Volk i v Závodě za sluncem. V květnu skončil ve druhé desítce v Lutych–Bastogne–Lutych a Čtyřech dnech Dunkerku a celkově vyhrál domácí Kolem Nizozemska. Před Tour de France si připsal po jednom etapovém vítězství na Dauphiné Libéré a Midi Libre. Ve Francii byl mezi sprintery znovu nejlepší. Po výhře ve dvanácté etapě do Perpignanu podruhé v řadě vybojoval zelený trikot. Stejně jako v předchozím ročníku skončil Anglade celkově čtvrtý.

Do konce roku pak bylo Janssenovým nejlepším výsledkem druhé místo v říjnovém Critérium des As.

1966: druhé místo z Tour a výhry v klasikách

Jarní klasiky roku 1966 dojížděl Janssen se stabilně kvalitními výsledky. Připsal si vítězství v Brabantském šípu, získal druhé místo v Pekle severu, čtvrtou příčku ve Valonském šípu, druhé místo celkově ve Čtyřech dnech Dunkerku a nakonec oslavil triumf v závodě Bordeaux–Paříž, jehož trať měřila mamutích více než 550 kilometrů. Vzestupná tendence jeho výkonů pokračovala i na Tour. V průběhu závodu však došlo k neobvyklé situaci. V osmé etapě se v Bordeaux odehrála stávka vedená Jacquesem Anquetilem, přičemž stávka byla protestem proti pokusům organizátorů zavést dopingové kontroly.

„Anquetil byl šéf a chtěl to Goddetovi a Lévitanovi ukázat. Nemyslím si ale, že šlo o stávku jako takovou. Spíše jsme zastavili na pití a při tom byly slyšet nadávky na brzké vstávání, dělené etapy a dlouhé přesuny. Bylo to stejné jako při Tour v roce 1978, kdy se mluvčím pelotonu stal Bernard Hinault," popsal situaci s odstupem let Janssen. V desáté etapě z Bayonne do Pau se stoupalo na průsmyk Aubisque a v průběžné klasifikaci došlo k nečekané rošádě. Janssen naskočil do úniku s Anquetilovým stájovým kolegou Lucienem Aimarem a spolu s několika dalšími závodníky dojeli dřívější uprchlíky. Jakmile se skupiny spojily, začaly vzorně spolupracovat, zatímco favorité vzadu vyčkávali a hlídali jeden druhého.

Protože měl Anquetil v úniku svého člověka, neměl žádnou potřebu náskok sjíždět. A jelikož ostatní čekali právě na to, co udělá on, dotáhl únik své dílo do úspěšného konce. S obřím náskokem přes deset minut se do čela závodu vyhoupl Tommaso De Pra a Janssen poskočil hned za něj.

V šestnácté etapě do Briançonu se při výjezdu na průsmyk Galibier vydali do úniku poražení z předchozích dní: Anquetil s Poulidorem a spolu s nimi Julio Jiménez. Nizozemec situaci kontroloval ve skupině nejvýše postavených jezdců celkového

pořadí a i díky tomu se po průjezdu cílem oblékl do žlutého dresu. Druhý Aimar na něj v tu chvíli ztrácel dvacet sedm sekund. V sedmnácté etapě se Aimara při předposledním stoupání dne ujal Anquetil. Pomohl mu kopec zvládnout a ve sjezdu ho poslal do útoku. Sám se poté nenápadně přesunul na konec pelotonu, kde do té doby v klidu jel Janssen. Chvíli se Francouzovi dařilo soupeře rozptylovat, ale netrvalo dlouho a Henk Nijdam ze stáje Televizier na Janssena začal křičet, že Aimar je pryč. Jan se prodral na čelo balíku a zjistil, že s Aimarem odjeli také Bitossi a Van Springel. Když přijelo týmové auto, aby jej o úniku informovalo, jediné, co Janssen zakřičel, bylo: *„Já vím! Mohli jste mi to říct dřív!"* Po etapě se do čela závodu dostal Aimar, zatímco Profesor ztrácel devadesát sekund. Do Paříže sice z náskoku ještě něco ukrojil, přesto se musel na stupních vítězů dívat na slavícího Francouze; Janova ztráta činila šedesát sedm sekund. Třetí Poulidor byl o další necelou minutu zpět. V září Janssen ovládl celkovou klasifikaci závodu Kolem Nizozemska. V říjnu byl čtvrtý v Paříž–Tours, pátý v Critérium des As a devátý v posledním monumentu sezony, v podniku Kolem Lombardie.

