

## ***Ukázka posouzení kola – určení značky, původu***

*Čerstvý majitel nekompletního vysokého poslal fotografii a následující dotaz:*

Dobrý den,

Nedávno jsem si přivezl ze zahraničí vysoké kolo. Bohužel nevím co je to za značku, rád bych se něco dozvěděl o tomto kole. Toužím zjistit, kdy bylo vyrobeno a jakým způsobem ho renovovat. Mám zájem o všechny dostupné informace o tomto typu kola.

Připojuji fotografii kola, tak jak jsem ho koupil.

S úctou a očekáváním jakékoli informace

Janek Slánský – Chomutov



*Jelikož kolo bylo v Čechách a bylo možné jej provizorně sestavit a dopravit do Prahy vše bylo jednodušší, než kdyby byly k dispozici pouze fotografie. Kolo jsme prostudovali a pořídili několik dalších fotografií:*









## 1. Současný stav:

Kolo je v poměrně dobrém technickém stavu, nikl na řídítkách je originální. Černá barva není původní – jedná se pravděpodobně o pozůstatky starší renovace. Sedlová pružina je originální a správná, chybí však objímka, přední část a kůže. Kompletní zadní kolečko je replika – nově vyrobené, bohužel s nevhodným s použitím běžné nábičky z dětského kola.

## 2. Určení značky:

Jedná se o amerického výrobce Overman Wheel Co., který vyráběl kola pod značkou „VICTOR“. Podle výrobního čísla 6251 na ploutvi a typu jednotlivých komponentů odhadujeme rok výroby 1888/89. Výrobní číslo měla všechna vysoká kola z Overman Wheel Co. vždy na pravé straně ploutve. Rané typy mají jen výrobní číslo. Později byla výrobcem uváděna i velikost předního kola. Podle provedení se jednoznačně jedná o model Victor Light Roadster. Vysoká kola Viktor používala pro označení dvě samostatné řady výrobních čísel. Jednu pro regulérní řadu kol, druhou pro dětské stroje Victor Junior. Nejnižší známé výrobní číslo je podle databáze amerického badatele pana Williamse 885 a nejvyšší 8224. Jelikož právě číslo 8224 je již Rational z roku 1892 můžeme toto číslo zároveň považovat za přibližný celkový počet vyrobených kusů. Juniorská řada má známé výrobní čísla mezi 119 a 1307.



### 3. Stručná historie značky:

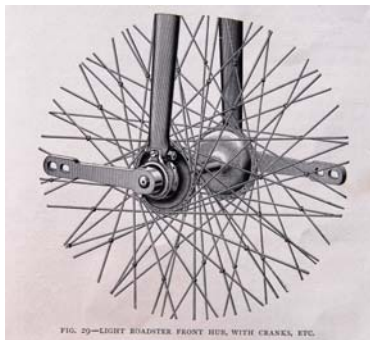
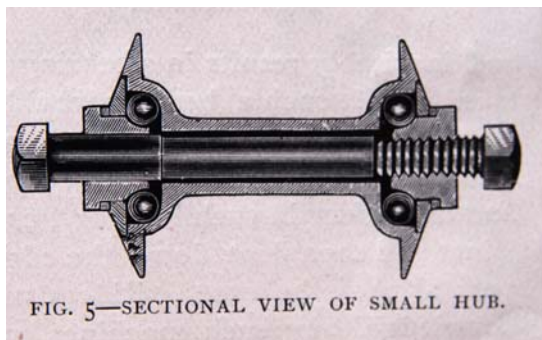
Až do roku 1882 všechny tricykly na území Ameriky byly dovezené z Anglie. Neexistoval jediný originální americký výrobek, pokud nemluvíme o prvotním období velicopédů nebo ojedinělých projektech či prototypch.

