

Od ponorek ke kolům

Domluvil jsem si s ním ve Friedrichshafenu schůzku, abychom vám mohli přinést informace o nových modelech, vývoji a testování kol v této nejpřekvapivější cyklistické společnosti, která díky svému neustálému zdokonalování a vyvíjení kol posunuje technologické a hmotnostní hranice stále dál. Zároveň jsme jej požádali, aby nám osvětlil, jak to skutečně bylo s bankrotem motocyklové divize Cannondale. Scott si na rozhovor našel čas ve svém velmi nabíhacím programu až v pátek odpoledne. Když jsme se s ním setkali, zeptal se nás, zda chceme sedět uvnitř stánku, kde u stolků jednali jeho kolegové, nebo zda nechceme jít radši ven. Na čerstvém vzduchu to člověk po celodenním chození v přetopených halách lépe myslí, takže jsme rádi vyšli na dvůr. V tu chvíli člověk, který má významně postavení v jedné z nejvýznamnějších světových firem a který ovlivňuje technický pokrok v cyklobyznysu, udělal velmi nečekanou věc – sedl si na zem se zkříženou nohama a zeptal se nás, zda nám nevadí při povídání sedět na zemi. Z tohoto gesta na nás zavál duch obrovské svobodomyšlnosti, kterou byli proslavení pionýři mountainbikingu a tento mocný muž si získal naše velké sympatie.

Vzpomínáte si na dobu kdy to všechno začalo, kdy váš otec zakládal firmu Cannondale?

Ano, jistě, bylo mi asi 11 a šel jsem za otcem do jeho kanceláře. Měl ji tehdy na vlakovém nádraží, hned vedle parkoviště kamionů. Tehdy se zabýval výrobou klimatizací a jednoho dne se rozhodl, že bude vyrábět kola. Takže první Cannondale se zrodil na vlakovém nádraží. Postupně se firma zběhávala, ke kolům přibývaly batohy, obléčení a v roce 1983 jsme vstoupili do cyklobyznysu.

Vzpomínáte si ještě na první kola?

Můj otec pracoval s durálem a proto chtěl postavit i rám kola z tohoto materiálu. Jeden inženýr, pracující ve firmě na výrobu ponorek v Connecticutu, mu poslal dopis, v němž navrhoval výrobu rámu z tlustých duralových trubek. Můj otec měl přesně stejnou představu a tak mu hned zavolał a dva dny na to jej zaměstnal. Společně postavili první prototypy a v roce 1982 je představili na New York Bicycle show a spousta lidí jim říkala, že jsou blázní, kolo z tlustých duralových trubek jim připadalo ošklivé a hloupé. Dnes již víme, že to byla správná cesta.

Takže jste byli první, kdo vyrobil kolo z duralu?

Ve skutečnosti to byl můj otec, ale stejným směrem se vydal ještě Gary Klein. On si dal technologii patentovat, ale můj otec byl tím, kdo vyrukoval s prototypem jako první.

Jak se teď daří vašemu otci? Pracuje stále ve firmě? A jaká je vaše současná pozice a spolupráce s ním?

Otec je teď pouze externím konzultantem, nepracuje již každodenně ve firmě, protože zakládá novou vlastní společnost. On je duší skutečný podnikatel, celou dobu, co já pamatuju, měl vždycky současně dvě až tři firmy. Byl to tedy hlavně Cannondale, ale pak mě třeba malou realitku. Spousta dalších nápadů se odrážela z jeho podnikání, on strašně rád začal nové podniky. Nechtěl už pracovat v současné finanční struktuře společnosti Cannondale U.S.A., takže rozjížděl svůj nový byznys, ale nebudete to cyklistice. Veškeré naše společnosti teď tvoří 4 lidé, já jsem vice-prezidentem marketingu, kolegové jsou vice-prezidenty financí a prodávající a čtvrtý kolega je prezidentem operačního oddělení. Pak máme prezidenty v Evropě a Japonsku. Ve vedení firmy nemáme žádného prezidenta, fungujeme jako tým. Naše cíle jsou jasné a nepodniká-

me žádná složité rozhodnutí. Shodli jsme se na tom, že se musíme soustředit na to, co umíme a nemyslíme si, že bychom v příštích několika letech potřebovali prezidenta.

