

ŽIVOT č. 2

ČEŠTÍ RÁMAŘI PIETRO BIKES



Richard Dolák (47)

Hlava a hybatel projektu, před čtyřmi lety našel inzerát o prodeji značky Pietro Bikes a zareagoval na něj. Podnikový právník v tradiční velké bohumínské firmě. Na střední škole jej zajímala matematika, fyzika a chemie, nakonec vystudoval právnickou fakultu Masarykovy univerzity v Brně. V mládí se naučil práci s kovem v zámečnické dílně svého dědečka, se kterým tam trávil veškerý volný čas. A brzy začal také jezdit na kole a upravovat si je podle svého. K silnici přidal v 90. letech MTB a o deset roků později trial, kterému posléze věnoval veškerý čas. Naučil se kompletně opravovat kola, zařídil si dílnu, koupil vybavení. A také nikdy neopustil myšlenku, že by jednou mohl vyrábět i vlastní rámy. Až přišel impulz.

Svatoslav Bielczyk (44)

Po maturitě na strojní průmyslovce v Karviné a roční vojenské službě si otevřel cykloopravnu a současně se zabýval pojištěním. V roce 2001 byl v první skupině zaměstnanců Shimana, kteří letěli v květnu 2001 do Singapuru na tříměsíční školení, aby po návratu nastoupil do továrny v Karviné. Po šesti letech už pracoval v manažerské funkci, po deseti odešel za novou výzvou, na místo obchodního zástupce strojařské firmy. Má tři děti a už tři měsíce je dědeček.

Kde jedno končí, jiné začíná. Kliše do začátku článků nepatří, ale tady snad ani nelze jinak. Snad dokonce proto, že řečené vlastně tak úplně neplatí. Domácí rámařská značka Pietro Bikes totiž tak úplně neskončila, a přesto začalo něco nového. Skončil s ní její zakladatel, nabídl ji k dispozici, a tím dal impulz a vytvořil prostor pro splnění snu někoho jiného. Stále však pod značkou Pietro Bikes, která tak začala druhý, zcela nový život.



Seriál o českých rámařích je natolik občasný, že si možná ani vy, stejně jako my, hned nevybavíte, kdy vlastně začal a kdy jsme publikovali jeho zatím poslední díl. Nicméně Pietro Bikes v něm má tak trochu výsadní postavení. Byla to právě tahle značka, s níž jsme v listopadu roku 2014 vše odstartovali, a je to doposud jediný projekt, k němuž jsme se posléze vlivem událostí i vrátili (únor 2016). Nyní je tu ale nové Pietro Bikes, nová životní fáze značky, navíc hodně odlišná od té první, a tak se do minulosti podíváme pouze ve zkratce.

Na samém začátku stál Petr Waśniowski, zapálený mladík, který propadl rámařině, práci s ocelí, a dával jí skutečně hodně. Možná až příliš, a nejspíš proto přišel zlom. Nečekaný. „Já si původně šel odpočinout na vojenské cvičení, za měsíc jsem se vrátil do dílny plný verry, chtěl jsem pokračovat. Jenže pak se to postupně nějak nahnulo. Najednou jsem měl 40 zakázek v čekání a nestíhal jsem, i když jsem měl pomocníka. Bylo toho hrozně moc, tlačilo mne to, stresovalo, až jsem vyhořel. Projevilo se, že jsem špatný obchodník, i to, že jsem musel plnit zadání zákazníků a nezbyl prostor pro mou kreativitu. Neuspokojovalo mě to,“ zaznělo při našem druhém povídání.

Petr nastoupil do Armády ČR a začal rozprodávat své strojařské vybavení s tím, že dál bude stavět rámy, ale jen pár a jen podle sebe, s důrazem na femeslnost. Nakonec se však značka Pietro Bikes objevila v inzerci cyklistického bazaru. Spolu s ní zůstalo logo, nějaký materiál, část vybavení dílny a některé hotové prvky, zejména velmi originální patky.

Inzerce zafungovala nadmíru skvěle, zasláhla totiž nejspíš nejlépe, jak jen mohla; těch pár rádků se stalo impulzem k důležitějšímu kroku od dlouhodobého snu k jeho realizaci. A tak si jednoho rána na zahradě rodinného domku v Orlové, městě kousek za Ostravou a kousek před Karvinou, třesu rukou s Richardem Dolákem a Svatoslavem Bielczykem, pokračovateli Pietro Bikes. Přesouváme se do kuchyně, kde padne něco espress, než vyslechnu celý příběh do všech nejmenších detailů. A kde je mi docela hned na začátku jasné, že tohle je zcela jiný příběh než Pietro Bikes verze 1, ale že jedno má společné. Totiž srdce a nadšení, tady na severní Moravě snad až nakažlivé.

