

Unikát vedle unikátu

Robert Štěrba je s historií časopisu Peloton spjatý jako málokdo. Autorsky přispíval už do prvních čísel prvního ročníku, od čísla 7 vedl dokonce vlastní pravidelnou rubriku Od pramene. Obsahem tohoto Štěrbova několikaletého seriálu bylo jízdní kolo z pohledu jeho stavby, mechaniky a údržby.

Ladislav Sosenka

Foto Robert Štěrba, Pavel Myška

Ocyklistické technice se na počátku devadesátých let ještě moc nepsalo, v Česku pak vlastně skoro vůbec, a proto se Štěrbovy články setkávaly s ohromným ohlasem. K této skutečnosti přispěl zejména fakt, že Robert Štěrba kolům a komponentům na ně nejen dokonale rozumí, ale vedle bohatých teoretických znalostí měl za sebou také bohatou praxi závodníka (je bronzovým medailistou z mistrovství světa 1983 ve stíhacím závodě družstev) a v době svých publicistických začátků už také mechanika v cyklistickém středisku vrcholového sportu pražské Dukly. Ale hlavně! Jen vzácně se talent k řemeslné práci a výjimečná manuální zručnost snoubí s nadáním zasvěceně i srozumitelně o kole a všech jeho součástech psát. Štěrba to uměl a umí. Svoje názory formuluje pádně, výstižně a přesvědčivě. A navíc dobře fotí! Nehrbí se do úklonu před jakýmkoli autoritami, když se mu něco nezdá, neváhá být jako autor ve svých komentářích břitce a často i tvrdě kritický. To si mohou bez rizika trapasu dovolit výhradně lidé, kteří sami něco v oboru dokázali a požívají obecného respektu.

Když v dávnověku tohoto časopisu jsem při občasných návštěvách u Roberta Štěrby obvykle nestačil žasnout nad tím, co mnohdy doslova na koleně dělal ze starých bicyklů svých zákazníků a jakou parádu uměl vykouzlit z materiálu nového a ještě nedotčeného. První v Česku postavené skutečné horské kolo mělo samozřejmě na rámu Štěrbovo jméno. Jako stavitel rámu měl v období zlaté éry tohoto oboru u nás proti konkurenci náskok v praxi získané u švýcarské firmy Molz. Tam rozhodně nebyl považován za učedníka. Svěřovali mu mimo jiné i práci pro velké hvězdy tehdejšího profipelotonu. Vzpomínám si, jak mu jednou mezi řečí mimoděk uklouzlo, že právě staví rám pro několikanásobného mistra světa Urse Freulera. Navrhl jsem, že bychom o tom rozhodně měli do Pelotonu něco napsat. Robert jen namítl: „Tomu asi nebude nikdy věřit...“

V posledním desetiletí jsem s Robertem Štěrbovou trochu ztratil kontakt. Ale i tak jsem čas od času zaregistroval informace nejen o neutuchajícím zájmu cyklistů všech kategorií o Štěrbov nuselský obchod, ale také se mi donesly kusé zprávy o tom, že údajně sbírá stará kola... Přesněji se však vyjadřovali ti, co neváhali užít termín „skutečně výjimečná historická kola“.

Pak jsem konečně jednoho dne před exponáty Štěrbovy sbírky stál. Nejen v němém úžasu, ale i ve velkých rozpacích! Nebyl jsem na takovou dávku koncentrované pile jednoho člověka vůbec připraven. Robert Štěrba totiž během poměrně krátké doby shromáždil a precizně zrestauroval nejen mnoho desítek strojů v souhrnu dávajících dokonaleý přehled o vývoji jízdního kola ve všech jeho dobových podobách a speciálních zaměřeních, ale tuto vyčerpávající kolekci ještě doplnil historickou výstrojí, součástkami, cyklistickými doplňky, trofejemi ze závodů, literaturou vztahující se k tématu a třeba i portréty osobností, všech těchto předmětů kdysi užívajících.