To mělo změnit otevření nového výrobního závodu Overman Wheel Co., ve Chicopee Falls v Massachusetts. Za vším stál A. H. Overman (1850 – 1930), který se narodil se ve městě Normal ve státě Illinois. Nedlouho po dokončení střední školy odešel do Chicaga, kde začal pracovat v cyklistickém průmyslu. Byl agentem velkoobchodní firmy. V roce 1880 se přestěhoval do Western Massachusetts, kde strávil následujících 30 let a kde také začal svůj vlastní byznys s koly. Klíčové pro něj bylo jaro 1883, kdy vyrobil, předvedl a uvedl na trh první vlastní a tedy první americký tricykl pod názvem Victor Rotary. Overman Wheel Co., se zprvu specializoval pouze na výrobu tricyklů. Ty totiž v tomto čase velmi úspěšně konkurovali v oblíbenosti vysokým kolům. Během jediného roku zaznamenaly obrovský úspěch jak mezi běžnými zákazníky tak i závodníky. Je neuvěřitelné přijmout fakt, že ve všech závodech vypsaných pro tricykly během roku 1883 na území Ameriky zvítězily jezdci na strojích Victor. Dokonce všech třináct světových rekordů (od 1 do 10 a na 25, 50 a 100 mil) ve stejném roce pro amatérské jezdce na tricyklech drželi právě tyto stroje.

Neoddiskutovatelné zásluhy o rozvoj cyklistiky, popularizace cyklistického sportu a významná práce při budování amerického průmyslu držely počátkem osmdesátých let Col. A. Popeho u kormidla celého cyklistického dění. Vypršení jeho práv k Lamentovu patentu koncem roku 1883, bylo klíčovým zlomem nejen pro něj, ale také pro rozvoj vysokého kola v Americe. Pope nemohl dále blokovat výrobu vysokého kola v Americe nebo vybírat licenční poplatky za využití tohoto patentu, který velmi obecně definoval jízdní kolo. Společně pak s jeho Columbií musel přijmout fakt, že se začínají objevovat a prosazovat další výrobci. Především Gormully a Jeffery z Chicaga a Overman Wheel Company, kteří tímto datem přestaly být „uvěznění“ pouze ve výrobě tricyklů a mohly těžit ze vzkvétajícího obchodu s vysokými koly v polovině osmdesátých let. Albert H. Overman posílen úspěchem prvních let uvedl pro sezonu 1885 své vlastní vysoké kolo Victor Bicycle. Dobře si vědom faktu, že úspěch může mít jen špičkově postavený stroj na světové úrovni. Tomu podřídil vše. Využil nejmodernějších technologií, materiálů a zkušeností ze stavby tricyklů. Navíc si dovolil zaváděcí cenu mít srovnatelnou s Popeho výrobky. Victor ve velikosti 52" stál 127,50 US dolarů tedy naprosto stejně jako Columbia Expert se základní povrchovou úpravou. Rozhodnutí chtěl nechat na konečném zájemci, ať se ukáže, zda zákazník sáhne po Columbií nebo jeho Victoru.

Pro podporu svého stroje přidal ovšem dva bonusy, dvě technická vylepšení, podpořená navíc vlastnictvím klíčové licence pro kuličková ložiska Bown Aeolus. Použil totiž duté ráfky Warwick, které umožňovaly hlubší uložení gumy a tím lepší stabilitu v zatáčkách, přenos síly i pružení.

Zásadní ovšem byla konstrukce vlastního sedla, které prezentoval jako „Victor swing saddle“. Toto sedlo mělo dvě na sobě nezávislé výhody. Sedlo nemělo pevnou kovovou podložku ale dvě nespojené pružiny v přední a zadní části, mezi nimiž byl jakýsi seřizovací pásek, který umožňoval velmi jednoduše nastavit tvrdost sedla a tím požadované pohodlí. Podstatnější výhodou byly velké pružiny v zadní části uložené téměř z boku rámové trubky. Horní část sedla se tak přiblížila těsně k samotné trubce rámu a to nabízelo jezdci možnost použít stroj s větším průměrem předního kola, než kdyby použil stroj s klasickou sedlovou pružinou. Větší kolo znamenalo delší vzdálenost ujetou na jedno otočení pedálu, nebo vyšší možnou rychlost dosaženou při stejné frekvenci šlapání. Overman docílil stejného efektu jako konstruktéři závodních speciálů. Ti ovšem montovali tvrdé sedlo rovnou na rámovou trubku. Sedlo na Victoru si zachovalo svoje komfortní vlastnosti.