Richard Dolák je právník, a byl to právě on, kdo na inzertní nabídku zareagoval. Rámařina byla vždy jeho sen. „Mládí jsem strávil v zámečnické dílně mého dědečka,

tam jsem k téhle práci získal vztah. Skoro celý život jezdím na kole, kola mě baví, četl jsem snad všechny časopisy. Rámařině jsem se obdivoval, Štěrbovi, Šírerovi a dalším, a uvažoval o ní, ale přišlo mi to jako sci-fi, že bych toho kdy byl schopný i já.“ Petra Waśniowského znal z triálu, kterému se taky věnoval, a měl jeho práci hodně rád. „Nejvíc mě zaujalo, že si to vše od začátku vymyslel, dal značce nějakou myšlenku, logo, charakteristické prvky, naučil se svařovat.“

Zavolał mu, setkali se v Olomouci a dohodli se. Během jednoho dne si prošel rychlým školením, jak se dělají rámy; psal si poznámky, do kterých se pak už nikdy nepodíval. Pamatuje si hlavně první větu, že se začíná středovou mufnou. S kamarádem Reném Šubřitem, šikovným řemeslníkem, si odvezli z Petrovy dílny, částečně již rozprodané, mimo jiné takzvanou kozu na stavění ráků (kterou postupně několikrát vylepšili), nějaký materiál a zbytky rámové „bižuterie“ (patky, koncovky a podobně). „Renek do toho šel se mnou, za což jsem byl rád, protože uměl svařovat. Já svařoval kdysi v mládí, ale to bylo něco úplně jiného.“

Proč ne vlastní značka, když ta původní třeba může mít pošramocenou pověst a podobně? „Já jsem Pietro Bikes obdivoval, tak-

že jsem nad tím nijak neuvažoval. Rodina mi to povolila a bylo to,“ odvětí mi Richard jednoduše.

Setkání fatálního typu

Asi za 14 dnů se objevil první zákazník s požadavkem na úpravu rámu. Stávající kolega a jediný společník Svaťa Bielczyk (na používání jména Svaťa trvá, pozn. aut.). Slovo dalo slovo. Dříve pracoval v Shimanu, předtím provozoval i vlastní cykloservis, a hlavně uměl konstruovat. Do týmu skvěle zapadal. Čtvrtým parťákem se stal Michal Neumann, Richardův kolega z práce. Jeho účast ale trvala jen dva roky. Podobně se na nějakou dobu „odmlčel“ i René. „Renek s námi pracoval, svařil nějaké rámy, pak ale stavěl dům a zhruba na rok a půl vypadl. Nyní už pro nás dělá jen občas, má své projekty. Pietro jsme aktuálně my dva se Svaťou,“ komentuje počáteční vývoj firmy Richard.

Ale pozor, aby nedošlo k mýlce, k níž budou svádět i další a další slova. Oba se Pietru Bikes věnují při svém povolání.

Richard je aktuálně podle svých slov takovou holkou pro všechno. Stará se o administrativu, web a sociální síť, k tomu navrhuje a vyrábí kola. Na Svaťovi je podpůrná činnost – nástroje, přístroje, přípravky, pomůcky potřebné pro výrobu i některé díly pro rámy. Vše sám vymýšlí, kreslí, navrhuje, vyrábí. A věnuje se také obchodu. Oba se v dílně potkávají minimálně pětkrát týdně, mimo ni dělají potřebné práce na počítači. Vzájemně si rozumí a doplňují se, spojuje je velké nadšení: „Bez něj by to nešlo. On to aktuálně není žádný byznys. Respektive je, ale dotujeme ho ze svých příjmů. Postupně se to zlepšuje, ale prvotní investice jsou prostě největší.“ Investice? Frézka, soustruh, nářadí, jednoduše kompletní základní vybavení za bratru 300 000 Kč.

Hodně věcí se dá přímo koupit, ale jsou drahé, takže si je kluci vyrábějí – dají se tím ušetřit peníze, ale o to víc to pak stojí času. Sami přiznávají, že hlavním hybatelem jsou nezdařené, něco, co nedopadlo na sto procent podle záměru. „Ale nabyté zkušenosti jsou poté k nezaplacení!“ Učí se, vzdělávají. Proč?

