

O hledání ve slepých uličkách

„Od přelomu století má běžné kolo lichoběžníkový tvar rámu a na jeho zkompletování s vidlicí je stále ještě nezbytné použít jedenáct trubek,“ říká nevzrušeným hlasem **Robert Štěrba**.

Chvíli poté o sobě v jiných souvislostech prohlásí, že je totálně poznamenaný cyklistikou, že nikdy v životě vlastně ani nic jiného nedělal.



Někdejší špičkový závodník se dnes pohybuje v cyklistice poněkud jiné. Z množství jeho aktivit se v následujícím rozhovoru zastavíme hlavně u obchodování s koly a velomateriálem, to jej ostatně živí. A zejména také u jeho lásky ke kolům historickým, což je záliba, která v tomto případě několikanásobně přeroštla rozdíly obecně považované za takzvané „trávení volného času“.

◆ Co člověka přivede k tomu, že se stane sběratelem starých kol?

To se neplánuje, to člověka osloví, chytne a pak to s ním vláčí tak dlouho, až se z něj stane „pacient“, jak se docela dobře ujalo mezi námi postiženými.

◆ Je v tomto zapálení pro cyklistickou historii také úcta k lidem, kteří se kolem kol točili před mnoha desetiletími?

Samořejmě, je v tom úplně všechno. Předně mám rád staré věci a lidí kolem nich obecně. Co se týče lásky ke starým kolům, tak aby člověk dobré rozuměl železu, potřebuje znát lidí, kteří ho tvorili a také musí něco vědět o době, kdy k tomu docházelo. Treba po prvním rozmachu velocipedu ve Francii se v roce 1870 vše na nějaký čas zastavilo. Je to divné, že? Ovšem jen pro toho, kdo neví, že v téže roce vypukla prusko-francouzská válka.

◆ Byli někdejší tvůrci bicyklů dobrí řemeslníci? Jsou svoji zručnosti srovnatelní s těmi, kteří kola staví a opravují dneska? Z bližšího zkoumání historických exemplářů se odborník zřejmě o schopnostech tvůrců těchto bicyklů dost dozví...

Průmyslový rozmach cyklistického oboru přišel z Anglie před více než 130 lety. Tehdejší konstruktéři dokázali na tu dobu vymýšlet a uskutečňovat obrovské množství až neuvěřitelně kvalitních zlepšení. Většina patentů v cyklistice pochází z období do roku 1900. Téměř vše už tady bylo. Pro dnešní badatele a fajnšmekry to je fantastické období ke zkoumání.

◆ Kolik lidí se v Česku tomuto koníku věnuje?

Řekl bych, že projevovaný zájem je skoro masový. Ale osobní dlouhodobé zaujetí a praktická sběratelská činnost, to už je vidět mnohem vzácněji. Lidi kolem historie si sami dělíme na „šroubaře“, to jsem třeba já. Druhá kategorie jsou „papíraři“, ti studují a hledají v dokumentech. Třetí část má prostě ráda

stará kola a tak na nich jezdí. Některí jezdí třeba na vysokém kole, aby balili holky. Proč ne?

◆ A ve světě?

Je nás jenom pár, koho to intenzívě zajímá na nějaké opravdu vysší úrovni.

◆ Má pocit, že tato skupina lidí dokazuje svůj vztah k historii cyklistiky nejen na poli ryze technickém, tedy vztahem ke starým strojům. Stejně významnou složkou mi připadají být jejich aktivní jízdní exhibice v dobových kulisách. Je to tak?

Je pravda, že skoro každý sběratel starých kol má zároveň doma příslušný historický kostým a v něm na nějaký zvláště parádní kousek své sbírky čas od času usedá. Je v tom samozřejmě i kus stylizace, ale tohle zrovna není můj šálek kávy, jak se říká. Je spousta kluků, kteří si uvážou šátek kolem krku a už jsou veteránisti. Já raději mluvím s lidmi, co o tom něco vědě.

◆ Ta záliba v cyklistické historii je tedy zřejmě mnohem rozšířenější než by se na první pohled zdálo.