1967: vítězství v Roubaix a ve Vueltě

Na jaře 1967 vlétl Janssen do cyklistického kalendáře třetím místem v italském Trofeo Laigueglia a následným vítězstvím v závodě Janov–Nice. V březnu byl druhý v Gent–Wevelgem a v dubnu třetí v konečném pořadí závodu Kolem Belgie. Při Pekle severu byl součástí útoku v dlážděném sektoru Mons-en-Pévèle. Po něm se na čele vytvořila doslova skupina snů: Janssen, Altig, Van Looy, Georges Vandenberghe, Sels, Willy Planckaert, Poulidor, Merckx, Arthur Decabooter a Gianni Motta. Mimo jiné čtyři mistři světa pohromadě. V hromadném spurtu byl Janssen nejsilnější a připsal si první vítězství v monumentu. Druhý dojel Van Looy, třetí Altig. Na konci dubna přišla na řadu Vuelta a España, tehdy první třítýdenní podnik sezony. Janssen se do žlutého trikotu pro vedoucího jezdce, červený byl zaveden až v 21. století, oblékl na jeden den po první odpolední etapě, jíž byla časovka ve Vigu. Drtivou většinu závodu se na čele vyhříval jeho stájový kolega ze země galského kohouta Jean-Pierre Ducasse. Po časovce v předposlední den se z vítězství radoval další Nizozemec Gerben Karstens, zatímco Janssen se posunul do čela průběžného pořadí. Vedení udržel i po poslední etapě do Bilbaa a jako první cyklista ze země tulipánů dokázal Vueltu vyhrát. Druhý skončil jeho stájový kolega Ducasse se ztrátou jedné minuty a čtyřiceti tří sekund. Třetí byl domácí miláček Aurelio González Puente, který zaostal o další dvě sekundy. V Grande Boucle byl Janssen nejlepší ve třináctém etapě z Marseille do Carpentras a k pátému místu celkově přidal také prvenství mezi sprintery. Závod vyhrál Francouz Roger Pingeon, na něhož Janssen ztratil devět minut a čtyřicet sedm sekund.

V září se postavil na start mistrovského silničního závodu v nizozemském Heerlenu. První čtveřice dojela v totožném čase a seřadila se v pořadí Eddy Merckx, Jan Janssen, Ramón Sáez Marzo a Gianni Motta. Mezi prvním a druhým v cíli rozhodoval titěrný rozdíl necelých patnácti centimetrů. V závodě Kolem Katalánska Janssen vyhrál tři etapy a v Paříž–Lucemburk byl nejlepší ze všech. I díky tomu byl na konci roku vyhlášen vítězem ceny Super Prestige Pernod pro nejlepšího cyklistu, udílené podle bodování výsledků z vybraných závodů. Po skončení silniční sezony se přesunul ještě na několik dráhových podniků a vyhrál například šestidenní závody v Antverpách a Madridu.

1968: vítězství ve Staré dámě a odchod z Pelforthu

V první polovině roku 1968 si Janssen připsal několik dílčích úspěchů. V březnu byl pátý v Závodě za sluncem a čtvrtý v závodě Kolem Flander. Původně druhý Guido Reybrouck byl po dojezdu pozitivně testován na doping, a tak jeho místo zaujal Rudi Altig a Janssen se posunul na bronzovou příčku. Jedno z mála vítězství vybojoval v etapě závodu Vuelta a Mallorca. V dubnu byl osmý v Roubaix, třetí ve Valonském šípu a celkově šestý na Vueltě, kde vyhrál dvě etapy a dres pro nejlepšího jezdce bodovací soutěže.

Tour se naposledy jela ve formátu národních týmů. Organizátoři tak stejně jako v předchozím roce zareagovali na domnělou provokaci sponzorů, která měla odstartovat stávku jezdců proti dopingovým kontrolám. Po tragické smrti Toma Simpsona z předchozího ročníku se však řada věcí změnila. Bylo povoleno zásobování tekutinami z doprovodných vozů a zároveň se vrátily volné dny mezi etapami. Na dopingovou kontrolu musel povinně vítěz každé etapy.

Nikdo z pelotonu už si nedovolil testům otevřeně vzdorovat, protože francouzská vláda dala jasně najevo, že pokud kontroly nezvládnou provést organizátoři závodu, zařídí si je sama. Doplatil na ně například bývalý mistr světa Jean Stablinski. Po jedenácté etapě byl pozitivně testován na amfetamin, vyloučen ze závodu a potrestán měsíčním zákazem činnosti.

Složení reprezentačních týmů bylo do jisté míry výbušnou směsí. Vedle sebe se najednou ocitli rivalové, kteří po zbytek sezony jezdili za různé stáje. Možná nejvíce se právě s tímto problémem musela potýkat nizozemská reprezentace, z níž do cíle v Paříži dorazili pouze čtyři členové. K Janssenově radosti se do čela týmu jako sportovní ředitel postavil bývalý cyklista Albertus Geldermans.