## 4. Rozdělení jednotlivých typů Victor

A. H. Overman vyráběl vysoké kolo plných sedm let, než bylo definitivně vytlačeno z nabídky nízkými stroji s řetězovým pohonem. Během tohoto času prošlo pochopitelným vývojem. Základní znaky, jimiž se odlišovala výroba v jednotlivých letech se dají shrnout do krátkého přehledu.

### 1885 – Victor Bicycle:

dva klínky zajišťují zepředu řídítka, pevné stupátko, hluboké boky kůže na sedle umožňující nižší posed, oválné boky pedálů, tangenciální výplet, první typ ložisek i předního náboje, komplet černá barva rámu i vidlice, velikosti od 48" do 58"

### 1886 – Victor Bicycle (stejný typ byl v roce 1887 označován již jako Victor Roadster):

řídítka mají jedinou objímku zajištěnou šroubem zepředu, prohnutí řídítek je mírnější, rám i vidlice mají konce niklované, dodává se i ve velikosti 60"

### 1887 – Victor Roadster:

zajišťovací šroub objímky řídítek se přesunul z přední části hlavy do zadní, nový tvar řídítek s novým typem zakončení a gripu, brzda dostala jednodušší přímější tvar, nový typ ložiska a předního náboje, křížové boky pedálů, zmenšená velikost sedla

#### – Victor Light Roadster:

všechny díly stejné jako Light Roadster, vše ovšem z kvalitnějších materiálů. Žádný díl není vyroben ze litého kovu, všechny jsou strojně obráběné

### 1888 – 1890 Victor Light Roadster:

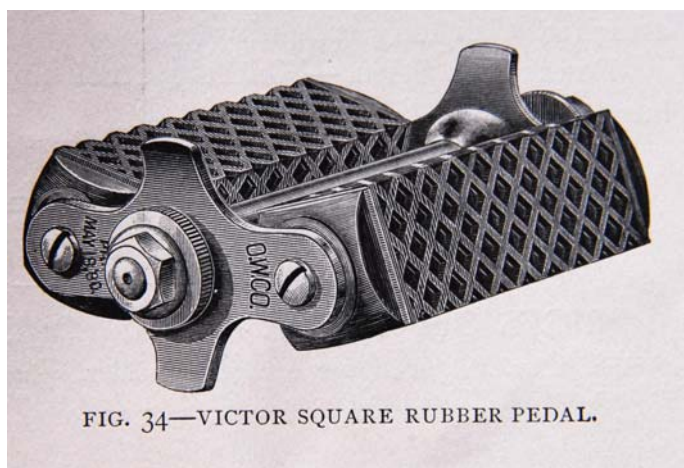
vše beze změn, jen v roce 1890 byla kola vybavena hlubšími ráfky a nabízena byla navíc volitelná délka klik

### 1891 Victor Light Roadster Rational:

zadní kolečko velikosti 22" nebo 24" podle velikosti stroje, nový tvar rámu přizpůsobený většímu zadnímu kolečku, poduškové pneumatiky průměru 1 a 1/2" přední a 1 a 1/4" zadní.