Všechny Cannondaly se stále dělají v USA. Řekněte nám, kolik máte v současnosti zaměstnanců a kolik kol ročně vyprodukujete.

V naší továrně v Pensylvánii ročně vyrobíme okolo 150 000 kol, z toho 55 % jde do USA, 40 % do Evropy a 5 % do Japonska a ostatních zemí. Zaměstnáváme zhruba 500 zaměstnanců a všechny rámy jsou stále svařovány ručně.

Minulý rok se stalo něco, co by nikdo od tak velké a zaběhnuté firmy nečekal – byli jste nuceni vyhlásit bankrot. Okolo celé kauzy se toho spousta namluví, řekněte nám tedy přesně, co se vlastně stalo.

V roce 1998 jsme se rozhodli vstoupit do motocyklového průmyslu. Byl to obrovský projekt a věřili jsme, že můžeme zdokonalit motorky stejně tak, jako jsme zdokonalili kola. Představili jsme terénní motocykl s duralovým rámem a čtyřtáctakým motorem. Ale vývoj byl hodně komplikovaný a nakonec spolkł víc, než jsme počítali a mohli si jako společnost dovolit. Cyklistická sekce sice stále vydávala, ale mělo jsme velkou smůlu kvůli posilujícímu dolaru, čímž se zisky snižovaly. Také jsme udělali několik velkých chyb. Nakonec se nám podařilo vyvinout vynikající čtyřkolku, která byla na trhu skutečně nejlepší a vyhrávali jsme s ní i závody. Problém byl v tom, že se nám nepodařilo ji postavit tak, abychom měli z každého kusu nějaký zisk. Takže jsme byli nuceni uzavřít motocyklovou sekci a vyhlásit bankrot. To nám umožnilo smazat dluhy motocyklové sekce a v dubnu jsme se vrátili zpět zase jako čistě cyklistická firma.

Současné ceny kol Cannondale jsou mnohem nižší, než jsme byli doposud zvyklí. Čím je to zapříčinněno? Slabším dolarem, nebo je to vaše nová cenová politika?

Jak to způsobeno oběma faktory. Dolar je slabší a zároveň jsme si uvědomili, že pokud zůstanou ceny vysoké, nebudeme mít takový úspěch. Takže jsme ceny upravili, abychom byli více konkurenceschopní.

U českého dovozce kol Cannondale se již snižuje cen velmi pozitivně projevilo na prodej kol. Je tomu tak i ve světovém měřítku?

Ano, v květnu se nám již podařilo opět vykázkat zisk. Z bankrotu jsme se dostali v dubnu, v květnu jsme měli sice pouze minimální zisk, ale už jsme nebyli v mínusu. V červnu už byla společnost opět zisková. Velmi pozitivní na nás společnosti je to, že její vedení se opět může stropcentně soustředit na kola. Když se tento stejný tým v devadesátých letech soustředil pouze na kola, byli jsme, myslím, nejúspěšnější firmou s nejlepšími koly na světě. Pak jsme se upnulí k motorkám a tak už na kola nebylo tolik času. Takže teď už se můžeme zase plně věnovat jen kolářství, což je naše vášně. Můžeme vložit všechnu energii do vývoje nových modelů a technologů.

Můžete z nejnovější kolekce, kterou jste zde na Eurobiki představili, vybrat ten nejlepší model, na který jste ve firmě nejvíce hrdí?

Nemohu vybrat jeden model, všechny jsou stejně výjimečné a zároveň se všechny stejně musí stále zdokonalovat. Mám rád různé detaily na všech kolech. Například nové triatlonové kolo je velmi krásné pro triatlon, Chase je zase kolo výborné pro freeride. Každé kolo je designováno pro jiný účel a tak nelze vybrat jeden model na úkor ostatních.

Každý cyklista ví, že Cannondale je synonymem pro neutačující vývoj, stále nová a revolučnější řešení a tak nás zajímá, co nového připravují vaše inženýři, na co se můžeme v budoucnu těšit.