Po dvanácté etapě přes průsmyky Aubisque a Tourmalet zůstal k překvapení všech na čele závodu nepříliš dobrý vrchař Georges Vandenberghe. Janssen naopak zažil těžkou krizi a po etapě se zdálo, že reálné šance na úspěch jsou pryč. V průběžném pořadí nebyl ani mezi nejlepšími patnácti a ztrácel přes šest minut. Po etapě byl

tak vyčerpaný, že si ve společných sprchách musel lehnout na podlahu. Právě tam zaslechl rozhovor italských soupeřů. Smáli se mu a tvrdili, že příští den určitě vzdá a pojede domů. Posměch ho ovšem nezlomil, naopak jej vyburcoval. V následujících horských etapách začal každý den ze své ztráty ukrajovat další a další sekundy. V patnácté etapě mezitím zasáhla smůla domácího Raymonda Poulidora. Srazil ho padající motocykl, zlomil si nos a obličej měl celý zakrvácený. Do cíle etapy sice dorazil, do Paříže už nikoli. V osmnácté etapě do Grenoblu přes průsmyky Granier a Porte byl nejlepší Pingeon, to hlavní se však odehrávalo za ním. Profesor jel ve skupině o čtyři minuty zpět, i to mu ale stačilo ke skoku na třetí místo průběžného pořadí. Vedení v závodě převzal Gregorio San Miguel a druhý byl se ztrátou dvaačtyřiceti sekund Herman Van Springel. *„Van Springel byl pro mě největší soupeř v celkovém pořadí. Považoval jsem ho za skvělého cyklistu. Ale po etapě do Grenoblu byli ve hře i další. Ferdinand Bracke, držitel rekordu v hodinovce, byl čtvrtý, šedesát sedm sekund za prvním. Vítěz Tour z roku 1967 byl devátý. Sedmý Aimar, bez devíti sekund dvě minuty pozadu, byl přirozeně tím nejchytřejším ze všech. Musel jsem ho hlídat. V roce 1966 jsem se poučil,"* popsal situaci Janssen.

Před startem poslední odpolední etapy byl Janssen třetí, šestnáct sekund za vedoucím Belgičanem Van Springelem. V rozmezí jedné minuty se přitom drželi hned čtyři jezdci. Časovka na pařížský velodrom ve Vincennes, který vystřídal Park princů, měřila 55 kilometrů a měla rozhodnout o budoucím vítězi. Janssen etapu vyhrál. A přestože Van Springel skončil druhý, rozdíl mezi nimi byl dostatečný na to, aby Nizozemec ovládl celou Tour. Náskok třiceti osmi sekund byl nejtěsnějším vítězným rozdílem až do roku 1989, kdy Greg LeMond porazil domácího Laurenta Fignona o osm sekund. Do maillot jaune se Janssen převlékl až po dojezdu poslední etapy a napodobil tak vítězství Jeana Robica z roku 1947, kterému se podařilo totéž. Triumf v oranžovém reprezentačním dresu namísto modro-červeno-bílé trikolóry stáje Pelforth z něj v Nizozemsku udělal miláčka publika.

V září odstoupil z mistrovství světa a v říjnu byl čtvrtý v Závodě padajícího listí, se ztrátou třiapadesáti sekund na vítězného Van Springela. Ještě před přesunem na dráhu skončil celkově dvanáctý ve švýcarském À travers Lausanne a sedmý v Escalada a Montjuïc. V zimě si na velodromech dojel pro vítězství v šestidenních závodech v Antverpách a Amsterdamu.

1969–1972: změna zaměstnavatele a poslední stupně vítězů

Od začátku roku 1969 se Janssen na tři sezony upsal dalšímu francouzskému celku, stáji Bic, vlastněné stejnojmennou společností. Ačkoli to sám ještě netušil, jeho kariéra nabrala sestupnou tendenci. Na konci podniku Paříž–Nice svítilo u jeho jména šesté místo. Na vítězného Merckxe ztratil téměř pět minut. Druhý Poulidor zaostal

o necelou minutu, třetí Jacques Anquetil, který se loučil s kariérou, o dvě minuty a sedmnáct sekund.

První z mála vítězství toho roku si Janssen připsal začátkem dubna na Vuelta a Mallorca, kde zároveň vyhrál druhou etapu. Na konci května přidal etapový triumf z Dauphiné, ale na dlouhou dobu to bylo všechno. Následovalo desáté místo v závodech Kolem Švýcarska a Tour de France. Na Tour jej navíc v soutěži sprinterů odsunul na druhou příčku fenomenální Kanibal, který toho roku ovládl celkové pořadí, horskou i bodovací klasifikaci.

Druhého vítězství dosáhl Janssen v září na francouzské Grand Prix d'Isbergues. V klasice Bordeaux–Paříž nestačil pouze na Waltera Godefroota. Kolem Lombardie vyhrál Belgičan Jean-Pierre Monseré, zatímco Nizozemec dojel na devátém místě.

Následující sezonu nevyhrál ani jedno celkové pořadí. V březnu v Závodě za sluncem sice ovládl šestou etapu, ale Merckx se po osmi etapách v čele nenechal vystřídat. V Nice vystoupal na druhý stupeň Španěl Luis Ocaña se ztrátou dvou minut a čtrnácti sekund. Třetí Janssen, jeho stájový kolega, byl o dalších deset sekund zpět. Profesor dál nezajížděl vyloženě špatné výsledky, jenže další vítězství ne a ne přijít. Byl sedmý v Gent–Wevelgem, osmý v Ronde a sedmý v Pekle severu. Výhry nakonec přišly alespoň v podobě etapových triumfů v závodech Kolem Baskicka a Midi Libre.