„Naši hlavní filozofií a snem je dělat pěkná, originální a kvalitní kola, a to ručně, z co největší části u sebe. Já vždycky říkám, že takhle postavené kolo je na pomezí užitého umění a sportovního prostředku,“ komentuje Richard. „Naše kola vznikají tak, že se snažíme dělat je podle sebe a konfrontovat naše představy s představami zákazníka. A vychází nám to, líbí se jim naše návrhy.“

Z téhle dvojice je Richard ten, kdo nejvíce přichází s nápady, vizemi, Svaťa pak ten, kdo ho vrací do reality a posléze jeho nápady do té samé reality uvádí. A že těch nápadů je, a to od obou dohromady. „Legrační je, že když do toho víc pronikneš a podíváš se pak se znalostmi na nějaký hotový produkt, začneš objevovat, kde zvítězil marketing nad funkcí. Anebo si říkáš, že by to šlo udělat ji-

nak. Mně všechna stávající produkce rámařů přijde hodně podobná – ale co také vymyslet na tak jednoduchém stroji, jakým kolo je. Jejich výhoda ale je, že každý z nich se koncentruje na něco. To my nechceme. A to nás z jistého úhlu pohledu brzdí,“ naznačuje Svaťa, že nové Pietro Bikes nemá úplně malé cíle.

„My se nechceme vázat jen na jednu technologii. I když je specializace skvělá, tak trh a technologie se neustále posouvají dál, valí se. Chceme být u toho. Děláme toho hodně a současně vytváříme záměry pro to, aby ta firma fungovala,“ doplní Richard a pokračuje: „Dělat kola z oceli je skvělé. Podle mne jsou tyhle rámy plně odpovídající potřebám 99 procent cyklistů – vlastnostmi, životností, cenou, vším. Ale chceme dát zákazníkům na výběr, protože každý materiál má neoddiskutovatelné přednosti – žádný není obecně lepší či horší. Navíc se nám líbí kombinace materiálů.“ A tak se rozhodli pro širší záběr, být sami uznávají, že právě kvůli tomu jim vše déle trvá, že se posouvají dopředu mnohem pomaleji, než by mohli a asi i chtěli. Musejí ovládnout více technologií, ne pouze jednu.

Pro začátek ocel

Měli značku, měli vizi, stáli na úplném začátku. Od známého věděli, že existují firmy vyrábějící kvalitní ocelové trubky pro stavbu ráků kol. Začali hledat, na zkoušku objednali trochu materiálu, ale z něj nakonec postavili spíš přípravky do dílny. Skončili totiž u Columbusu, renomovaného dodavatele pro cyklistiku, vsadili na totální jistotu kvality. Firmu kontaktovali, ta se spoluprací i přes prvotní malý objem souhlasila a poslala katalog. „Asi měsíc jsem do něj hleděl, než jsem pochopil systém, specifikace, určení trubek, jejich zúžení a podobně. Byl to pro mne zcela nový svět,“ vzpomíná na seznámení se s oborem Richard.

Trubky tedy měli, byl tu další krok – potřeba nakreslit rám. Richard na webu našel na druhý pokus vhodný software, zjistil, jak by měl rám vypadat, naučil se s programem pracovat, nakreslil rám a vyexportoval výsledek se všemi milimetry a úhly. Jízda plná nadšení ale pořad byla jen na začátku. „Ono to zní jednoduše, nakreslit, vytisknout, přiložit šablonu, udělat. Jenže tyhle softwary třeba neumí pracovat s kuželovou hlavovou trubkou, trubky nejsou všechny úplně přesné a podobně. Vždycky je tam malá odchylka v desetínách milimetrů. Důležité je naučit se přenést získané hodnoty na kozo pro stavbu rámu.“

Trubky je potřeba zabrousit, jejich konce, aby k sobě dokonale přisedly. Ke slovu přichází ruční práce a množství času. U jedné trubky v počátcích klidně pět hodin. Potřebná doba na výrobu rámu se s každým dalším kusem se zkušenostmi zkracuje, ale pořad není malá. Kluci se naučili, že pomoci může fréza. A tak Svaťa vyrobil přípravek. Napoprve měkký, takže jej čekal reparát. „Pak už

chyběly jen ty desetitisíce na frézy...“ Tohle vše probíhalo a probíhá za chodu dílny, v níž se staví rámy.

Máme nakresleno, zabroušeno. Svařování? „Na začátku všeho člověk vůbec neví, jakou technologií bude trubky spojovat. Věděl jsem o pájení, jeho různých typech, o svařování a dalších metodách. Strávil jsem asi rok a půl tím, že jsem si hledal informace, vzdělával se a zkoušel. U rámařů zjistíš, že každý spoléhá na svou technologii, někdo svařuje, někdo letuje, ale odpověď na otázku, co je nejlepší, nedostaneš.“ Takže hltání informací, včetně zahraničních vědeckých webů, a jejich vyhodnocování. „Z pohledu pevnosti jsou obě varianty zhruba stejné,“ řekne Richard a začne vyprávět o mezích kluzu, zbytkových napětích, žihání, specifických svařování a souvisejících doporučeních výrobců trubek a mnoha dalších technických nuancích. Získané znalosti plynou mimo jiné třeba i z konzultací s vysokými školami, ze sledování online vysokoškolských přednášek a podobně. „Já jsem vlastně vystudoval další vysokou školu,“ usmívá se Richard.