Máme připravenu spoustu novinek, které představíme napřesrok. Nejprve jsme však museli pro zákazníky znovu obnovit stabilitu produkci, již jsme již skoro dosáhli. Denně již vyrábíme 95 % plánovaných kusů, takže jsme již schopni pokrýt skoro celou poptávku. Teď se soustředíme na používání nových materiálů při stavbě rámu.

Připravujete zase nějaký nový systém odpružení? Máte už – ve své době – revoluční Jekylla a nyní Scalpele, chystáte tedy další celoodpružené modely?

Ano, vyvíjíme nový systém pružení, který by využíval nových materiálů. V současné době se na něm pracuje a testuje se v USA. Více vám zatím říci nemohu, připravujeme ho na příští rok, takže se nechte překvapit.

Myslíte si, že se tedy stále dá vyvinout dokonalější systém odpružení, než mají současná kola, nebo je to již vymyšleno a bude se už jednat o kosmetické úpravy?

Myslím, že stále existuje prostor pro novou, revoluční řešení. Existuje několik nových nápadů, které již možná uvést do praxe. Například spuštění jednotky se v současnosti velmi zdokonalily, takže nám dávají nové možnosti jejich využití a dovolují nám změnit celkovou funkci pružení. Nevím, jestli se kola mohou vážně dostat ještě níž. Scalpele se pohybuje okolo 10 kilo, nemyslím si, že bychom za dva roky měli osmiokilové celoodpružené kolo. Myslím, že to už nřídje už jen maximálně o půl kila, protože v některých částech horského kola se už nřídje z váhou dostatek. Na kolech se teď hodně skáče a lidé očekávají, že kola vydrží mnohem víc. Podle mě jsme se přiblížili k hmotnostní hranici, což ale neznamená, že bychom už nemohli přinést další komponenty. Třeba kliky sadaš Dura Ace byly nejlépeší, ale my jsme přinesli integrovaný systém klik Hollowgram, který je ještě o 110 gramů lehčí. Takže stále je to cyklopřevodů a zdokonalovat.

Jak se u vás testují prototypy?

Přehled uvedeného nového modelu na trh probíhají v naší firmě čtyři kroky: prvním je vývoj na PC, následuje stavba prototypů, testování v experimentální zátěžové laboratoři, kde všechna kola podrobíme nejnáročnějšímu zkoušce a nakonec je necháme otestovat našim jezdcům v závodním nasazení. A v průběhu testování stále vyhodnocujeme funkci a vlastnosti všech důležitých částí kola. Testovat kola musí špičkoví závodníci, protože například já, ačkoli jsem stále celkem dobrý jezdec, tak nemohu zjistit tak dobře, jak to třeba Cedric Gracia nebo Gilberto Simonini, co se dá na kolech ještě zlepšit. Testujeme na dráze a v horách, používáme kamery a všelijaké senzory, které nám zjistí technické vlastnosti, které běžný jezdec za jízdy nezjistí. A pak Gilberto nebo Cedric přinesší mnoho poznatků, které ihned aplikujeme do našich modelů. A díky tomu můžeme nabídnout všem zákazníkům kvalitní jízdní vlastnosti, protože bike se chová lépe a je zároveň i lehčí. Naši filozofie je skutečně nikdy nepřestat v tomto cyklu. Každý rok vidíme na cyklistických veletrzích spoustu nových modelů a vždy odjíždíme s mnoha novými nápady a poznatky. Nikdy neustopujeme z cesty zdokonalování kol, myslím, že vývoj nikdy neskončí.

Mnoho systémů jste na trh přivedli jako první a ostatní firmy se více či méně

ně přizpůsobily a přinesly podobná řešení. Stává se často, že systém, který vyvinete a testujete, se projev jako slepá ulička a prostě nefunguje?

Samozřejmě, to je správná otázka. Stává se to, že naše nápady nefungují. Ale máme vynikající inženýry a jezce, takže minimálně 60% nápadů se podaří uvést na trh.