Na své poslední Staré dámě už hrál vysloveně druhé housle. Do cíle dorazil až v polovině třetí desítky s téměř hodinovou ztrátou na Merckxe, který Tour vyhrál podruhé. Nejvýše postaveným jezdcem stáje Bic byl na devatenáctém místě Lucemburčan Johny Schleck se ztrátou třiceti dvou minut a devatenácti sekund. Silniční závod mistrovství světa v anglickém Leicesteru vyhrál Monseré. Janssen ztratil osmnáct sekund a skončil šestnáctý.

V roce 1971 nevyhrál ani jednou. Nejlepšími výsledky byly šesté místo z Flander a čtvrté z Roubaix. Dále skončil sedmý v klasice Brusel–Meulebeke, devátý v Gent–Wevelgem a dvakrát ve třetí desítce belgických závodů Omloop Het Volk a Valonský šíp. V Dauphiné Libéré obsadil v konečném pořadí až šestapadesátou příčku. Mistrovství světa vyhrál Merckx a Janssen dojel šestatřicátý, více než osm minut za ním. Po sezoně došlo ke vzájemnému ukončení spolupráce se stájí Bic a Janssen se na poslední rok kariéry přesunul do belgického týmu Beaulieu-Flandria. Brzy se však ukázalo, že to nebyla šťastná volba. Tým trpěl zoufalou organizací a Janssen v jeho dresu dokázal v roce 1972 dojet už jen dvanáctý v Amstel Gold Race, třináctý v závodě Kolem Flander, šestnáctý při Čtyřech dnech Dunkerku a jednadvacátý v závodě Kolem Lucemburska, kde se druhá etapa stala jeho posledním profesionálním vítězstvím. Kariéru ukončil v prosinci 1972. Už ani zdaleka nestačil nejlepším a dobře věděl, co musí udělat. *„Věděl jsem, že jsem Jan Janssen, vítěz Tour de France a mistr světa, a právě nastal čas skončit,"* uvedl.

Odchod do důchodu a osobní život

Po odchodu z pelotonu založil Janssen na nizozemsko-belgické hranici firmu na výrobu kol. Rámy odebíral například od japonské společnosti Shimano. Když jej po několika letech oslovila firma Union, svou továrnu i práva na výrobu kol pod vlastním jménem jí odprodal. Dalších pět let ve firmě působil jako technický poradce. Nedlouho po skončení kontraktu však musela společnost Union z finančních důvodů výrobu kol Janssen ukončit. O pár dní později značku odkoupil jeden z jeho synů. I po konci kariéry Janssen dál jezdil na kole v rámci klubu Zuid-West Hoek. Většinu profesionálních let strávil s francouzskými sponzory a výrazně profitoval především ze síly franku vůči domácí měně. I díky tomu byl v důchodovém věku překvapivě oblíbenější ve Francii než ve své vlastní zemi.

V devadesátých letech reagoval na proměny cyklistiky těmito slovy: „*Museli jsme být dobří po celou dobu, od začátku února do konce října. Mou povinností bylo co nejvíce propagovat jméno sponzora na veřejnosti. Když jste měli jeden den volna, znamenalo to, že jste sponzora zklamali. Nyní vzalo sponzorování sportu za své. Veškerá pozornost je zaměřená pouze na firmu, protože společnost, která se chce propagovat, si může koupit dobrý tým, dobré vedení, dobré vztahy s veřejností i všechna dobrá jména. Stejně tak si myslím, že motivace profesionálů je dnes úplně jinde.*

Máte závodníky, jako jsou Steven Rooks a Gert-Jan Theunisse, kteří vám řeknou, že po Tour končí sezonu. Zkrátka se nechtějí obtěžovat s kritérii. To je podle mě pro veřejnost naprosto neatraktivní a nevhodné vystupování.“

Nizozemský organizátor závodů Charles Ruys o něm řekl: „*Kdokoli, kdo se chce k Janovi chovat špatně, ať už v závodě, nebo v obchodě, si musí uvědomit, že proti sobě má tvrdého soupeře. Jako většina úspěšných cyklistů zná hodnotu peněz. Dokonce tak dobře, že z něj máte dojem, jako by byl naším ministrem financí.*“ Během kariéry byl Janssen třikrát pozitivně testován na doping. Poprvé v roce 1969 v závodě Paříž–Nice. Podruhé a potřetí shodně v roce 1972, nejprve v závodě Kolem Nizozemska a poté v Kolem Lucemburska. Každý rok se na jeho počest koná závod Jan Janssen Classic v nizozemském Wageningenu. V roce 2010 se zúčastnil slavnostního startu Tour de France, takzvaného Grand Départ, v Rotterdamu. O pět let později si stejnou úlohu zopakoval v Utrechtu. Právě tam také obdržel z rukou pozdějšího francouzského prezidenta Emmanuela Macrona Řád čestné legie.