„Jak už jsem zmínil, velmi důležité je přesné zabroušení trubek, to promlouvá do pevnosti spoje zásadní měrou. Zkoušel jsem pak takový přesný spoj trubek jen lehce zalít pájkou, bez větších přechodů. A on bez problémů drží! Samozřejmě pro někoho, kdo





bude rámu dávat hodně zabrat, bych použil více materiálu.”

Původní rámy Pietro Bikes byly svařované. Je to na práci lehčí spoj a rychlejší technologie, ale není tak esteticky zdařilá třeba pro silniční rámy. A je náročná na um svářeče, na jeho zkušenosti – snadno se udělá chyba, což znamená například díru v trubce, propálení její stěny. Svar se musí povést napoprvé dokonale, tedy být pevný i mít pěknou „housenku“, a podobně. V počátku pomáhal René, ale připravoval se i Richard. „Na začátku nevíš ani to, jakou svářečku bys měl mít. Když se do problému ponoříš, zjistíš, že ti stačí relativně dostupná. Mnohem náročnější je přijít na její optimální nastavení – jaké jehly použít a jak je nabrousit, jaké proudy a jaké pulzy, poměr vysokého a nízkého proudu a podobně. A tohle se nikde nedozvíš, a tak vezmeš dvě trubky a zkoušíš a zkoušíš, svařuješ, zkoušíš lámat. Pak to zkusíš na rámu. Tvoříš a ničíš. Pořád dokola, dokud si nenajdeš ideál. Když něco prasklo, viděl jsi svar i z druhé strany, mohl jsi hledat

možné další chyby. Bylo to období získávání vědomostí a zkušeností.”

První kousek

Ptáte se jako já, kolik času a zmíněného tréninku předcházelo prvnímu rámu? Kluci se zasmějí – jeden rám si totiž hned postavili, rovnou bez příprav. Byli nedočkaví. A ten rám doted jezdí. „Nejsme ale takoví střelci, jak se může zdát. Dělalí jsme ho pro sebe. Petr Waśniowski nám zanechal tři rozdělané hlavní rámové trojúhelníky, jen nabodované na pár místech. Ta základní technologie je prostě daná a vlastně jednoduchá. Vzpomněl jsem si, jak jsme kdysi svařovali rám kola s dědečkem. Vše další je potřebné zdokonalování. Na tom prvním rámu jsme se naučili strašně moc. Včetně toho, kde sehnat chrommolybdenový plech, jak nakreslit patky a vyřezat je z něj, jak vyrobit hliníkový hák přehazovačky, zabrousit trubky, vše sesadit a svařit. Byla to hodně intenzivní doba.”

Richard přiznává i zásadní chybu z neznalosti – nelíbily se mu svary, a tak je zabrou-

sil. Stálo to moře času, jenže touto cestou se svar zeslabí, může dojít i k zeslabení stěny trubky a podobně.

Druhý rám byl pro získání zkušeností letovaný, třetí už svařovali na zakázku z Columbusu. „Nebyl jsem ale na začátku s výsledkem spokojený, takovou práci jsem nemohl nikomu prezentovat, a tak jsem začal letovat. Nastala doba letování mosazí. A objevil se třeba problém sehnat kvalitní letovací pastu. Pořád jsme se učili.”

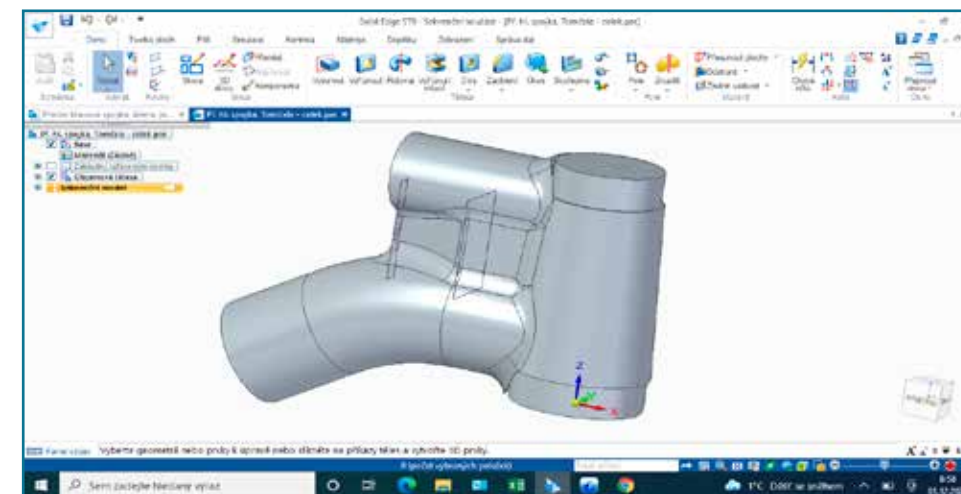
Letování je podle něj krásné, jednodušší, respektive ne tak rizikové, ale velmi pracné, protože svary se naopak musí zabrušovat. Během letování se Richard učil pořád dokola svářet, až dosáhl stavu, kdy byl se svou prací spokojený a nestyděl se ji prezentovat dál – a Pietro Bikes se vrátil ke svarům. Zákazník si ale může vybrat, třeba na silničku by kluci kvůli estetice doporučili pájení, ale musí počítat s tím, že tuhle práci je třeba zaplatit.