Nase čtenáře budou určitě zajímat bližší informace o Simonino karbono-duralovém kole, na němž letosní Tour de France. Kdy přijde na trh?

Jistě se na trhu objeví, sice ještě nevíme přesné datum, ale pravděpodobně to bude již na jaře příštího roku. Naši inženýři teď testují již rok a s Gilbertem jsme na něm začali spolupracovat na jaře. Pak jsme mu jej dali otestovat na Tour de France – původně jej měl mít pouze na dva dny, ale nechtěl nám ho už vrátit. Výroba rámu je velmi specifická, s váhou jsme se dostali na zhruba 1100gramů. Na Tour jsme viděli i mnoho celokarbonových kol, ale jejich rámy mají větší výkyv středového složení do stran. My jsme se snažili vyvinout velmi lehký rám, který bude maximálně pevný, v zatáčkách bude dobře vést stopu a bude velmi dobře ovladatelný. Dostali jsme se ale do rozporu s nařizením UCI, které nedovolovalo lehké kolo než 6,8kg. Simonino kolo váží 6,6kg, takže teď už pracujeme na co nejlehčích jízdních vlastnostech a pevnosti. S hmotností už toho moc dělat nemůžeme.

Měl Gilberto ke kolu nějaké připomínky?

Ano, řekl nám mnoho pozitivních poznatků o chování kola v závodním nasazení, díky nimž můžeme kolo ještě více přizpůsobit potřebám závodníků. Zadní stavba dle díky tvarovatelnosti karbonu různé měnit, lze upravit tloušťku trubek, jejich tvar, takže ji stále ještě zdokonalujeme a vyvíjíme co nejkvalitnější řešení. Další výhodou tohoto rámu bude, že budeme schopni nabídnout širokou škálu velikostí po 1 centimetru, protože takové kolo musí jeho majitelé stropcentně vyhovovat.

Počítáte s využitím karbonu i na horských kolech?

Ano, pravděpodobně v blízké budoucnosti, ale pouze u superlehkých kol. Neumím si představit jeho využití třeba na sjezdových či freeridových speciálech. Jejich rámy musí být velmi odolné, dnešní jezdcí kličné skáčou i 20 metrové skoky a pro ně rozhodně hmotnost není tu hlavní potřebou.

Ac pro cross country – připravujete už tedy nějaký nový rám s použitím karbonu?

Rád bych vám na tuto otázku odpověděl, ale bohužel nemohu.

Chtěl byste na závěr říci několik slov našim čtenářům?

Velmi rád. Dřívě jsem pro Cannondale pracoval jako prezident evropské sekce a vzpomínám si na tu krásnou dobu, kdy se zhroutilá železná opona a já poprvé přijel do vaší země. Byla to úžasná doba na celém světě, lidé se setkávali a dělali spoustu věcí společně, takže spolu i jedli na kolech a všechnu energii vkládali jen do dobrých věcí. V Čechách to bylo všechno tak nečekaně krásné a mountainbiking u vás teprve začínal. Tam jsem znovu našel tu euforii z výnělezu jménem horské kolo a nikdy na to nezapomenu. Myslím, že máte nádhernou zemi, kde se dá najít spousta krásných míst, jaké já jsem rád, že jsem u vás potkal tolik skvělých lidí.

Děkujeme vám za velmi zajímavé informace a přejeme hodně úspěchů v podnikání. A také přejeme, af se vám daří plnit vaše cíle – stále pro nás vykládky vyvíjet lepší a lepší stroje.

Kany a Dušan

Kterak Cannondale do Čech přišel

U rčitě bude zajímavé podívat se trochu na historii prodeje Cannondale u nás doma. Tenkrát, před více jak deseti lety, probíhaly začátky dovozu často zcela jinak než v současné době. Dnes vyjedete na vystavu nebo zaalujete časopisem. Upoutá vás výrobek a vy, jako správný a znalý investor, zkontaktujete výrobce, dojednáte dočádky, platby a je to. Už jenom čekáte, až přijde zboží a vy si budete masit kapsu. Nemožné prodáváte kalhoty, prodáte dům, auták a uteče vám manželka, protože jste nejen blebl, ale ještě i zchudlel. Šlápeli jste vedle. Ale pojďme od ekonomických teorií ke Cannondale.