Když to berem takto, tak ano. Pan Tuček, nikdo mu neřekne jinak než Coppi, je v Praze průkopníkem takové stylizace. Má stejně kolo jako tento italský fenomén, nosil stejný dres a také spoustou dalších drobností vzdával hold svému idolu. Ale mezi dobou záření hvězdy Coppiho a dobou pražského Coppiho pana Tučka zas až tak hluboká časová propast není. To jde o trochu jinou dějinou záležitost, spíš ve stylu retro. Dneska je podobný retro styl ve výspělých cyklistických zemích běžnou odnoží cyklistiky. Šedesáti let a starší tatici teprve v tomto věku na to mají peníze a hlavně čas. Vyrážejí pravidelně na replikách kol, která před 40 lety používal Merckx, či jiný jejich tehdejší vzor a v tomto retro stylu se odehrává nejednou veškeré jejich cyklistické počinání.

◆ Vratme se tedy k historii poněkud hlouběji. Jak obvykle na takového jezdce jak vystřízeného z minulého nebo dokonce předminulého století reaguje okolí?

Když si osobně vyjedu na konvenčním současném kole, v podstatě nikoho nezajímám a řidiče většinou svou přítomností na silnici obtěžuju. To každý, kdo občas vyjede, dobré ví. Když ale jedu na historickém kole, zájem se zvyšuje. A když se dokonce pustím na cesty v sedle kola vysokého, zastaví se skoro každý, kdo mne zahlédne.

„Když si osobně vyjedu na konvenčním současném kole, v podstatě nikoho nezajímám a řidiče většinou svou přítomností na silnici obtěžuju. To každý, kdo občas vyjede, dobré ví. Když ale jedu na historickém kole, zájem se zvyšuje.“

Někdo i pokřikuje. Rozhodně ne posměšně, projevuje se vždycky jako sympatizant. Možná právě ta šílenost a výstřednost je stejně provokativní a zároveň úctyhodná jako v době vzniku těchto kol.

◆ Jste vy jezdci na historických kolech mezi sebou spíš kamarádi nebo rivalové?

Jednoznačně kamarádi. Vztahy mezi námi jsou bez nadsádky vzorné. Pomáháme si, jak můžeme. Myslím, že to můžu přirovnat k jedné velké rodině. A to celosvětově.

◆ Říká se, že sběratelská činnost a historické bádání mohou mít až dobrodružný nádech. Lze s tím souhlasit?

Je pravda, že čím hlouběji se do historických skutečností člověk dostává, tím se mu nejen daří lépe pochopit cyklistické průkopníky, ale opravdu se někdy dočká i nemařlých překvapení. Spousta věcí je v základních rysech známá a to pak lze jen tyto znalosti prohlubovat. Ale někdy se dostanu k záležitostem, že se nestáčím dívit. A řekl bych, že to vůbec nejnádhernější se skrývá v takzvaných slepých uličkách. V místech a okamžicích, které už neměly pokračování. A historie je slepých uliček plná!

◆ Když už se shodneme, že na celých dějinách a na dlouhodobém vývoji bývají nejkrasnější právě slepé uličky, zastavme se u některých z novodobé historie... Namátkou mne napadá třeba Colnagova rovná přední vidlice nebo dvojitá spodní rámová trubka stejného původu. Jeden čas to kdekdo kopíroval, ale dneska už to skoro nikoho nezájímá. Proč? Bylo to vysloveně špatné?

Určitě nebylo. Toto je ale záležitost materiálu, ne nápadu. Odtažené práce s karbonem v posledním desetiletí vnesla do vývoje kola fantastické možnosti.

◆ Jaká jiná slepá ulička vás ve vývoji cyklistické techniky zaujala? Nestálo by třeba za to se pokusit přece jen v tomto směru hledat cestu ven?

Vše, co se nepoužívá nebo zaklínalo, můžeme považovat za slepuou uličku. Já měl na mysli ale tu cimmanovskou filosofii. V archívu našeho klubu (jde o Český klub velocipedistů založený roku 1880! – pozn. autora) jsou patentové knihy obsahující všechny světové patenty od roku 1860 pěkně seřazené podle data podání do několika obsáhlých knih doplněných četnými perokresbami. Při prohlížení těchto patentů jsme měli skoro potřebu

str. 122 →

uspořádat výstavu. Mohly by tam být texty s obrázky originálních patentů a v kontrastu s tím současné výrobky, které byly s velikou slávou znovu představeny po mnoha letech. Je asi osudem vynálezů, že mnoho z nich zase velmi rychle zaniklo, stejně jako jejich předchůdci. Tak se můžeme setkat vlastně znova s pokoušením štěstí ve slepých uličkách.

◆ Existuje něco, co je pro slepé uličky charakteristické? Něco, čím jsou si podobné, něco, co klade zábranu dalšímu vývoji?