### 1892 - Victor Light Roadster Rational:

nový tvar přední a zadní vidlice, vratná brzda se stočenou pružinou



## 5. Kopie tabulek s popisem rozdělení odlišností jednotlivých typů

podle knihy amerického historika G. Donald Adams –  
Collecting & restoring antique bicycles – 1996

Collecting and Restoring Antique Bicycles

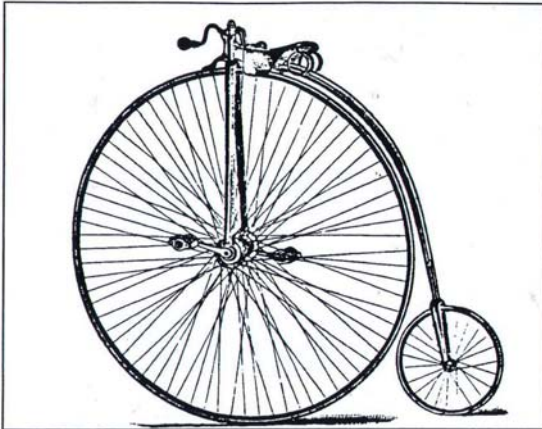


Fig. 4-38. 1885 Victor bicycle.

Chapter 4: The Ordinary 1871–1892

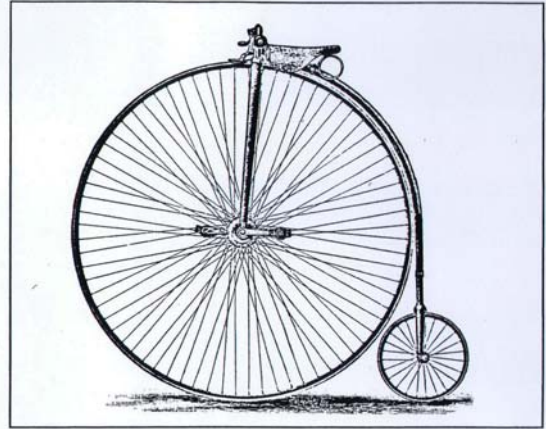


Fig. 4-39. 1886 Victor.

### VICTOR ORDINARY DATING GUIDE

(based on catalogs and data compiled by Charles Wilson)

#### 1885 Victor Bicycle (Fig. 4-38)

- Two bolts hold handlebar to head
- Pear shaped hollow grips
- Fixed mounting step
- Skirted saddle instead of pant guard
- Clip at front of saddle rather than pommel spring
- Oval plates on ends of pedals
- Tangential spokes with three crossings
- All hackbones and forks painted black
- Domed nut for head adjustment
- Early bearing style
- Available 48" to 58"

#### 1886 Victor Bicycle (Fig. 4-39) (same bicycle in 1887 called Victor Roadster)

- Less curve to handlebar
- Collar holds handlebar to head
- Grey rubber tires
- Solid black rubber pear grips
- Dust cover attached by screw
- Adjustable step

#### 1887 Victor Light Roadster (Fig. 4-40)

- Handlebar curvature less pronounced, enters stem at angle
- Handlebar collar adjustable at rear
- Later type bearing and hub
- Spade handles on all models
- Conventional screw and hex nut head adjustment
- Cross shaped end plate on pedals

- Saddle pommel spring standard
- Pant guard replaces skirted saddle

#### 1888 and 1889 Victor Light Roadster

- No change except long crank with 6 3/4" slot optional

#### 1890 Victor Light Roadster

- Unchanged except for greater rim depth

#### 1891 Victor Light Roadster Rational

- Rear wheel enlarged to 22" or 24" rims
- 1 1/2" front, 1 1/4" rear cushion tires

#### 1892 Rational

- Square shouldered forks front and rear, full tubular rear fork, plunger actuated brake with a coil return spring

Collecting and Restoring Antique Bicycles



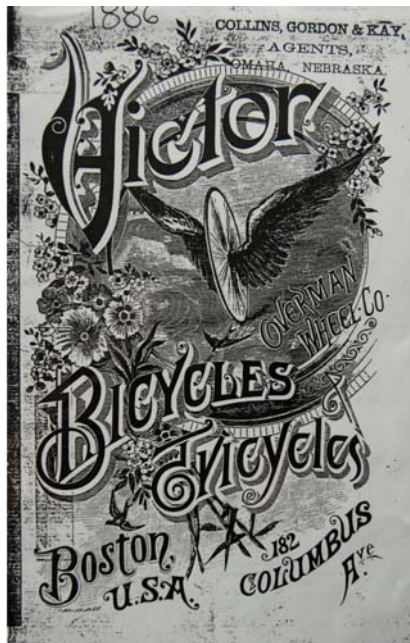
Fig. 4-40. 1887 Victor Light Roadster.