Prostě unikát vedle unikátu! ●



I takto lze Roberta Štěrba někdy potkat na našich silnicích

Svíčková lampa nebyla před sto lety ničím výjimečným. Svíčka byla umístěna ve spodním válci a postupně jak uhořívala, tak ji pružina posouvala výš



V počátcích cyklistiky byli největšími nepřáteli jezdce na velocipedu volně pobíhající psi. Dělbuch pověšený na řídítkách a v pravou chvíli pak odpálený škrubnutím směrem dolů, vykonal ve smyslu ochrany cyklisty vždy dobrou práci





Přední odpružená vidlice kola Victor, vyrobená v Americe firmou Overman Wheel Company v roce 1893



Údajně nezbytný cyklistův doplněk pro zimní dny. Ohříváč řídítek fungoval tak, že majitel do něj vložil rozpálené uhlíky a celé zařízení umístil pod dřevěná držátka do železných řídítek. Než člověk instaloval ohříváč na kolo, byl více špinavý než zahřátý. Ale dobře víme, že i slepé uličky je třeba prozkoumat...



Dochovaná fotografie stroje londýnského výrobce Ruckera je jedním z mála důkazů o existenci tandemu v podobě vysokého kola. To byla výzva k výrobě repliky tohoto stoje a k následnému praktickému testu. Po úspěšné jízdě: Zleva konstruktér Martin Cvrček, dvojice odvážných jezdců Kalina a Cink i iniciátor celé myšlenky Šterba. Závěr byl jednoznačný: Jet na takovém kole v podstatě lze, ale jezdit na něm po běžných cestách je prakticky nemožné





Favorit, ročník 1967. Pro jednu generaci takřka nedostupné kolo, na které se stály fronty nebo fasovaly poukazy. Ve své době stál v tomto provedení 960 Kčs. Po pětatřiceti letech za něj v bazaru chtěli 500 Kč a při prodeji se prodáváč podle usmíval. Netušil, že po vyčištění půjde o krásný sběratelský kousek



Josef Kohout – idol všech minulých i současných velopedistů. Kromě výroby vysokých kol také vlastnil smíchovský pivovar. Ten stojí na svém místě od doby Kohoutů a my pijeme i po letech smíchovský Staropramen, což je vlastně Kohoutovo pivo



Odpružená sedlovka anglického kola Quadrant z konce předminulého století



Sněhové řetězy americké výroby z přelomu minulého století. Na bicykl pochopitelně! Jedině snad proto, že šlo asi o naprosto nepoužitelnou věc, zůstaly dodnes v původní krabičce

Osvětlení kol zpravidla zdobilo stroje majitelů. Dnes tyto lampy na olej, petrolej nebo karbid zdobí většinou jen vitríny



Kýče, nebo cenné sběratelské úlovky? Úvahu nechme na čtenáři



Dnes jsou nabízeny samolepící a rychleschnoucí záplaty, před lety se jezdci museli spokojit s takovýmto šitím na galusky

Francouzské kolo značky Terrot Levocyclette, vyráběné v letech 1905 až 1915, používalo k pohonu kliky, které se pouze stlačovaly směrem dolů. Pohon dvěma řetězy byl zajištěn přes jakési šnekovité pastorky. Stroj využívající stejný systém pohonu, byl s velkou slávou představován na letošním Eurobiku v německém Friedrichshafenu





Americká značka Columbia používala jednoduché řešení odpružení přední vidlice



I dětské sedačky pochopitelně kdysi vypadaly jinak. Toto provedení bylo hodně rozšířené právě u nás ve 30. a 40. letech minulého století



Světlo s tachometrem ze čtyřicátých až padesátých let minulého století

Přítlačný zvonek, který se uvedl do chodu po zatažení za koženou tkaničku přitlačením kroužku na plášť. Čím jel člověk rychleji, tím bylo zvonění pronikavější