Výjimkou ve spojování trubek je korozivzdorná ocel, která žádá pájení nebo svařování se speciálními přípravky. „A když

se použije jedna z pájek, která vypadá jako ocel, výsledek je úžasný. Ale její cena je závratná, zákazníci si to pak rozmyslí. Ono už tak jsme zatím neprodali snad jediný rám, jehož cena by pokryla naše náklady... To ale odpovídá tomu, že jsme pořád na začátku – až zrychlíme přípravu i výrobu, získáme zručnost, změní se to.”

Tohle bych chtěl...

Richard vždycky chodí s obrázkem, přesně tak může začít další kapitola. Anebo častěji s myšlenkou, dotazem, nebo se rovnou u něčeho vzteká. A Svata řeší a staví. Je to tak typicky u patek, ale bylo to tak i u karbonových trubek. „Říša se ponořil do studia a za dva měsíce přišel s tím, že postavíme karbonové kolo. Zanedlouho přibyla další informace, totiž že mu nikdo nechce namotat trubku tak, jak by si představoval, hlav-



ně tedy ne v tak malém množství,” popisuje stav věci v Pietro Bikes Svata. „Dostal jsem od něj osm fotek nějakého stroje a jedno video s informací, že tohle by chtěl. Neměl jsem na výběr a po zhruba osmi měsících byl první návin hotov. Přeji všem ten úžasný pocit, kdy vidíte, že se tvoří velice podobná věc, jakou jste viděli předtím jen na videu. Paráda, extáze!”

„My nemáme žádného investora. Naši jedinou možností je dřít, dřít a dřít, naši jedinou investicí je kromě vlastních peněz hlavně čas. Kdybychom měli deset tisíc dolarů, tak je vezmeme a koupíme hotovou mašinu. Ale dneska už po zkušenostech víme, že bychom s ní stejně nebyli spokojeni, museli bychom ji pro naše potřeby upravovat. Ona není až tak důležitá ta mechanika, ale software, který ji řídí. Tak jsme si ho sami napsali,” řekne jen tak jakoby mimoděk Richard. Když mi spadne brada a poznamenám, že je přece právník, odpoví jen s jiskrou v oku, že to přece není raketová fyzika a velká věda. Vše se učí za pochodu. Včetně třeba počítání úhlů pokládání vláknů na trn při navijení trubky. Když to vypráví, zní to, jako by to zvládlo i malé dítě, ale tak jednoduché to rozhodně není. „Co nezkuříš, to nezjistíš,

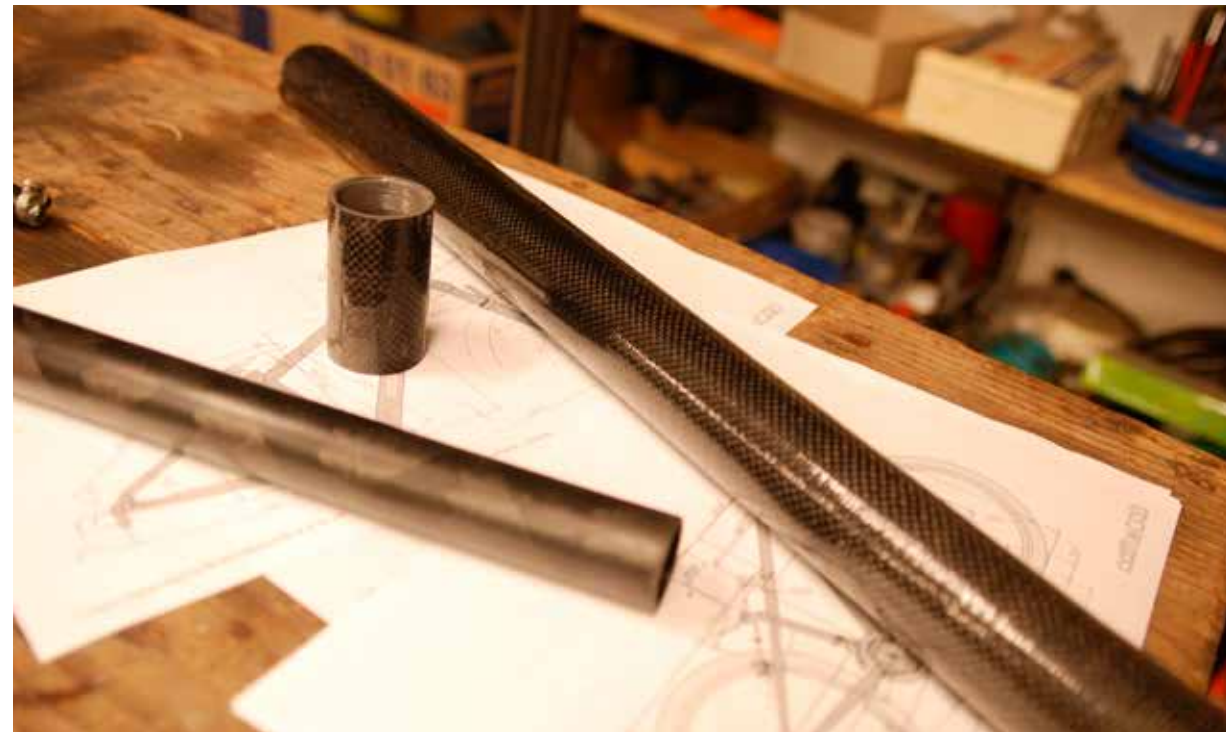
to je tady takové naše heslo. Samozřejmě to stojí spoustu úsilí, pokusů a materiálu, než se dostaneme k cíli, ale dostaneme se tam. Vždy! A baví nás i ta cesta,” zúčastněně dodá Svata.