Vybrané kariérní výsledky

1959
2. Ronde van Overijssel

1960
1. Ronde van Overijssel

1961
1. Ronde van Noord-Holland
1. v etapě 13 Tour de l'Avenir

1962
(Locomotief-Vredestein)[2]
1. Curych–Metzgete
1. Ronde van Zuid-Holland
3. celkově Tour de l'Avenir
   1. v etapě 1, 4 a 7
3. celkově Olympia's Tour
   1. v etapě 4

1963
(Pelforth-Sauvage-Lejeune)
1. v etapě 3a Kolem Belgie
1. v etapě 2b (týmová časovka) a 7 Tour de France
2. celkově Grand Prix du Midi Libre
   1. v etapě 3 a 5
2. Valonský šíp
3. Paříž–Roubaix

1964
(Pelforth-Sauvage-Lejeune)
1. silniční závod, mistrovství světa
1. v etapě 7 a 10a Tour de France
   1. bodovací klasifikace
1. celkově Paříž–Nice
2. celkově Super Prestige Pernod
2. Valonský šíp
3. Paříž–Camembert

1965
(Pelforth-Sauvage-Lejeune)
1. bodovací klasifikace Tour de France
   1. v etapě 12
1. celkově Kolem Nizozemska
   1. v etapě 3
1. v etapě 7a Critérium du Dauphiné Libéré
1. v etapě 1 Grand Prix du Midi Libre
1. v etapě 4a Tour du Sud-Est
1. Šestidenní Antverpy (kolegové Peter Post a Klaus Bugdahl)
2. Critérium des As
2. celkově Circuit de Provence
   1. v etapě 4
5. celkově Paříž–Nice
   1. v etapě 3a

1966
(Pelforth-Sauvage-Lejeune)
1. Bordeaux–Paříž
1. Brabantský šíp
1. Šestidenní Antverpy (kolegové Peter Post a Fritz Pfenninger)
1. celkově Kolem Nizozemska
2. celkově Tour de France
2. Paříž–Roubaix
2. celkově Čtyři dny Dunkerk
4. Valonský šíp
4. Paříž–Tours

1967
(Pelforth-Sauvage-Lejeune)
1. celkově Super Prestige Pernod
1. celkově Vuelta a España
   1. bodovací klasifikace
   1. v etapě 1b (časovka)
1. Paříž–Roubaix
1. celkově Paříž–Lucemburk
   1. v etapě 1
1. v etapě 4b, 6 a 7 Kolem Katalánska
1. Janov–Nice
1. Šestidenní Antverpy (kolegové Peter Post a Fritz Pfenninger)
1. Šestidenní Madrid (kolega Gérard Koel)
2. silniční závod, mistrovství světa
2. Gent–Wevelgem
3. Trofeo Laigueglia
3. celkově Kolem Belgie
5. celkově Tour de France
   1. bodovací klasifikace
   1. v etapě 13

1968
(Pelforth-Sauvage-Lejeune)
1. celkově Tour de France
   1. v etapě 14 a 22b (časovka)
1. v etapě 5 Vuelta a Mallorca
1. Šestidenní Amsterdam (kolega Klaus Bugdahl)
3. Valonský šíp
3. Kolem Flander
3. Šestidenní Antverpy (kolegové Klaus Bugdahl a Patrick Sercu)
5. celkově Paříž–Nice
   1. v etapě 5
6. celkově Vuelta a España
   1. bodovací klasifikace
   1. v etapě 1a a 1b (časovka)

2 U stáje jezdec nastupoval až po srpnové Tour de l'Avenir, kdy přestoupil mezi profesionály.

1969

(Bic)

1. celkově Vuelta a Mallorca
    1. v etapě 2a
1. v etapě 2 Critérium du Dauphiné Libéré
1. Grand Prix d'Isbergues
1. v etapě 5 Paříž–Nice

1970

(Bic)

1. v etapě 3a Kolem Baskicka
1. v etapě 2 Grand Prix du Midi Libre
3. celkově Paříž–Nice
    1. v etapě 6