**6. Kopie firemních katalogů za období,  
kdy Overman Wheel Co. vyráběly vysoká kola**



1885



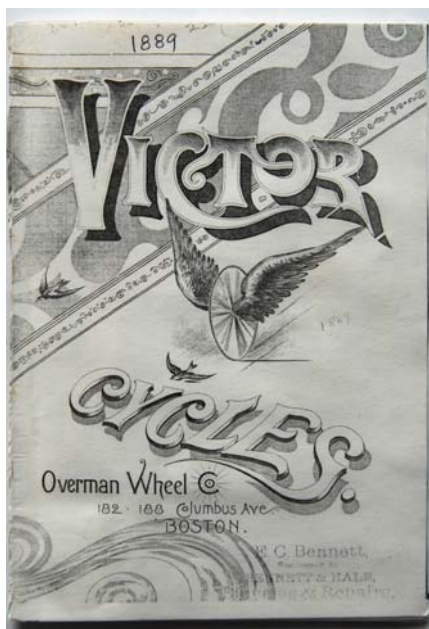
1886



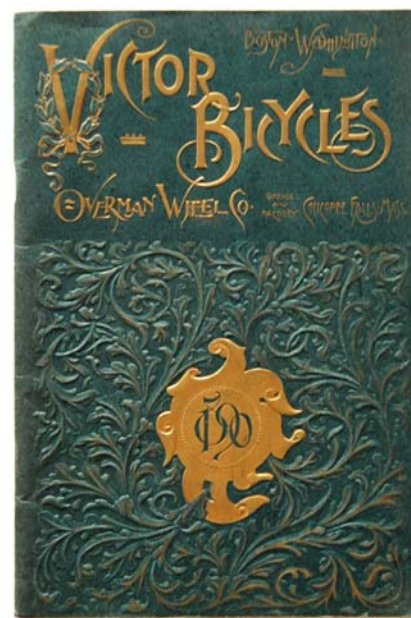
1887



1888



1889

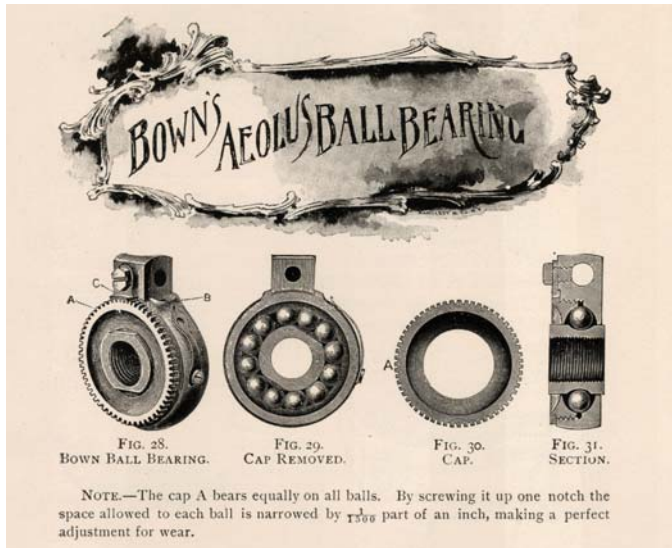


1890



## 7. Ložiska předního náboje

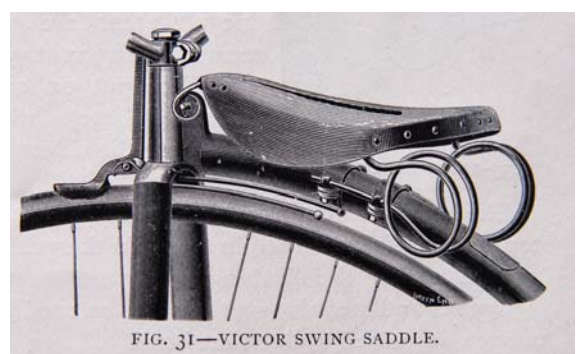
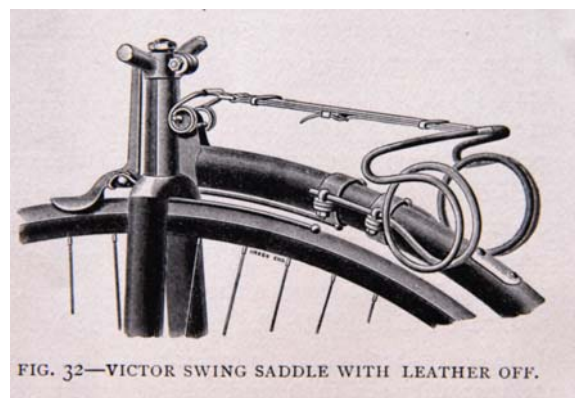
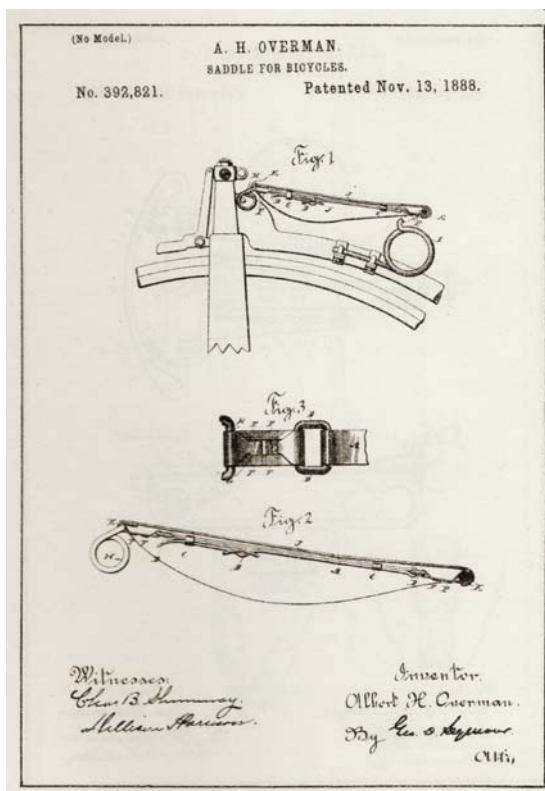
Mezi klíčové Overmanovy patenty a jejich následné využití, patřila především možnost vyrábět Aeolus kuličková ložiska. Poprvé je použil již v roce 1883 pro uložení zadní osy Rotary Victor tricyklu. Postupné utahování matice pro vymezení vůle v ložisku (na perokresbě z firemního katalogu 1889 označeno jako Fig. 30 – CAP) umožňovalo seřízení s obrovskou přesností. Pootočení matice o jeden zoubek snížilo vůli v ložisku o neuvěřitelnou jednu 1500setinu palce. Ložiska byla vyráběna přesně podle licenční předlohy jen s označením Bown Aeolus Overman Wheel Co. Boston USA



## 8. Sedlo Victor

Výhodou vlastního sedla Victor je jednak snadná možnost napínání kůže a možnost tak volit různou tuhost sedla. Sportovně ladění jezdcí oceňovali nízké uložení sedla vůči rámu a tím pádem možnost použití větší velikosti předního kola než pokud by volili stroj s klasickou sedlovou pružinou

Kresba doprovázející Overmanův americký patent ze 13. listopadu 1888, kterým vylepšoval systém napínání kůže svého vlastního sedla