Své karbonové trubky nedělají ve formě, ale navijí je na trn, to je dobré zopakovat. Ve vaničce, kterou vlákna před navinutím na trn procházejí, probíhá i sycení pryskyřicí, k potřebnému stlačení dochází při navijení napnutých vláken (stejně tak mechanicky, jako je tomu třeba při tlaku nafouknutou vzdušnicí uvnitř trubky vložené do formy). Pojďme ale ještě dál. Po navinutí trubky na trn je potřeba ji vytvrdit za tepla, Svata proto postavil pec; zatím na trubky, čeká ho i pec na rámy. Jenže trubka se na trnu smrští a sundat ji je těžké; Svata tedy vymyslel a postavil vytlačovací nástroj a přípravek. Vážně jednoduché, že ano?

„S karbonem se pak skvěle pracuje, je měkký, dobře se řeže i brousí. Ale tu chybu, že to člověk dělá jen v krátkém tričku, tu už opravdu nezopakuješ nikdy! Neskutečně to svědí, jemný prach se dostane všude. Jak skelná vata. Takže typické jsou šichty ve ‚skafandru‘ a s respirátorem. Jen pak uklidit tu dílnu, i když jsi ji na to připravil, to je nekončící...”

A co celopéro?

Nejsou trubky, uděláme si je. Fajn. A když to jde, pustíme se do karbonového rámu. Proč ne. A tak už skutečně existuje a jezdí. A co rovnou full?! Jenže... Trubky jsou to snazší, je však potřeba přidat spoje, zejména zadní kyvky, hliníkové vložky, závitky a řadu dalších detailů. A hlavně systém odpružení, jeho geometrii, přesné uložení čepů v prostoru. „Je to nekončící studium, získávání znalostí. Jsem vděčný lidem, kteří vymysleli software, který to vše umí vypočítat. Koupili jsme ho a učím se ho používat. Ovšem těch možných výstupů jsou mraky. Pořád jsem na začátku učení. Každý milimetr má vliv na konečné vlastnosti,” popisuje s úsměvem návrat ke studiím Svata. Musel si osvojit i překreslení v 3D a testování



**URBAN
SPORT**

POŘIĎ SI VYSNĚNÉ KOLO NA SPLÁTKY



VYBERTE SI NA

www.urban-sport.cz



metodou konečných prvků. Zvítězil zdvih 120 mm a systém odpružení izolovaný od šlapání. „Každopádně postavil full je obrovsky těžká věc, a to nás opět posunulo hodně dopředu,“ shodnou se oba. O to těžší věc, že zákaznice si přála verzi s přesmykačem.

Jen taková vsuvka – osvojení si práce v 3D programech je hodně důležité. „Bez toho třeba nejde vytvářet kopyta a formy na karbonové spojky rámu. A vůbec 3D tisk plastů či kovů bez toho nejde provozovat,“ odůvodňuje Svafa, co jej přimělo se ve 40 letech znovu učit.