Právě vývoj dělá z novinek slepé uličky. Vysoké kola, první bylo postavené v roce 1870, mělo přední kolo tak velké právě proto, že nebyly známé převody. Snahou o vyšší rychlosť se kolo zvětšovalo a zvětšovalo. Rychlosť rostla, bezpečnost klesala. Řešení přineslo nízké kolo s převody a vysoké kolo tak bylo postupně po roce 1890 z cest vytlačeno. Můžeme tedy vysoké kolo považovat za chybu ve vývoji a slepou uličku?

◆ Z pohledu konstruktéra bezpečného kola s řetězem Jamese Starleyho asi ano.

Na vysokých kolech se ale jezdí dodnes a jen v Česku jsou tři výrobci replik této koli. Například pan Měšicek z Čeložnice u Kyjova se prostě rozhodl pro znovuzahájení výroby vysokých kol po roce 1990. Tento nápad uskutečňovaný v malé jižní moravské vesničce se může zdát stejně úžasný, jako bláhový. Možná další slepá ulička v porevolučním podnikání v Čechách? Omyl! Pan Měšicek dnes už obsloužil přes 500 zákazníků z celého světa a můžeme ho potkat na největších cyklistických výstavách ve Friedrichshafenu i v Las Vegas. Tak raději zadříme naše úsudky.

◆ Slepé uličky sice znamenají bezvýchodnost, ale mnohem více je zřejmě cest, které k cíli dospěly. Lze na starých kolech nalézt zárodky dnes běžně užívaných věcí?

No samozřejmě! Kolo dneška pro běžného konzumenta jízdy vylíží zřejmě úplně jinak než historické modely, ale bližším zkoumáním dojdeme k závěru, že zas až tak moc převratných novinek tu není. Vrací se to. Všechno už tady vlastně bylo. Odpružení vidlic a sedlovek, různé spoje v rámci konstrukcí, všechnaké přepákování a způsoby mechanického řešení brzd i přehazovaček. Strašně moc se toho vrací.

◆ Přesto ale znalci tvrdí, že dnešní velotechnika je bez nadázký ohromná věda!



Souhlasím a myslím, že se to s paralelou nacházenou v historii nijak nevylučuje. Dneska už dokonce neexistuje stoprocentně univerzální mechanik, který by všechno ovládal a se vším si věděl rady. Alespoň já takového neznám. Máme ve firmě specialisty na rámy, jiné na vidlice a na další komponenty. Samozřejmě, že v jistém rozsahu se ti lidé umějí postavit ke všemu. Ale o plné univerzálnosti mluvit nemůžu. Jde to tak daleko, že ve firmě mám tři mechaniky na jednoho prodavače.

◆ Jak se dostáváme do současnosti, musíme mluvit také o vašem osobním přínosu vývoji cyklistické techniky. V devadesátých letech bylo kolo od Štěrby pojmem a objektem zájmu velmi širokých mas cyklistů! Dneska je však přece jen víc pojmem váš obchod, kde se prodávají kola různých značek a ta s vaším jménem jsou spíš kultovní záležitostí okruhu vyhnaněných osobností...

Moje rámy? To už jsou také spíš dějiny, třebaže moderní... Byla doba, kdy jsme museli mít pořadníky a zákazníci nosili flašky, aby se jim třeba povedlo přeskocit pár míst. Jenomže to byly časy, kdy zdejší lidé znali z kol jenom favorita nebo

kola „cizi“, jak říkali... Snažil jsem se přesto dělat každý kousek tak, jako by byl určený špičkovému závodníkovi. A takový poctivý přístup se mi ve zpětném hodnocení samozřejmě velmi rychle vrácel. Jenomže pak se dal vývoj jiným směrem. Stavíme rámy stále, ale jen pro fajnšmekry.

◆ Co přesně myslíte vývojem v jiném směru?

Nechci vypadat nostalgicky. Prostě ocel skončila, nastoupil dural, titan, karbon. Limitem pro použití ke stavbě rámu bicyklu se stala schopnost materiálu obstát při tlakovém formování trubek, kdy každá část dostává zároveň i své specifické vlastnosti. Výroba se dnes, jak známo, soustřídí v Číně a v Asii vůbec. Zejména v jakési střední třídě tam umějí vyrobit velmi kvalitní rámy v cenách kolem tří tisíc naších korun. V čemž je i marže obchodníka! Nepovažujme však tyto země za podřadné, to dávno neplatí. Dnes se tam výroba stěhuje hlavně pro dokonalé technologie, které většinou jinde na světě nejsou. Za tu cenu, co oni vyrábí, výrobce v Evropě ani nenastříká a nenalakuje.

