

1. Duše tvaru diamantu: rám

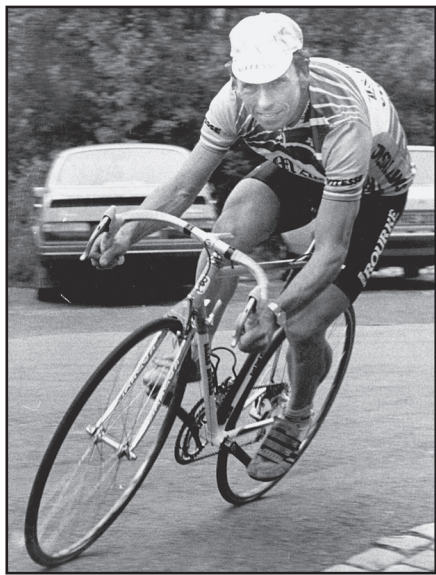
Kolo získám během chvíle, stačí předat jednu bankovku. Ale abych toto vlastnictví naplnil, na to potřebuji celý život.

(Jean-Paul Sartre)

„No, koukám, že nejses žádněj chcípáček,“ vítal mě Brian Rourke se svým měkkým přízvukem typickým pro západoanglické Potteries. Stál tam v záklonu s jednou rukou na bradě a druhou opřenou o bok a pozoroval mě, jak sedím obkročmo na kole. Jeho mrštnost, energie a odmítání uznat sedm křížků na zádech by byly dobrou reklamou na život strávený v sedle kola. „Teď z toho seskoč a já si zatím přinesu pár věcí.“

Firma Brian Rourke Cycles sídlí v renovovaném squashovém centru ve Stoke-on-Trent. Dole je prvotřídní prodejna kol a nahoře, kde byl kdysi bar, má Brian kancelář. Zde se věnuje úpravám bicyklů na míru. Je to svatyně vrcholové silniční cyklistiky. Na stěně visí zarámované obálky cyklistických časopisů s jezdci na Rourkeových rámech v čelech závodů. Jsou tu fotografie Merckxe, Gimondiho, Kellyho a dalších sportovních gigantů, kultovní snímky z Tour de France, nejnovější kolo Maria Cipolliniho, na němž jel tehdejší poslední Tour v roce 1998, řada stříbrných pohárů a další upomínkové předměty, jejichž původ poznají jen zasvěcenci. Napravo ode dveří visí vlněné tričko mistra světa, které nosil Tommy Simpson, neohrožený antihrdina britské cyklistiky, který se zhroutil a zemřel na Tour de France

v nesnesitelném 45stupňovém vedru 13. července 1967 a v jeho krvi se pak našly drogy a alkohol.



Na protější stěně se vyjímá snímek Briana vedle Nicole Cookeové, vynikající britské silniční cyklistky a olympijské vítězky: „Chodí sem už od svých dvanácti,“ chlubí se Brian. „Vyhrála čtyři juniorská mistrovství světa na rámech Rourke. Báječná holka.“ Méně nápadná je fotka Briana v mladém věku, jak se na kole s pevně sevřenými řídítky naklání

do strany, hledí vpřed, na tváři hladový výraz a jede závod.

„Tak, tak, trochu jsem závodil,“ říká a neposedně pobíhá po místnosti. Ve skutečnosti závodil hodně. Ve svých nejlepších letech jel za Británii ve třech sériích Milk Race, tehdejší verzi Tour of Britain, a byl domácím mistrem. Stáje Carlton a Falcon mu nabídly profesionální smlouvy, tedy v tom ale žádné zvláštní peníze nebyly. „Zabalil jsem to v roce 1967. Škoda, vážně, ale nemůžu si stěžovat.“ Ztráta pro cyklistický sport byla ovšem ziskem pro rámařství: Brian prakticky okamžitě začal navrhovat ručně vyráběná kola na míru. Od té doby neměl na své rámy nikdy nedostatek zakázek. Zhruba jsem si spočítal, že vzal míry na kolo asi pěti tisícům zákazníků.