1971

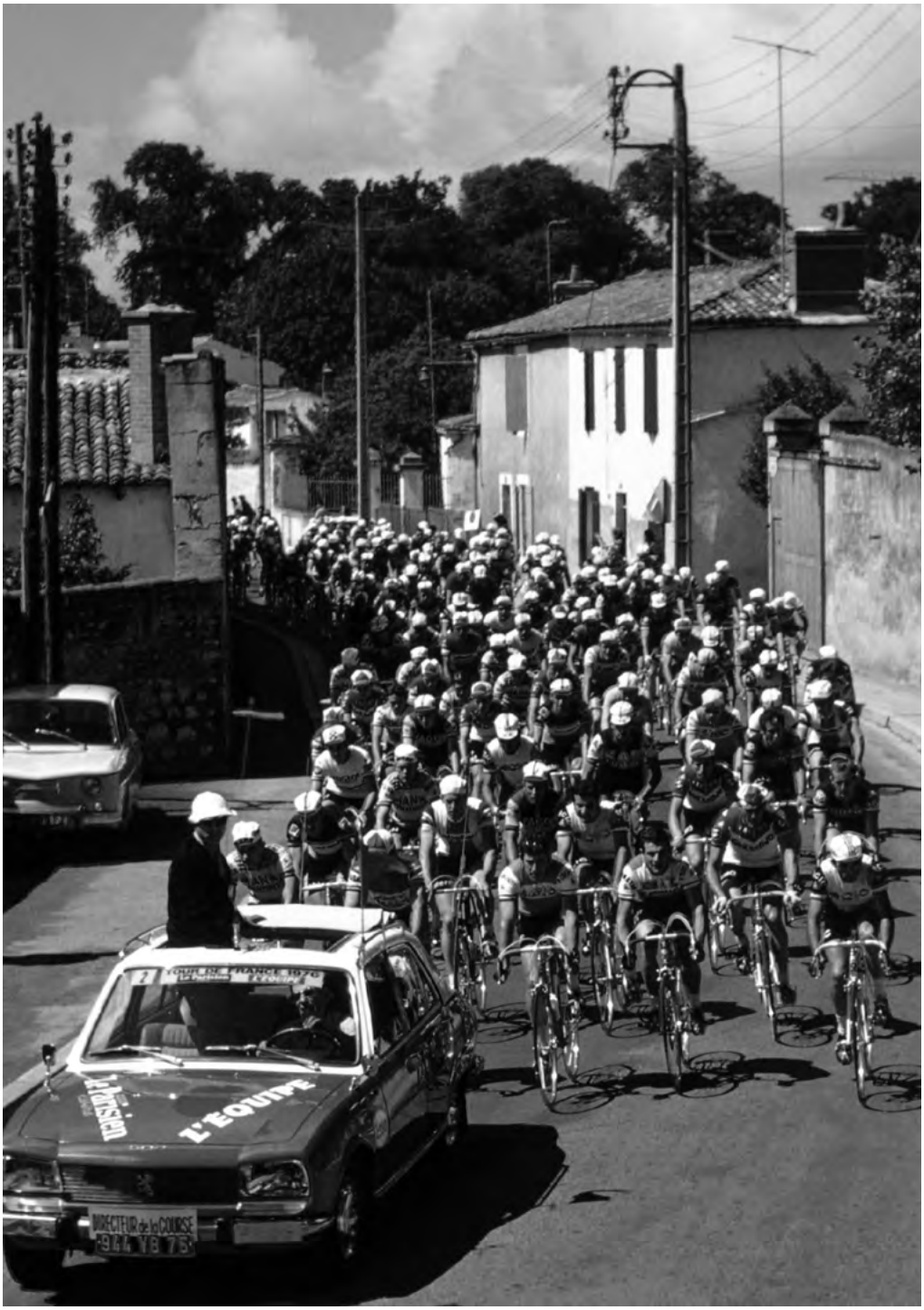
(Bic)

3. Šestidenní Montréal (kolega Gérard Koel)
4. Paříž–Roubaix

1972

(Beaulieu-Flandria)

1. v etapě 2 Kolem Lucemburska



Peloton Staré dámy v sedmdesátých letech

1

Magni
Koblet
Janssen

2

Maertens
Moser
Kuiper
Raas
Rominger

3

Basso
Cancellara
Wiggins
Contador
Boonen
Valverde

4

Schleck
Nibali
Cavendish
Thomas
Froome

5

Kreuziger
Sagan
Longová
van Vleutenová



FREDDY MAERTENS

Freddy Maertens (narozen 13. února 1952) dvakrát vyhrál silniční závod na mistrovství světa. Začátek jeho kariéry se překrýval s nejlepšími roky Eddyho Merckxe, přesto ve vrcholné formě dokázal vyhrát i padesát závodů za sezonu. Navzdory své sprinterské dominanci však nikdy neovládl žádný z monumentů. Nejblíže k tomu měl druhým místem v závodech Kolem Flander 1973 a Lutych–Bastogne–Lutych 1976. Celkově si na konto připsal zhruba 142 vítězství. Část života jej provázely značné problémy s financemi i závislostí na alkoholu. Splacení dluhů na daních mu zabralo celé dvě desetiletí. V pozdějším věku se živil jako kurátor muzea závodu Kolem Flander ve městě Oudenaarde.

Počátky a amatérská kariéra

Maertens se narodil v belgickém městě Nieuwpoort. Byl synem tvrdě pracujících rodičů ze střední třídy. Otec se jmenoval Gilbert, matka Silonne a pocházela z rodiny stavitele lodí. Vedla obchody se zeleninou a novinami. Gilbert byl členem místní rady i výboru fotbalového klubu a k tomu provozoval prádelnu umístěnou nedaleko jednoho z obchodů své ženy.