A protože kluky zajímala jiná cesta, zvolili lepení trubek do spojek a ty se rozhodli přiznat (šlo by je i přelátovat, tedy skryt). Ověřili si svůj postup u profesionálů ve firmě Brebeck, která mimo jiné vyrábí kompozitové díly pro sportovní auta a s níž spolupracují. Spojky si vyrobili sami, laminovali je pomocí vakua, jak jinak než na vlastních přípravcích. Vakuovací stroj koupili, aby zanedlouho narazili na jeho limity. „Pokud chceme ubrat jednu vrstvu kompozitu, potřebujeme silnější vakuovou pumpu...“ Další



cestou mohou být kovové spojky vytištěné 3D tiskárnou. „Už to připravujeme...“

Na samotném začátku práce s karbonem ale bylo pátrání po materiálech vhodných pro aplikaci na kola, pak hledání, z čeho a proč se u kol dělají konkrétní díly a partie, a rozmýšlení o tom, co se stane, když se dá jiný materiál – opět výroba, zkoušení, porovnávání...

A programovatelnost vlastností karbonu – pohlcování vibrací, pohodlí ve vertikálním směru a podobně? Aktuálně probíhá v počítači, v plánu jsou ale i laboratorní měření „pro ověření“. Ještě dřív by ale „Pietrové“ rádi navésili na kolo měřiče a zjistili v terénu reálné zatížení rámu při jízdě. A z toho by vycházeli.

Není toho až moc?

Nabízí se otázka, proč takové materiálové a technologické štěpení u malé firmy, která začíná. Nemůže nakonec být kontraproduktivní? „Je to rozhodně kontraproduktivní pro nás. Ale pro pocit ze značky myslím, že ne, a to nechceme přeházet. Troufnu si říci, že teď děláme špičkově ocel, a tak k tomu přidáme další materiály. Titan, a hlavně karbon. Máme sen, že nás to jednou bude žít, a nechceme opustit to hledání, to nás strašně baví a žene dopředu. Věříme, že v jednu dobu se to vše spojí a posune nás to o mnoho dál,“ odpoví mi Svafa.

Dál je posunují i požadavky zákazníků, jak mi přiblíží Richard. „Máme omezenou kapacitu, takže si teď mohu dovolit říci, že si rád vybírám zakázky, které mě něčím zaujmou. Teď zrovna třeba v dílně máme ocelový rám, který přijde poniklovat – zákazník si sám zjistil, že to jde, a přišel s tímto požad-

avkem. A já jsem zajásal, sám jsem na to zvědavý.“

Dva v jednom

Už když se před třemi lety rozhlíželi, líbila se jim navíc kombinace materiálů. Viděli v tom možnost posunout vlastnosti rámu dál. „Spodní trubka je vystavena možnému mechanickému poškození, tam je ocel namíště, ale třeba u sedlové dává karbon smysl. Ta musí odolávat značnému zatížení, pomohlo by to i v tomto směru.“ Podle vlastností obou materiálů by však mohla být ideálně spodní část kola karbonová a horní ocelová, to je něco, k čemu spějí. Jedna věc jsou ale funkční vlastnosti, druhá estetika – a ocel s karbonem vypadá nádherně. Nejde ale jen o kombinaci celých trubek z jednoho materiálu, karbon lze použít jako vložku do zeslabené a případně otvory odlehčené kovové trubky. I to je možná blízká budoucnost Pietro Bikes.

Že spoje bývaly slabinou kombinací více materiálů na jednom kole? Současná lepidla jsou už prý na vynikající úrovni, v tom dnes už problém nevidí – i toto jim potvrdili profesionálové z firmy Brebeck.

Geometrie?

Rámy se staví na zakázku, zde tedy rozhodne hlavně zákazník. „Každému se jezdí dobře na tom, na co je zvyklý. Tam směřuje moje první otázka při přijímání objednávky. Ty další pak na způsob ježdění. A když někdo chce vycházet ze staré geometrie, upozorním ho na to a snažím se vysvětlit výhody změny. Rozhodně se nesnažím najít svou vlastní geometrii – na to jsou u velkých značek týmy inženýrů, kteří dobře vědí, co a proč funguje nejlépe.“

No a pak ten lak...

A pak došlo na další oříšek, doteď uspokojivě nevyřešený, hlavně z technologických důvodů – lakování rámu. „Potřebujeme vlastní lakovnu, doufáme, že do roka bude stát. Svafa už na ní pracuje, musí ji integrovat do našich rozsáhlých sklepních prostor. Museli jsme se naučit lakovat z nutnosti. Je složité vůbec najít člověka, který by nám rámy nalakoval, a když už, je to hodně drahé. Mokřý lak přijde na 6000–15000 Kč, řekni tohle zákazníkovi. Přitom lak je důležitý, prodává. Richardův kamarád vystudoval povrchové úpravy, další je lakýrník, zdroje informací tu byly a zanedlouho i vlastní lakýrník. Richard... „Další věc, co jsme se museli naučit, byla, že než začnu lakovat, změním dílnu v chirurgické prostředí. Vyluxuju, vytřu, oblepím vše igelitem. Kvůli prachu. Jedno smítko dokáže zmařit celou práci.“ Ale zas to není jen stříkací pistole v ruce – je tu třeba problematika přívodu a odvodu vzduchu a podobně. To zas bude na Svafovi. Tahle dvojice do sebe opravdu dokonale zapadá.