Slyšel jsem, že výrobci rámu ze zlaté éry zakázkových kol v Británii, tedy kolem poloviny 20. století, lidé jako Harry Quinn z Liverpoolu a Jack Taylor ze Stockton-on-Tees, byli schopni zjistit míry zákazníka, už když procházel dveřmi jejich dílny. Díky svým zkušenostem měli takové oko, že jim stačil jeden pohled a už znali správné rozměry jeho rámu.

Spolehlivější metodou vyměření rámu, která se v té době prosadila a je stále oblíbená, je zjistit míry těla a převést je do velikostí rámu. Je nutné změřit délku vnitřní strany nohy (od rozkroku po patu), trupu, rukou, stehenní kosti, předloktí, šířku ramen, velikost bot, výšku a váhu. Ale tím nejdůležitějším je i tady zkušenost člověka, který bere míry a navrhuje rám.

Pro profesionální sportovce i amatéry s nabitými kapesami dnes existují různé špičkové metody měření, které na biomechaniku jízdy na kole aplikují vědecký přístup. Jsou mezi nimi systémy monitorování pohybu, které zpracovávají údaje získávané z anatomických bodů na cyklistově těle, poskytují reálný pohled na pozici jezdce při jízdě i na tlak na pedály při různém zatížení. Měření cyklista obvykle sedí na nastavitelném trenažeru v podobě jednoduchého rámu připojeného k zařízení, které klade šlapání různě veliký odpor.

Pro většinu lidí samozřejmě „brání míry“ při koupi bicyklu trvá necelou čtvrt hodinku. Zaměstnanec prodejny kol vás posadí postupně na tři různá kola, pak si od vás vezme kreditní kartu a na vybraném kole vás pošle kolem bloku; vy se vrátíte a zaplatíte. Hotovo.

Brianova vyměřovací metoda je jiná a právě to bylo to první, co mě k němu přitáhlo. Malých rámařů v Británii zůstalo už jen pár: profesionálních možná tak deset a dal-

ší tucet to dělá jako koníčka. O jednom deštivém březnovém víkendu jsem se vydal na návštěvu tolika z nich, kolik jsem byl schopen zvládnout. Křižoval jsem zemí od Bristolu po Bradford cestou přes Derby, Leeds, Sheffield a Manchester. V garáži předměstského půldomku jsem sledoval Lee Coopera, jak vyrábí elegantní ocelové rámy pro londýnský trh kol s pevnými převody. Neil Orrell mi ukázal jeden ze svých charakteristicky tvarovaných rámu dráhového kola a fotky bicyklu, který jednou sestavil pro člověka vysokého přes 210 centimetrů. Paul Corcoran mi v Pennine Cycles vyprávěl, jak se zakladatel firmy Johnny Mapplebeck zamiloval do italských závodních kol, když se na Apeninský poloostrov dostal s britskou 8. armádou v rámci spojeneckého tažení za druhé světové války. Po demobilizaci začal stavět rámy se jmény jako Scelta dei Campioni (Volba mistrů) a Re della Corsa (Král závodu), což muselo znít v poválečném Yorkshiru hodně exoticky. U Bob Jackson Cycles v Leedsu se zrovna balily rámy určené pro Ameriku. Sešel jsem se s temperamentním vlastníkem Donaldem Thomasem, který si svůj bicykl Bob Jackson tak oblíbil, že firmu koupil.

V Mercian Cycles, kde tři rámaři pracují na plný úvazek v dílně, která se za půl století snad vůbec nezměnila, mi Grant Mosley vyprávěl, jak se za jeho působení proměnila klientela: „Když jsem začínal, chodili sem samí hoši z cykloklubů. Po propadu v 70. letech zbyli jenom skalní – ti se sandály a vousy, však víte. Dnes to jsou mladí lidé s dobrými místy.“

Bylo to příjemné putování, provázené nesčítelným množstvím hrnků s čajem. Všude jsem cítil pýchu z řemeslného mistrovství a spojení s tradicí britské zručnosti, která byla po celé století měřítkem pro většinu světa. Moc by se mi lí-

bil, kdybych měl kolo od všech, které jsem navštívil, protože jsem ale chtěl jen *jedno* kolo, zvolil jsem Brian Rourke Cycles.