Freddy vyrůstal se svými třemi bratry – Lucem, Mariem a Marcem. A právě Marc se svého času také stal profesionálním cyklistou. Střední školu začal Freddy studovat v Nieuwpoortu. Rád četl a projevoval značný talent na jazyky. Když se později stal profesionálem, dokázal se bez problémů domluvit francouzsky, italsky i anglicky. Z první školy odešel a následně nastoupil na školu v Ostende. Se svou budoucí ženou Carine Brouckaertovou se poprvé potkal na taneční zábavě cyklistického klubu v době, kdy jí bylo patnáct let. Svatbu měli v listopadu 1973. „*Poznala jsem mladého kluka, který byl vyspělejší než jeho vrstevníci a věděl, co od života chce. Být profesionálním cyklistou. Okamžitě jsem si ho zamilovala. Ne proto, že bych si myslela, že může být skvělý závodník, ale protože jsem ihned poznala, že bych mohla mít důležitou roli v jeho životě a že mě bude potřebovat. O tři roky později jsme byli svoji. Náš sen se stal skutečností. V tu chvíli jsme nevěděli, že se z něj může stát noční můra,*“ vzpomínala Carine na jejich setkání.

První závod jel Maertens v roce 1966 ve Westhoeku. Startovní pole nemělo ani dvacet závodníků, včetně několika Francouzů. Závod byl otevřen všem, kteří neměli licenci Belgické cyklistické federace (BWB). Nejvíc mu v paměti utkvěl problém, který měl s jízdou v balíku. Druhý závod už mu šel o poznání lépe. Mimo jiné dokázal porazit i Michela Pollentiera, pozdějšího přítele a týmového kolegu mezi profesionály. Bez licence pokračoval až do roku 1967. V roce 1968 získal od BWB první licenci v kategorii juniorů. Na této úrovni dokázal vyhrát 21 závodů a devatenáctkrát dojel druhý. Ve druhém roce mezi juniory se zeptal otce, zda by mohl opustit školu a naplno se věnovat cyklistice. První kolo dostal od svého otce. Lepší stroj si mohl pořídit až po prvním vítězství. Spisovatel Rik Vanwalleghem se k jejich vztahu vyjádřil slovy: „*Tréninková škola, kterou si Maertens prošel se svým otcem, byla tvrdá. Neskutečně tvrdá. Gilbert věděl o všem. Věděl, jak moc a jak často jeho syn trénoval, co jedl a pil, jak dlouho spal, s kým se kamarádil. Režim byl nemilosrdný. Nedovolil ani nejmenší narušení progresu. Například se bál, že by Freddyho mužské hormony mohly způsobit pokles výkonnosti a dovést ho do náruče dívky, která torpéduje jeho snahy. Ženy pro něj byly ďáblova stvoření.*“ Jednou Gilbert přistihl syna, jak flirtuje s dívkou, a rozčílil se natolik, že mu zlomil kolo vejpůl. Když byl Freddy povolán na vojnu, otec u jeho nadřízených orodoval, aby jej nešetřili.

Vztah k otci poznamenal celou Maertensovu kariéru. Dobré výsledky zajížděl především tehdy, když měl po svém boku dominantní osobnost. Po otci přišel Briek Schotte a po něm Guillaume Driessens. Jeho žena ho popisovala jako důvěřivého a zranitelného člověka, který potřeboval péči. Jako amatér vyhrál mezi lety 1970 a 1971 padesát závodů, včetně mistrovství Belgie v Nandrinu. V roce 1970 získal stříbro mezi amatéry na mistrovství světa. O dva roky později se zúčastnil olympijského silničního závodu v Mnichově.

Profesionální kariéra

1973: smlouva u Flandrie a druhé místo z mistrovství světa

Profesionálem se Maertens stal 1. října 1972. Výrobce rámů Ernesto Colnago a bývalý závodník Ercole Baldini tehdy přišli k němu domů a předložili mu nabídku smlouvy u italského týmu SCIC. Navíc mu přislíbili, že jej budou podporovat ještě v posledním roce mezi amatéry a poté z něj udělají profesionála.

Gilbertu Maertensovi se však mnohem více líbila nabídka belgického obchodníka Paula Claeyse, který zdědil cyklistickou společnost Flandria. Ta sponzorovala Maertensův klub CFC Torhout a sám Freddy jezdil na kole značky Flandria. Claeys za Maertensem přišel s týmovým ředitelem Briekem Schottem, legendou belgické cyklistiky. Podnikatel nabídl jeho otci koncesi na kola Flandria, díky níž je mohl prodávat, aniž by musel cokoli investovat.

Maertensův otec syna přesvědčil a Freddy podepsal smlouvu na 40 000 belgických franků měsíčně po dobu, kdy ještě zůstane mezi amatéry. Po přestupu k profesionálům se měla částka za první rok zdvojnásobit. Rodina koncesi potřebovala mimo jiné proto, že Silonne bojovala s onemocněním ledvin a musela zavřít své obchody. Sám Freddy preferoval kontrakt u Italů, jenže otec mu řekl, že musí myslet také na rodinu.