## 9. Fotografie

Jako skutečnou perličku můžeme připojit originální dobovou fotografií. Neznámý jezdec s kolem Victor Light Roadster. Stroj je s posuzovaným kolem z našich fotografií naprosto shodný ve všech detailech. Můžeme předpokládat, že se jednalo o význačného či úspěšného jezdce neboť originální fotografie má nezvykle rozměry. Reálná velikost je neuvěřitelných 250 na 200 milimetrů  
Archiv: Robert Štěřba





**10. Foto Victor Light Roadster 1888/89**







## 11. Závěr

Určení kola se díky dostatku informací v našem archívu zdařilo se 100 procentní jistotou. Fotografie a kresby v katalogích poslouží majiteli jako dostatečný podklad pro zhotovení chybějících komponentů. Posudek poskytuje majiteli dostatek informací o stroji, jeho vzniku a historii značky.

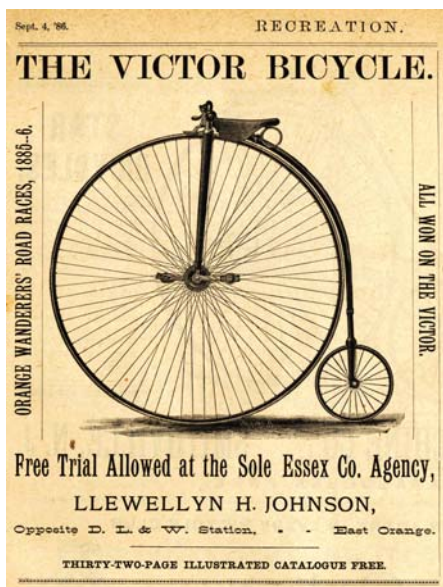
## 12. Navržený způsob renovace

Stroj je ve velmi dobrém technickém stavu a nepotřebuje zásadní zásahy do konstrukce. Je možné renovaci pojmout tak, aby kolo sloužilo k jízdě nebo naopak jen k vystavení (muzeálním účelům).

V tomto případě doporučujeme zachovat původní nikl, poniklovat a odborně nechat „zestárnout“ pouze nově vyrobené chybějící díly. Barvu pouze obnovit v místech kde chybí (nelakovat kompletně) a následně se pokusit zkombinovat oba směry renovace tak, aby si stroj zachoval originální nádech (včetně oděrek a opotřebení) a zároveň aby bylo možné se na kole občas svést.

Výsledek by mělo být: Originální vysoké americké kolo s lehkou patinou. Na první pohled rozeznatelné kvalitou a zpracováním od nově vyrobených replik vysokých kol, kterých se na srazech a setkáních objevuje stále více a více. Vlastnit originál, navíc pojízdný originál je den ode dne cennější a majiteli to zvyšuje zdravé sběratelské sebevědomí.

Rozhodně nedoporučujeme tento stav kola kompletně renovovat stylem – nový nikl (lesklejší než když kolo bylo nové) a nová lesklá barva (bez patiny). Výsledek by jednoznačně byla ztráta originálního nádechu.



*Podrobnější posudek renovace by byla samostatná část zakázky na renovaci. V případě určení původu jde jen o obecný návod a náš názor.*

*Cena posudku se odvíjí od množství informací, které zákazník požaduje a na straně druhé pochopitelně od množství informací, které jsme schopni nabídnout.*

### **Cena určení kola a posudku**

*Cena tohoto posudku byla 6.000,- Kč a v reálném případě obsahoval.*

- Kopie 6 ks kompletních katalogů Victor (1885 – 1890)*
- CD s cca 30 fotografiemi Victor Light Roadster v.č. 6728 (stejný typ jako posuzované kolo) ve vysoké kvalitě*
- CD se všemi dalšími fotografiemi a obrázky, které jsou v této ukázce*
- Tištěný text obsahující: určení značky a typu, srovnávací tabulky, stručnou historii a rozvoj firmy vyrábějící tyto kola a návrh renovace*