Zdůvodnil jsem si to snadno. Brian byl závodník nejen zmlada, ale i jako „veterán“. Vyhrál dokonce Národní mistrovství veteránů ve svých čtyřiceti a pak znovu v padesáti. Závodní kola má v krvi a já přece chtěl něco jako závodní kolo. Brianův syn Jason, který bude můj rám svařovat, měl nejen znalosti, ale bylo na něm vidět i nadšení. Chlápci, kteří v dílně pracovali, se mi líbili. Nejenže jsem mohl očekávat, že dostanu rám postavený co nejdokonaleji, ale mohl jsem se u Rourke Cycles těšit i na zábavu spojenou s měřením mých proporcí, sledováním stavby a nástřiku rámu a nakonec i s montáží celého kola. A především šlo o to, že Brian měl s měřením zákazníků a navrhováním rámu na míru jedinečné zkušenosti.

Brian má rád, když mu nový zákazník přiveze kolo, na němž právě jezdí. To pak po vyměření postavy nastaví tak, aby bylo do puntíku ve správné pozici. Zákazníka pak pošle, aby se na upraveném kole projel, aby se ujistil, zda mu sedí a je pohodlné. Když je spokojený, vezme Brian míry z kola jako vodítko a navrhne nový rám. Je to jednoduché a praktické a opírá se to hlavně o zkušenosti. „Někteří zákazníci si představují, že mi zatelefonují rozměry jejich současného kola a že podle toho tady postavíme nový rám. To dělat nebudu. Kdo může říct, jestli celá léta nejezdili na špatném kole? Raději se na každého napřed pořádně podívám,“ řekl mi.

Během těch dvou hodin, kdy jsem u něj byl, mi Brian třikrát nebo čtyřikrát nepatrně zvýšil sedlo mého silničního kola Wilier a posunul jej o centimetr dozadu; můj

představec nahradil o 20 mm delším; nakonec vyměnil řídítka – za klasická silniční s malými oblouky – „aby mohly ruce snadněji dosáhnout na brzdy,“ řekl. Moje poloha na kole se po jeho úpravách výrazně změnila. Cítil jsem, že záda mám vzpřímenější a váha je rozdělena rovnoměrněji. Nová pozice se mi zdála aerodynamičtější, agresivnější a trochu překvapivě i pohodlnější. Také kolo vypadalo lépe: delší představec a nová řídítka dávala kolu určitým způsobem lepší proporce. Připadalo mi to, jako když se vloží obraz do správného rámu.

Metodologie procesu vyměřování byla vcelku jednoduchá: „Zadek, ruce, chodidla – tři kontaktní body s kolem,“ řekl Brian. Nejprve mi s dokonalou přesností upravil výšku sedla. Poté jej posunul dozadu, aby mě dostal do posedu, v němž budu moci vyvinout maximální tlak na pedály. Nakonec zapracoval na řídítkách.

Pak se Brian znovu zaklonil, pustil dlouhé kovové pravitko na podlahu, naškrábal si několik poznámek a řekl: „Byl jsi na tom kole trochu tvrdý, seděls na tom jak cihla. Teď to vypadá dobře. Vem si kolo, přijď za měsíc a dáme si vyjížďku. Budu chtít vědět, jak se na tom cítíš. Pokud máš mít ručně vyrobené kolo, chceš, aby bylo jen tvoje, že? Musí dokonale padnout přímo na tebe, ne na kohokoli jiného.“