Kdo se zajímá o tuto značku trochu více, určitě ví, že dovozce je Michal Vokolek, alias firma Vokolek-Import. Jako mnoho dnešních obchodníků i on začínal v dorostu se závodní cyklistikou. Medaile na mistrovství republiky mu dokládaly vstupenku do vrcholového střediska Juky Praha a do reprezentace. Jeho silovou cyklistickou kariéru ukončuje pád při závodě Brno – Prostějov – Brno a následně zdravotní problémy. Několik let rekonescence a návrat opět ke kolu. Tentokrát už ale pouze jako hobby jezdec s občasným startem na maratonu.

V profesním životě se stává ředitelem jednoho ze závodů tiskárny Polygrafia. Přichází rozhodující okamžik. Jeden z Michalových kamarádů měl své silniční kolo od známého za poloviny červený stroj dovozený ze zahraničí se strašně tlustými trubkami a nesmyslným velkým nápisem CANNONDALE. Odpružená vidlice samozřejmě ještě chybí. Kolo se mu však zdá jako nepoužitelné, a navíc pro něj malé. Dochází opět k další smně. Na scénu přichází Michal Vokolek, který je z kola nadšen. Nabízí za něj své zimní silniční kolo a obchod je uzavřen. Přijíždí s kolem na sraz před výjíždě, kde mezi silničníky samozřejmě zvláští posměšky. Všichni jsou sice překvapeni nízkou hmotností kola, ale není jim jasné, k čemu takové kolo může být. Výrazným směrem ke kolu typu „debilní, kravina, havdi-na, pitomost a blbost“ užj zcela běžné. O existenci mountainbikingu má největší bližší lidi ani páru. Vždyť po lese se dš jezdit na obyčejném silničním kole s terénními galuskami, maximálně doplněným o lehký převody.

Michal Vokolek se začíná shánět, což je to vůbec ta značka Cannondale je, kde se vůbec vyrábí. Sežene si kontakt na amerického zastupence v Holandsku a s kamarádem, který ovládá dokonale angličtinu, tam jede. Sam ještě tak angličtinou nevládne. Rusistická škola přivádí nakohe tehdy na byznys moc nepřipravila. Zde jim oznamuje, že by se s radš dovozcem, ale nemá samozřejmě peníze. Překvapivě manažer se rozhodnou mu kola dodávat na splatnost. Tu nemá v té době žádný distributor. Do výhodní Evropy dodávat ještě nezmusili.

A dál by to už bylo nudné. Dodávky kol, prvé odpružené modely, Fatty, Lefty, Raven, Scalpele, Jekyll, Gemini a tak dále. Normální běžná obchodní práce se všemi požitky i strastmi, která ovšem v dnešní době vyžaduje i riskování a především obchodní invenci.

Kany

NE ŽIVOTA ČELŇÁK

Je krásné jarní odpoledne. Jako každý čtvrtek, i tehdy začaly na velodromu v Praze na Tebešíně čtvrtní závody. Jízda strídá jízdu. Začkové, po nich dorostení a nakonec muži. Pořád dokolečka klasický program bodovačů, vylučovačů a podobných disciplín.

Toužebně očekávaný nový cyklistický betonový oval je sice již několik let vybudován, závodí se na něm a trénuje, ale zážemí ještě není žádné. Budova, ze které se později stává hotel, ještě nestojí a místo ní zeje za ochrannou bariérou dráhy hluboká díra připravena na zakládky. Toaletta, nebo říkejme běžnější záchody, nikde. Do staré budovy na opačné straně velodromu to je daleko, a tak mnozí vstří poro vykonání své malé potřeby klasické pokleknou do trávy uprostřed ovalu v domněně, že tak nejsou vidět. Nevadilo to, ty dívky a ženy, které byly přítomny, jsou na podobné manžny cyklistů zvyklé, a tak jen cudně otáčejí hlavu při pohledu na takového postiženého. Někteří by chtěli být u ní.