Pro jistotu

Napadne vás otázka kvalitního zvládnutí práce s karbonem jako záruka, že vám karbonový rám Pietro Bikes vydrží? Přece jen u oceli člověk vidí, že vše je v pořádku, a u karbonu nikoliv. Předně je tu sofistikovaný software při návrhu, dále spolupráce se zmíněnou firmou Brebeck a současně i s Vysokou školou báňskou v Ostravě v rámci jednoho z projektů, jehož se účastní a odkud dostávají analýzu ke svým trubkám. A pak je tu Richard, který se aktivně věnoval trialu. „Kolo před prodejem vždy důkladně odzkouším. Otočka na předním i na zadním kole a pár dalších triků. Je to dostatečně velká záležitost na to, aby se stalo to, co se říká – že to buď praskne teď, při první zátěži, nebo nikdy.“

Držím palce, kluci!

Upřímně, téměř tři hodiny záznamu rozhovoru už jsem si dlouho odnikud nepřívezl,



pokud vůbec odněkud, a to hodně zaznělo ještě mimo záznam při procházce dílnou a při obědě. Na jedné straně to pramení z Richardova a Svafova nadšení, na druhé z toho, že jsem se cítil jak Alenka v říši divů. Jako bych si pořád nedokázal připustit, čeho jsem právě byl svědkem. Že jsem mluvil s právníkem a obchodním zástupcem, kteří pro cestu za svým snem načerpali neskutečné množství vědomostí a zkušeností, z nichž mnoho v článku ani nezaznělo. „To není let na měsíc. To není raketová fyzika,“ zaznívalo mnohokrát na můj údiv. „Vždyť jsou to pořád jen kola.“ Ano, jsou, ale...

Říká se, že chcete-li Boha rozesmát, řekněte mu o svých plánech. Myslím, že nad plány téhle dvojice by „nejvyššího“ bolela pusa i břícho. A přejú dvojici, která stojí za značkou Pietro Bikes, aby ho ten smích

rychle přešel. Aby se jejich plány naplnily a oni mohli dotáhnout svůj velký sen až do konce. „I kdyby se nám to ale nepovedlo, budu za to období vděčný, dalo mi neskutečnou moc. Už jen tím, že je to jako osvětlení, najednou začneš do věcí vidět, chápat je,“ zakončí naše povídání Richard Dolák.

Rudolf Hronza

Foto: autor a archiv Pietro Bikes

PIETRO BIKES

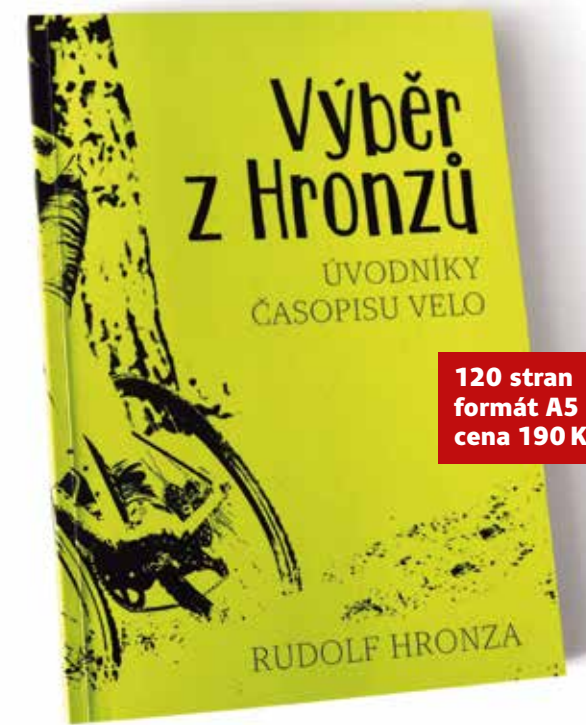
sídlo Orlová
používané materiály ocel, titan, karbon
a kombinace
typy rámu horské (HT i full), silniční,
gravel, dokonce i dětské
www.pietrobikes.com

VÝBĚR 52 ÚVODNÍKŮ ČASOPISU VELO

Úvodníky? Fejetony? Minipovídky? Příběhy ze života? Tak trochu od každého trochu. K tomu ilustrace i komentáře autora s odstupem, často mnoha let.

Objednávejte na www.iVelo.cz/eshop

Na přání kniha s podpisem či osobním věnováním (do poznámky k objednávce stačí vepsat jeho text).



120 stran
formát A5
cena 190 Kč