A to je přesně důvod, proč vůbec chtít ručně vyrobené kolo: padne na postavu jako ulité, stejně dokonale jako oblek objednaný u krejčího ze Savile Row. Je zde i několik dalších důležitých výhod – pod vedením odborníka si můžete zvolit ideální průměry rámových trubek, jejich tloušťku stejně jako délku zeslabených úseků, což náležitě vyladí celé kolo i pocit, který z něj budete mít. Důležité je dostat rám navržený právě na ten typ ježdění, který

chcete, na terény, jaké chcete a dokonce i na váš jezdecký styl. Můžete si vybrat ty nejlepší komponenty, jaké si můžete dovolit, i barvu, kterou bude rám nastříkán. Prostě si budete moci vychutnat celý proces přípravy rámu. A nakonec, až bude kolo hotovo a vy s ním budete na silnici, užijete si, jak se za vámi budou všichni otáčet. Ve skutečnosti je ale nejdůležitější, aby kolo dokonale sedělo právě *vám*. Jen s takovým kolem budete moci jezdit léta bez bolesti. Většina velkých výrobců kol má v nabídce od každého modelu pět až osm velikostí. Lidé však nenarostli do pěti ani osmi druhů velikostí.

Aby to potvrdil, ukázal mi Brian své vlastní závodní kolo. Rám postavil jeho syn Jason. Byl to samozřejmě nádherný stroj, když na něj ale Brian naskočil a přenesl část váhy do pedálů, stalo se něco zásadního. Kolo prošlo jakousi proměnou. Padlo na Briana tak přesně, jako by obživovalo. Když posunoval ruce po řídítkách a přenášel váhu vpřed a vzad, odpovídalo na každý jeho pohyb.

Snad ještě větším překvapením pro mě bylo, že se proměnil i Brian. Když naskočil na kolo, jako by o třicet let omládl. Jakmile zasunul ruce do oblouků na řídítkách a nahnul trup nad horní rámovou trubku, objevily se mu plamínky v očích. Byl připraven dohnat jezdce, kteří unikli z pelotonu, nebo zahájit sprint do cíle. Brianovi stačilo jen posadit se na své bezvadné kolo na míru a hned mu to mobilizovalo tak ohromnou emoční paměť, že z něj v mžiku spadla tři desetiletí dřiny a opotřebování. Kolo je pramenem mládí a bylo vzrušující to pozorovat na vlastní oči.

To však nebylo to nejdůležitější. To přišlo, když Brian sestoupil z kola, přetočil jej na druhou stranu a dovedl ke

mně. Bylo neuvěřitelně lehké, skvěle vyvážené a držet jej jenom na prstech byla rozkoš. Když jsem na něj ale nasedl jako předtím Brian, žádná proměna se nedostavila. Pode mnou nijak zvlášť nevypadalo a ani já jsem se na něm nijak zvlášť necítil. I když měřím na výšku stejně jako Brian a vážíme také zhruba stejně, v řadě dalších ohledů jsme fyzicky navzájem odlišní. Míry našich rukou, trupu, ramen, nohou a stehů zřejmě stejné nebudou. Bylo to Brianovo kolo: tím víc jsem teď toužil po svém vlastním.

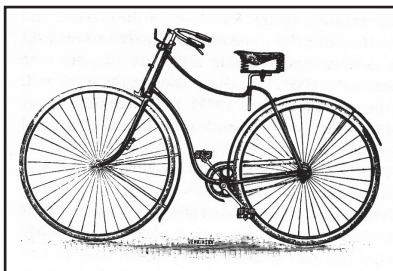
Holý rám kola vyzařuje jakousi jednoduchou elegancí. Při pohledu na řadu ručně vyrobených rámců na stěně Brianovy dílny mě to praštilo do očí: přestože byly všechny vyrobeny z různých typů trubek a nastříkány podle individuálních požadavků, měly různé velikosti a úhly, budou z nich postaveny odlišné typy kol pro velmi odlišné způsoby jízdy po různých terénech a budou na nich jezdit různí lidé, v jednom základním ohledu si byly podobné. Měly všechny tentýž tvar kosočtverce – podobaly se diamantu.