Jiní cyklisté však volí jinou vypočetní metodu. I když ještě není postaven barák, podchod pod dráhou je již zcela hotov. Je potřeba, protože během závodů nálze přebíhat přes oval. Navíc se dovinit musíte dostávat s autem na údržbu. Vjezd do strného podchodu lze projet. I na dráhovém kole, které nemá brzdy. Stačí jen být trochu opatrný. V druhé půlce podchodu, která je zase do kopce, zastaví-

te slabnoucí setrvačností. Podchod tedy skýlá skvělou možnost k ulevění. Trochu nechutné, ale cyklisté nejsou žádné manekýnky s vybraným chováním. Opravdu stačí na dráhovém kole otočit řídítka do betonové díry s vyasfaltovaným povrchem, sjet dolů a tam trochu vymalovat zed na tmavo. Běžná praxe, která se však nelíbí správci stadionu.

Pravě končí jedna z bodovacích jízď mužů. V te sturtuje i náš člověk. Rikujeme mu ON, protože se jedná o osobu, která u některých dodnes požívá vážnosti, a naopak u některých probuzi na rtech silůvka nevysořlovitelná. Prostě ON projíždí cílem a ihned zahybá do podchodu. Příšlo to na něj. Někteří vědí to, co ON ne, ale neupozorní a čekají. Zlomyslně čekají, jak to dopadne. Někteří se těší. Dočkali se. Chvilie ticha a potom obrovská rána. Celý velodrom tichne a čeká. Všechny oči se stáčejí k místu, kde se musí ON objevit. Cyklistika je tvrdá, a tak v následujících chvilích leckomu cukají koutky úst, i když normální, ne-cyklistická populace by se asi tolik nesmála. ON vychází z podchodu, vlastně se vleče, těhne za sebou kolo a krvácí z obličje. Především z nosu. Většinou, když se mu něco stalo, tak si poškozil silné nos. Ramena dresu ořená a přední galuska prázdna. ON nevěděl co někdy. Že správce už měl toho u zdi dost, už tam nechtěl žádný cyklisty opřené na chvilí čelem o zed a po celé šířce podchodu za největším klesáním narovnal až ke stropu zahradní lavičky. A dráhové kolo přeci nemá brzdy.

Jestli tehdy vykonat potřebu řízene nebo samovolně, ale fakt nevíme. A o koho se jedná? Běžte se podívat na velodrom, možná je na lavičkách ještě dnes otištěný jeho obličje. (Kany)

Inteligentní Manitou



Manitou Skareb Platinum SPV, tak zní celý název novinky pro rok 2004. Jedná se o nejvyšší model nabídky vidlic značky Manitou, model Super se tedy odsouvá až na druhé místo.

Zásadní inovace spočívá v novém systému SPV. Jedná se o pneumatickou regulaci kompresního tlumiče. Nárazy o vysoké frekvenci zapříčiní otevření systému. Na rovném povrchu se vidlice chová jako pevná. Do tohoto inteligentního lockoutu se pouze na-

hustí množství vzduchu, které přesně otčí, při jak velkých nárazech se má systém otevřít. Mimo to se také reguluje vrklem vzduchové komory. Klíčovým prvkem celého SPV je plovoucí píst, odděluje vzduchovou a olejovou komoru. Se zkratku SPV se dožívají také některé modely řad Minute, Sherman a zadní tlumiče Swinger.

Zbytek vidlice je v podstatě totožný s modelem SPV. Nepostrádá pevnější dutou kovanou korunkou, magnéziové vnější nopy a duralový sloupek. Zespodu právě nohy lze jednoduše regulovat zpětný útlum vidlice. Samotné pružení zajišťuje, stejně jako u modelu Super a Elite, vzduch a krátká vnutná pružina. Díky ní je vidlice citlivější. Zdvih osmdesát nebo sto milimetrů musí vyhovovat každému krosari, stejně tak hmotnost jeden a půl kilogramu. Pokud jste je si rozdělili, že nejvíce postavte Manitou bude pro vás tím pravým, protože si připraví bez deseti korun rovných dvacet tisíc.

Text a foto: Honza