

Rámová alchymie Roberta Štěrby

Jaký rám je pro mě nejhodnější? Co by měl splňovat jeho materiál? Jaká technologie výroby mi nabídne nejvýšší životnost a zároveň dostatek komfortu? Bude mít pohodlný rám dostatečnou tuhosti? To jsou otázky, se kterými se při výběru vhodného šlapacího stroje zabývá každý, kdo s ježděním myslí alespoň trochu vážně. V neposlední řadě mu přijde také otázky typu: „Bude ta kombinace svítivě zelené s růžovou moderní i příští sezónu?“ Namíchat požadované vlastnosti a sklobit v některých případech protichůdné požadavky není zrovna jednoduché. Pokud se podobnými úvahami zabýváte, jistě vás bude zajímat následující rozhovor. Oslovili jednu z osob nejpovalnějších. Na něce všechny otázky nám bude odpovídat Robert Štěrba, člověk, jenž svou filozofií i uměm bezesporu ovlivňuje pověřovalnou vývoj trhu s jízdními koly v naší republice.

Sportovní i obchodníkář Roberta Štěry je velice zajímavá. Pětinásobný zisk titulu mistra republiky a bronzová medaile z mistrovství světa na dráze dostatečně vypovídají o úspěchu Štěry – cyklisty. Stále obchodník je pak samostatnou kapitolou, se kterou už souvise založení vlastní značky. Rámy se jménem Štěry se všechny řečí staly synonymem kvality a dokonalého zpracování. I když je dnes ocel na ústupu, stále se najdou jedinci, kteří využívají elegantní rámy Štěry. Rámy Štěry představují klasiku, a to jak použitými materiály, tak zpracováním a designem.

Nejdůležitější aktivitou Roberta Štěry je samozřejmě cyklistická prodejna v pražských Nuslích. Tento maloobchod se stal pro nejednoho cyklistu doslova Mekhou. Nalezáte se zde nejen stroje řípíkové prověřené a ty nejlepší kom-

poňty, ale navíc se tu o zákazníky stará profesionální personal.

Po všem, co zde bylo napsano, už jistě není pochyb, že Robert Štěrba je ideální oběť pro Cykloservis. Doufáme, že následující rozhovor pomůže ubrat některé otazníky z úst našich čtenářů.

Robert, dluhá léta se věnujete výrobě ocelových silničních rámu. Můžete nám násnílt, jak vlastnosti má rám s plnou?

U rámu se snažíme se sledovat vlastnosti, nízká váha, pevnost a určita poddajnost. To jsou věci, které si v podstatě vzájemně odporuží. Je tedy velice těžké najít jakýsi průměrný hodnot. Není složitý vyrobit extrémně lehké kolo z oceli nebo z karbonu, ale na takovém stroji se pak nedá využít šest kol na špatných silnicích. Nemžije se jednoznačně říci, že pevný duralový rám je dobrý. Samozřejmě je dobrý pro určitou disciplínu. Proto mají všechny materiály opodstatnit a svoji klientelu. Časovkové speciály, o dráze ani nemluví, mali zjevná odlišná kritéria. U závodních kol je na prvním místě vždy uzel a od pochodu se musí alespoň částečně upustit.

Dneska je všechno spejje k univerzalitě. Vše se odvíjí od závodní cyklistiky a dnešní úspěšné závodníků musí být naprostě univerzální. Je tedy potřeba kolo, které pojede perfektně do kopce, ale bude se na něm dát i hodinu sjízdit. Je potřeba, aby kolo ve sjízdě dobře vedlo a aby nebyly příliš tvrdé. Jezdec si musí ve sjízdě trochu odpočinout. Zároveň se v tom sjízdě také závidí. Pokud se jede na maraton, tak většinou závodník neví, jaký bude povrch, proto musí být kolo pohodlné i při několika hodin dluhotrvajících jízdách.

Rámu se v ruce se spolu s dostupností ocelových trubek dluží asi také rámové spojky.

Muffy je už všechny nevyžírá. Z hlediska dnešního trendu to ani není potřeba. Moderní ocelové rámy se dělají na tupo. Spojování pomocí mufet je historie. Pájení na tupo je nejvíce, protože směsi sítřiva, které se používají na pájení, mají pevnost toho nejlepšího materiálu. Spoj je mnohonásobně pevnější, než když je směs sítřiva zatažená do klasického mufetu. Pájení na tupo patří k dnešnímu pohledu, jak má kolo vypadat. Dnes se navíc hodně používají různé profily trubek a slopingy, které zcela zamění použití rámových spojek.

Jak je to s opravami ocelových rámu?

Cyklistický byznys, co se týká rámarů, je předimensionovaný. Produkce rámu běží přibližně na paděsát až seděsát procent kapacity. Rámy, které vyrábíte, jsou také výrobkem vysoké kvality. Díky tomu, že se ocelový rámy už všechny využívají, lidi od silnice odrazují hustý provoz a nebezpečí. Pro nás je dnes stavba silničních rámu víceméně záležitostí image. Vice se věnujeme lakům na základu.

Rámu v ruce se spolu s dostupností ocelových trubek dluží asi také rámové spojky.

Muffy je už všechny nevyžírá. Z hlediska dnešního trendu to ani není potřeba. Moderní ocelové rámy se dělají na tupo. Spojování pomocí mufet je historie. Pájení na tupo je nejvíce, protože směsi sítřiva, které se používají na pájení, mají pevnost toho nejlepšího materiálu. Spoj je mnohonásobně pevnější, než když je směs sítřiva zatažená do klasického mufetu. Pájení na tupo patří k dnešnímu pohledu, jak má kolo vypadat. Dnes se navíc hodně používají různé profily trubek a slopingy, které zcela zamění použití rámových spojek.