Colnago a Baldini mu slíbili více peněz i postupnou závodní zátěž. U Flandrie však Maertens jezdil přes dvě stě závodů ročně, včetně dráhových a cyklokrosových podniků. Rik Vanwalleghem později napsal, že jako nováček mezi profesionály byl Maertens velmi naivní. Belgické cyklistice tehdy dominovali Eddy Merckx a Roger De Vlaeminck. Maertens nedodržoval nepsané pravidlo, podle něhož se nováčci nejprve pozvolna etablují a nesnaží se pokořit zkušené veterány. Místo toho už v jednadvaceti letech vtrhl do pelotonu tak, že dokázal všechny popudit – mimo jiné i tím, že od ostatních rovnou požadoval, aby mu šli z cesty.

To, co Vanwalleghem vnímal jako chybu, naopak přišlo vhod belgickým novinářům. Po letech Merckxovy světové dominance hladově čekali na nové příběhy a Maertens jim je začal okamžitě dodávat. V dubnu vyhrál Scheldeprijs, dojel druhý ve Flandrech, pátý v Gent–Wevelgem, osmý v Amstel Gold Race a pátý

v Paříž–Roubaix. Obzvlášť památná situace se odehrála na Ronde. Maertens byl součástí vítězného úniku, v němž jeli ještě Merckx, Eric Leman a Willy De Geest. Ředitel stáje Rokado Guillaume Driessens chtěl po De Geestovi, aby Maertensovi rozjel závěr a nedovolil tak vyhrát Merckxovi. Maertens se zeptal svého týmového ředitele Brieka Schotteho, zda by byl ochotný uvolnit 20 000 belgických franků pro De Geesta za jeho pomoc. Schotte to kategoricky odmítl s vysvětlením, že stáj nemá peníze na rozhazování. I díky tomu se z vítězství nakonec mohl radovat Leman. Vztah mezi belgickými závodníky a fanoušky dosáhl prakticky bodu mrazu 2. září při mistrovství světa v Barceloně. Maertens odmítl jet pro Merckxe, což rozlítilo Kanibalovy příznivce. Při výjezdu na vrchol Montjuïc Merckx ujel zbytku balíku. Maertens viděl, že nikdo nereaguje, a vydal se za ním sám. Eddy byl naštvaný. Celou situaci vnímal tak, že Maertens sabotoval jeho šanci na vítězství, protože byl lepší sprinter. Dvojice nespolupracovala ideálně a brzy ji dojeli Luis Ocaña a Felice Gimondi. Maertens podle vlastního tvrzení souhlasil, že Merckxe přiveze do spurtu a nechá ho vyhrát. Zkušenější krajan mu měl za pomoc nabídnout značnou částku. Jenže Maertens jel příliš rychle a Merckx se ho nedokázal udržet.

Místo něj se v Maertensově stínu vezl Gimondi. Belgičan si to uvědomil příliš pozdě – a Gimondi závod vyhrál. Nepřátelství mezi Merckxem a Maertensem pak trvalo několik desetiletí. Skončilo až v roce 2007, kdy se oba setkali ve francouzském hotelu a zakopali válečnou sekeru. *„Kouřil jsem cigaretu a on mě o jednu požádal. Řekl mi, že si musíme promluvit o Barceloně. Souhlasil jsem. Nato jsme celý incident řešili dobré tři hodiny, potřásli jsme si rukama a všechno bylo zapomenuto,"* vypověděl o usmíření mladší z dvojice.

Mistrovství světa v Barceloně komplikovaly také obchodní zájmy. Profesionální cyklistice tehdy dominoval italský výrobce Campagnolo. Nedlouho před šampionátem však do hry vstoupil japonský rival Shimano, který dodával díly stáji Flandria. V belgickém týmu používali Shimano Maertens a Walter Godefroot, zatímco Merckx a ostatní jeli na Campagnolu. Belgická reprezentace trénovala na mistrovském okruhu dva dny před závodem spolu s několika členy italského týmu. Maertens později řekl, že majitel společnosti Campagnolo k nim přijel v doprovodném voze a křičel: *„Vyřešte si to mezi sebou, ale Shimano nesmí šampionát vyhrát."* Po závodě si Maertens stěžoval na jeho průběh. Gimondi podle něj vyhrál jen díky tomu, že ho v cíli natlačil na bariéru. Když chtěl, aby belgická výprava podala protest, měl mu její ředitel odpovědět: *„To našim italským přátelům nemůžeme udělat."*

1974: vítězství v Lucembursku a epizoda při světovém šampionátu

Hned v únoru dokázal Freddy vyhrát závod Kolem Andalusie. Dosáhl zde obdivuhodného počinu: ovládl sedm etap, včetně prologů označených jako „a" a „b", a ve

Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázku z knihy Velikáni světové cyklistiky**.**
Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.