První bicyklový rám tvaru kosočtverce – Rover Safety – byl vyroben v roce 1885 v Coventry. Přídomek „bezpečný“ dostal bicykl proto, že obě kola měla stejnou velikost a byla ve srovnání s předním kolem takzvaného vysokého kola malá, takže těžiště měl jezdec nad středem bicyklu a mohl se oběma nohama dotýkat země: zkrátka, jezdit na něm bylo bezpečné. Byl to první moderní bicykl – takový, na jakém v podstatě šlapeme dodnes.

Jeho „vynálezce“ John Kemp Starley později v projevu k Royal Society of Arts řekl:

Hlavní principy, které mě při sestavování mého stroje vedly, byly umístit jezdcce ve vhodné vzdálenosti od země... dát sedlo do správné polohy vzhledem k pedálům... a umístit řídítka do takové pozice vzhledem k sedlu, aby jezdec mohl vyvíjet na pedály co největší sílu s co nejmenší únavou.

Bylo to takřka přesně to, co mi Brian vykládal celé dopoledne. To, kde budou na bicyklu ruce, chodidla a zadek, aby z hlediska vynaložení síly a ovládání kola vznikla maximálně účinná a navíc pohodlná konfigurace, je otázka základní ergonomie, která se za celé století nijak zásadně nezměnila.



Uvedené zásady dovedly Starleyho k vytvoření nejlehčího, nejpevnějšího, nejlevnějšího, nejtužšího, nejkompaktnějšího a ergonomicky nejefektivnějšího tvaru, jaký může rám kola mít. Do roku 1890 už „ka-

ždý výrobce hodný toho jména“ v Coventry, Birminghamu a Nottinghamu dělal svůj model „safety“. Bezpečník smetl z trhu všechny ostatní typy bicyklu, které mu předcházely: velocipedy, vysoká kola a na nich založené verze „trpaslík“ nebo „klokan“, tříkolky, tandemové tříkolky a čtyřkolky, ty všechny byly během pár let pryč. Na světě se objevila definitivní forma jízdního kola.

Před Roverem se objevily návrhy a patenty i na jiné bicykly podobné bezpečníku, Starleyho však podněcoval cíl udělat kolo, které bude pro uživatele co nejpříjemnější, a jeho návrh byl navíc nejlepší. Byl také dobrý podni-

katel a hned zpočátku rozpoznal potenciál, jaký jeho stroj skrývá. V roce 1889 založil společnost s ručením omezením a v roce 1896 přeměnil J. K. Starley & Co. na akciovou společnost Rover Cycle Company. Získaným kapitálem financoval výstavbu největší továrny na kola v Coventry, které bylo tehdy globálním centrem výroby bicyklů. Díky finančnímu polštáři také jeho podnik přežil první velký propad, který odvětví postihl na konci 90. let 19. století.



Rover se v roce 1904 vrhl na výrobu automobilů, která se stala rychle natolik zisková, že firma produkci kol zcela opustila. Sám Starley ještě předtím v roce 1901 ve věku 46 let náhle zemřel. V den jeho pohřbu přerušily práci všechny firmy na kola v Coventry a obřadu se účastnilo 20 000 lidí.

Smuteční hosté možná tušili, že Rover Safety byl fenomén a že základ-

ní tvar, který v něm jízdí kolo dostalo, zůstane po celé 20. století prakticky beze změny. Srovnejme si například *Wright Flyer*, první motorové letadlo na světě postavené v roce 1903 bratry Wilburem a Orvillem Wrightovými (shodou okolností to byli oba cyklomechanici), řekněme s *Concordem*. Nebo si představme první čtyřdobý automobil Karla Benze poháněný benzinovým motorem a vynalezený rovněž v roce 1885 vedle současného závodního stroje formule 1.