Jak je to s opravami ocelových rámu?

Cyklistický byznys, co se týká rámarů, je předimensionovaný. Produkce rámu běží přibližně na paděsát až seděsát procent kapacity. Rámy, které vyrábíte, jsou také výrobkem vysoké kvality. Díky tomu, že se ocelový rámy už všechny využívají, lidi od silnice odrazují hustý provoz a nebezpečí. Pro nás je dnes stavba silničních rámu víceméně záležitostí image. Vice se věnujeme lakům na základu.

Velice drahé jsou titanové rámy, přesto si najdou rádi přiznání. Jaké nejvýšší výhody v sobě lákají?

Titan zní pro mnoho lidí doslova magicky. Každý chtí mléčnější alespoň pár šroubků na kole z titanu. Přednost titanu ale není ve vaze, jak si mnoho lidí myslí. Titán má především schopnost absorbovat rázu a tvarovou paměť, v tom je jeho hlavní výhoda. Někomu přidje nepozpozitelně, že se v titanových rámu většinou nesetká s výměnnou patkou. Takový prvek je v titanu zcela zbytečný. Když se patka nejakejménem lehce ohne, tak se často vrátí do své původní polohy, anž by v tom místě zůstalo trochu výkrovu. Rozhozená stavba rámu nebo ohnuté trubky na titanovém rámu prostě neexistuje.

U levných rámu to podle mého názoru běžný zákazník vůbec neocení. Jinak mě kombinaci materiálu hodně oslovuje. Když se na vystavách setkáme se stánky firmy Merlin a podobnými, kde nalezneme kombinaci titanu s karbonem, tak je to úzasmě. Technologie lepidla v dnešní době otevřely nové možnosti. Když se před lety vyskytl první karbonové rámy, jejich největším problémem bylo lepení spoje. Karbonové monokyry měly významně středové pouzdro nebo hlavu, kde po určité době docházelo k uvolnění. Karbon v podstatě prasknutí nemáže a nikdy jsem se s ním takovým nesetkal. Většina poruch na karbonu bylo rozplzení. Dnes už je to něco jiného. Lepidla za poslední řadu let udělala obrovský pokrok.

Nejvýšší nevhodou karbonu, zvláště na horském rámu, je zranitelnost jeho povrchu. Pokud člověk chytí do trubky leticí kámen, tak je karbon v podstatě neopravitelný. Jakmile se narůsá, nedá se s ním dívat do rámu. Samozřejmě, že se karbonovou lodi záplatí, ale na kole je to něco jiného.

O materiálech jsme toho již napovídali dosud, asi by nebylo od věci přejít ke konstrukčním prvky. Co si myslíte tedy o integrativněm rámovém složení?

Je to jednoznačně náročnější na zpracování a na přesnost rámu. Díky tomu, že se objevilo několik systémů, které se od sebe liší úhly, je variabilností trochu složitější. Designové je integrování hlava super, je ale nutné přemýšlet, aby se přechod plynuly. V tom dlela spousta firm, ale naštěstí je to v titanových rámu dělat na sto procent. Kritéria pro splnění všech požadavků jsou maximálně přesná.

Co se týče problémů s titanem, tak byly například se sfedovými osíkami, které praskaly. Závodníci proto tyto komponenty většinou nevezou. Dle jeho vlastního názoru je výjimkou.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

U levných rámu to podle mého názoru běžný zákazník vůbec neocení. Jinak mě kombinaci materiálu hodně oslovuje. Když se na vystavách setkáme se stánky firmy Merlin a podobnými, kde nalezneme kombinaci titanu s karbonem, tak je to úzasmě. Technologie lepidla v dnešní době otevřely nové možnosti. Když se před lety vyskytl první karbonové rámy, jejich největším problémem bylo lepení spoje. Karbonové monokyry měly významně středové pouzdro nebo hlavu, kde po určité době docházelo k uvolnění. Karbon v podstatě prasknutí nemáže a nikdy jsem se s ním takovým nesetkal. Většina poruch na karbonu bylo rozplzení. Dnes už je to něco jiného. Lepidla za poslední řadu let udělala obrovský pokrok.

Nejvýšší nevhodou karbonu, zvláště na horském rámu, je zranitelnost jeho povrchu. Pokud člověk chytí do trubky leticí kámen, tak je karbon v podstatě neopravitelný. Jakmile se narůsá, nedá se s ním dívat do rámu. Samozřejmě, že se karbonovou lodi záplatí, ale na kole je to něco jiného.

Nejdůležitější aktivitou Roberta Štěry je samozřejmě cyklistická prodejna v pražských Nuslích. Tento maloobchod se stal pro nejednoho cyklistu doslova Mekhou. Nalezáte se zde nejen stroje řípíkové prověřené a ty nejlepší kom-

ponenty, ale navíc se tu o zákazníky stará profesionální personal.

Po všem, co zde bylo napsano, už jistě není pochyb, že Robert Štěrba je ideální oběť pro Cykloservis. Doufáme, že následující rozhovor pomůže ubrat některé otazníky z úst našich čtenářů.

Nejdůležitější aktivitou Roberta Štěry je samozřejmě cyklistická prodejna v pražských Nuslích. Tento maloobchod se stal pro nejednoho cyklistu doslova Mekhou. Nalezáte se zde nejen stroje řípíkové prověřené a ty nejlepší kom-

ponenty, ale navíc se tu o zákazníky stará profesionální personal.

Co se týče problémů s titanem, tak byly například se sfedovými osíkami, které praskaly. Závodníci proto tyto komponenty většinou nevezou. Dle jeho vlastního názoru je výjimkou.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelových rámu, většina výrobců už ho nemá v nabídce ani na jednom modelu.

Co se týče ocelov