◆ I když zrovna finální úprava rámu je záležitost, kde si firma Štěrba nepochybňuje stojí velmi pevně...

Byly doby, kdy jsem stříkal 800 rámu měsíčně! Dneska kolem deseti, ale zato samé špičkové věci. Jen lak kolikrát stojí deset tisíc korun a je to často pro lidi, kteří si pak to kolo obrazně řečeno povídají doma nad postel. Samozřejmě, že však mám i z takového projevu uznání kvality mé práce radost.

◆ Nebojte se, že tenhle spontánní zájem může jednou skončit? že prostě už každý bude svoje kolo mít. A že neustálé zdokonalování kol a poskytování celoživotních záruk obchod ve svých důsledcích utlumi.

V tradičních zemích Evropské unie si ročně zakoupí nové kolo každý patnáctý obyvatel. U nás se ročně prodá asi tak jedno kolo na každých třicet obyvatel. Z toho je znát ta ohromná rezerva, která tady pořád ještě dřímá. To se jenom zdá, že kolo už si stačil koupit každý. Podle statistik a výzkumů u nás ten skutečný boom opravdu teprve přijde a tak se máme na co těšit. Treba až politici nebudou jen horolezci a začnou jezdit na kole, tak možná i podpora stezek bude větší.

◆ Jiné statistiky navíc říkají, že jízda na kole – úmyslně nerikám cyklistika – je dnes v České republice nejrozšířenějším rekreačním sportem. Jenomže i sváteční cyklisté jsou často velmi

„
Většina patentů v cyklistice pochází z období do roku 1900.

Téměř vše už tady bylo.

Pro dnešní badatele a fajnšmekry to je fantastické období ke zkoumání.

svérázní. Jaké zkušenosti s nimi máte?

V obchodě dochází den co den k situacím, na jejichž konci se nestačím divit. Když přijede neznámý člověk na kole, často je těžké odhadnout, koho před sebou prodavač vlastně má. Co si ten člověk myslí, co umí, kolik má peněz... Je to jak v té historce, kdy Teodora Pištěka vykázali z nějaké sešlosti, kde měl být ozdobou společnosti, ale on přijel na kole a klapal tam kuframa.

◆ **Měl jsem na mysli něco trochu jiného. Sváteční cyklista jede klidně Šumavou v plavkách, řetěz maže jednou za pět let a při odbočování vlevo se nezdruje dáváním signálu zamýšleného úkonu, natož aby se ohlednul!**

Ale lepší se to. Tihle jezdci se ve své většině také zdokonalují. Vidí kolem sebe spoustu dobrých vzorů. Ti, co skutečně na kole jezdí intenzivně, mají zpravidla také odpovídající výzbroj a výstroj. Umějí své zálibě hodně obětovat a vynakládají na svoji cyklistiku značné peníze. Bicykly si pořizují v několikaletých intervalech, pro většinu z těchto záplenců je nepřijatelné jezdit na stroji, který už by byl vysloveně out. Takže pětileté kolo v této lepší cyklistické společnosti člověk neuvidí...

◆ **Ale kde ta ojetá kola tedy jsou?**

Nejde vůbec o to, že by nebyla funkční nebo dokonce nevydržel materiál. Jsou výrobci, kteří dávají extrémně dlouhodobé záruky a přesto ta kola nikde nejezdí... Jde vysloveně o stárnutí morální. Ta kola by ještě byla schopna velkých výkonů, ale jsou uložena po půdach a chatách. Slape se na nich naneyvýš na pivo nebo do lesa na houby.

◆ **To mluvíme ovšem o strojích takzvaně horských.**

Je pravda, že trochu jiná je situace na silnici. Tam se mi stává, že potkám člověka, který má 40 let starého favorita a jede na něm smrtelně vážně. Treba i závodí na Králi Šumavy, kde zrovna teď v kopci dojel takový exot kluka od nás šlapajícího na špičkovém kole! A to byl pak skutečně zásah do živého.

◆ **Není to třeba i otázka financí?**

Myslím, že ne. Spiš ti silničáři jsou přece jen více konzervativní. Kdyby šlo hlavně o peníze, tak by to muselo platit i pro kola horská.

◆ **Na peníze se obchodníka nejde nezeptat: Co říkáte nákupům superlevných kol?**

Rozhodně nejsem zastáncem zbytečného rozhozování, ale v sou-

vislosti s výdaji musím vždycky efekt měřit získanou kvalitou. Takže ten, kdo nehledá službu, ale jen a jen cenu, ten mne ani trochu nezajímá. My neprodáváme cenou. Dobře víme, že našim zákazníkem nemůže být každý.

◆ **A co haldy kol v nákupních centrech?**

Nákupní centrum? To je mi cizí a osobně tam nechodím. Ne snad, že bych si tam nikdy nic nekoupil ze zásady, ale prostě tam nechodím. Když si tam vyberete špagety a kečup, tak se asi nespleteste. Kolo vyžaduje před a po prodeji ještě servisní seřízení a mnohdy dobrou radu. To tam nedostanete.

◆ **Něco radostnějšího. Dětská kola?**

To je opravdu zvláštní obor. Obecně se v branži očekávalo, že to je právě druh zboží, které se bude nejvíce prodávat v supermarketech. Ale pro dětská kola se překvapivě chodí do speciálních cyklistických obchodů. U nás jsou děti zákazníci a samozřejmě spolu s nimi jejich rodiče, velmi výtáni. Děti jsou, jak známo, upřímné a otevřené, hodně jiné než dosud. Je radost se s nimi o kole bavit a obsluhovat je. Snažíme se vycházet dětské cyklistice vstříc třeba i tím, že dětská kola nejen prodáváme, ale také vykupujeme.

To je skoro očekávaná nutnost. Dítě často vyrosté dřív, než si stačí svoje kolo vůbec pořádně užít. A pochopitelně dětský zákazník je

vážený i tím, že je velmi perspektivní.

◆ **Až dnešní děti tedy budou definitivně kultivovat za pár let zdejší trh?**

Také. Ale český trh je velmi vyspělý už nyní. Cizinci často s překvapením hledí, na čem se u nás jezdí. Vyniká to v porovnání s jinými srovnatebnými životními standardy tady a třeba v tradičních evropskoujších zemích. Když vedle sebe postavíme dvě srovnatelné osobnosti, Čecha a třeba Němce obdobného společenského postavení, podíváme se, jak bydlí, v jakém jezdí autě, jak se oblékají, jak se stravují a kolik dalších peněz vydají na to či ono, pak asi nikoho nepřekvapí, že ve většině ukazatelů na tom bude lépe ten Němec. To je prostě dánou místní celkovou životní úrovní a místními výdělkami. Ale pozor! Pokud náhodou tyto dvě osobnosti budou mít opravdu intenzivní zálibu v cyklistice, tak ten Čech bude mít v devíti z deseti případů lepší kolo a vybavení vůbec. Často výrazně lepší.

◆ **A to proč?**

Němec milující cyklistiku intenzivně spoří a pak slavnostně vydá za kolo dokonce i celý jeden měsíční plat... Ale já znám tady u nás dost lidí, kteří jezdí na kolech za půl jejich ročního platu. I za víc! A vůbec se při takové investici nerozpakují. Když nějaký návštěvník České republiky holdující cyklistice někde jinde ve vyspělém světě pak náhodně

dou zahledne nějaký zdejší maraton, nestáčí se hlavně vybavenosti zdejších hobíků dívit!

◆ **Toto vydání Pelotonu je tak trochu i bilanční. Položím tedy poslední otázku v tomto duchu: Co nejpodstatnějšího se od počátku devadesátých let u nás událo v chápání jízdního kola širší veřejnosti?**

Hlavní posun se odehrál v tom, že nastala mnohem přísnější specializace a lidé se zájemem o kolo pochopili. Podle užívání byla kola zařazena do kategorií a pojmem „horské kolo“ začala informovanější veřejnost vnímat přece jen jinak než původně. Když Author v roce 1996 poprvé do svého katalogu zařadil termín crossové kolo a uvedl první takový model pod názvem Classic, nepoučení jedinci snad ani neviděli smysl takového kroku. I já jsem se při pohledu na úzké gumy usmíval. Dnes už do obchodu skoro nikdo pro takzvané horské kolo nepřijde. Skoro každý kupující dobře vnímá kategorie a umí popsat své potřeby. Vždy se kolo musí vybírat s ohledem na to, kde, jak a s kým zájemce bude jezdit. Také se obecně ví o tom, že je většinou možné v rámci všech kategorií koupit speciální dámská kola a další dámské doplňky. Jen blázen by vnucoval manželce malou velikost pánských treter, když si může dnes již běžně pořídit botu dámskou.

Tady tu slepou uličku skutečně nehledejme! ●

