

# V. ČEŠTÍ RÁMAŘI

PETR A IVO  
ŠANTAVÍ  
NO QUESTION  
BIKE



Kola s logem No Question nejsou mezi českými bikery příliš známá. Značku zaměřenou na nestandardní zakázkovou produkci založili bratři Petr a Ivo Šantaví teprve v roce 2010. Aktuálně je pro ně výroba stále především koníčkem, ale poptávka rok od roku roste a letos mají na kontě skoro šedesát ráků. To už je důvod vidět budoucnost optimisticky a garáž rodinného domku na okraji Zlína považovat za dočasné útočiště.





Vznik značky No Question úzce souvisí s příběhem sjezdaře Michala Kosíka, který je od pádu v roce 2004 upoután na invalidní vozík. Po vzoru Američana Staceyho Kohuta se chtěl co nejdříve vrátit na sjezdové tratě a zatonil po terénní čtyřkolce. Jenže nabídka Američanů sestavit takové kolo byla okořeněna cenovkou zhruba 10 000 dolarů. To si Michal nemohl dovolit a začal tedy poptávat podobné vozítko u domácích firem. Pro zaběhnuté manufaktury nebyl složitý vývoj jednoho kusu sjezdové čtyřkolky zajímavý, takže se této zakázky ujal až Petr s Ivem. Oba bratři mají technické vzdělání, konstrukce je jejich koníčkem, a tak věc pojali jako osobní výzvu. Po dvou le-

tech práce si Michal převzal svůj vysněný bike a už tehdy bylo jasné, že bratři budou své čerstvě nabyté zkušenosti rozvíjet.

Přestože v následujícím období zkoušeli svou produkci oslovit také bikery z hlavního proudu, stále víc si uvědomují, že „sériová“ kola nejsou pro takto malou značku cestou k úspěchu. Naopak, jejich ochota pracovat na nových řešeních spolu s individuálním přístupem je stále výrazněji směřují ke sportu handicapovaných. Jejich záber však zůstává velmi široký.

Karel Kuchler

Foto: David Stella, archiv No Question a Jan Kasl



### Pánové, jak jste se k výrobě kol dostali? Byla čtyřkolka opravdu vašim úplně prvním projektem?

IŠ: „Brácha si ještě při studiích na vysoké škole otevřel v garáži malou opravnu kol ASP – Bikeshop. V roce 2008 jsme si vyzkoušeli udělat první tandem, ale to byl opravdu jen takový pokus. Pak jsme si na serveru Dolekop.com přečetli článek o tom, že Michal shání čtyřkolku. Ozvali jsme se mu a začali na ní pracovat. To bylo někdy v letech 2009 a 2010. Založení firmy datujeme k okamžiku jejího předání. Od té doby počet zakázek plynule narůstal až do letošních zhruba šedesáti rámu.“

### Kolik zkušeností jste na začátku měli? Ať už s cyklistikou obecně, nebo přímo se strojařinou.

PŠ: „Oba máme technické vzdělání, s praxí jsme se setkali na brigádách, ale spoustu věcí nás naučil děda. Ten nás v začátcích podpořil i materiálně, když nám pořídil soustruh. Na něm jsme vyrobili své první hlavové složení. Sice moc nefungovalo, ale byl to náš první pokus něco vytvořit. Na kolech jsme samozřejmě také jezdili. Já objížděl maratony – Drásala, Šelu a podobně.“

IŠ: „Ale pak jsme se oba vrhli na trial a nakonec i na sjezd. Oba jsme aktivní cyklisté,

takže víme, jak má kolo fungovat, co jaký úhel ovlivňuje...“

### Podle vaší webové prezentace se zdá, že vyšší zdvihy zůstaly doménou značky.

PŠ: „Možná to tak může vypadat, protože na sjezdáku se nejlépe testuje a prezentuje odolnost a funkce odpružení, ale ve skutečnosti to tak není. Počtem prodaných rámu je to pro nás vysloveně okrajová věc. Poznatky ze sjezdových rámu ale přenášíme na nižší zdvihy, kde máme následně jistotu, že systém bude fungovat a vydrží.“

### Když už jsme se dostali k downhillu – Michala Šantavá, která úspěšně objíždí české závody, patří do rodiny?

PŠ: „To je moje žena. Když jsme začínali se značkou, napadlo nás založit závodní tým, abychom měli odezvu od jezdců. Ona tehdy řekla, že bude taky závodit. I když jsem z toho nejdřív neměl radost, prosadila si to a jezdí pořád. Je to taková naše testovací jezdyně. I proto se zlepšujeme. Třeba když jí kdysi po dropu ‚nakopl‘ jednočep a prolétla se několik metrů vzduchem, myslel jsem, že nás zabije. Dost jsme pak na rámu zapracovali.“

### Pomáhá vám ve firmě i jinak?

PŠ: „Naučil jsem ji spoustu věcí ze servisu a byla i na školení mechaniků. Takže má na starosti obchůdek, kde dělá servisáka. Mám od ní za úkol v rozhovoru zdůraznit, že umí i vyplétat. Teď je sice na mateřské, ale pořád má na starosti administrativu a takéové ty věci kolem. Ale až budeme mít nové stroje, bude je obsluhovat. Studovala také techniku a tyto věci ji baví.“

### Jak máte ve firmě rozdělené zbylé pozice? Ivo je konstruktér, Petr se stará o výrobu?

IŠ: „Dalo by se to tak říct, ale není to pevně dané. Oba děláme všechno. Jedna věc je výkres, ať už ode mě nebo přímo od zákazníka, ale také to musí jít vyrobit. Na to dohlíží Petr. Souvisí to také s tím, že pracuji a bydlím v Německu, takže se do dílny moc často nedostanu. To, že jsem týden tady a můžu Petrovi pomoci, je spíš výjimečné.“

PŠ: „Nad každou zakázkou si sedneme oba. Každý má nějaký nápad, dáme je dohromady, Ivoš to nakreslí a jeden z nás to pak v dílně vyrobí.“

### Udělat dobrý systém odpružení není jednoduché. Máte k dispozici potřebný software,

### nebo postupujete nějak intuitivně?

PŠ: „Máme zakoupený program, který dokáže určit charakteristiku odpružení. To jsme dřív vytvářeli ručně – navrhnul jsem tvar, zadal jsem jej do Excelu a z poliček jsem dělal křivku, jak bude stavba chodit. O milimetry jsme měnili pozice čepu, dokud to nevycházelo správně. To trvalo i čtyři měsíce. Se speciálním softwarem dokážeme navrhnout rám přibližně do týdne.“

### Jaký systém pérování používáte? Je stále stejný, nebo jej modifikujete podle požadavku zákazníka?

PŠ: „Když nám někdo pošle zakázku navrženou třeba v nějakém volném softwaru, převedu ji do našeho programu a uděláme to podle něj. Když zákazník ví, co chce, nerozmlouváme mu to.“

IŠ: „Ale naše vlastní rámy jsme se rozhodli dělat jako VPP. Máte tam pevný zadní trojúhelník, a když vyztužíte vahadla, je to tuhé a velmi odolné. Jsou různé názory, ale podle nás je tento systém lepší než jednočepy nebo čtyřčepy, které jsme v minulosti také dělali.“

### Očekával bych, že to je nejsložitější cesta.

PŠ: „Na návrh a výrobu ano. Pohnete s čepem o milimetr a už to nefunguje. Ale se softwarem to můžeme navrhnout rychle a správně.“

### Dokážete pak ale dodržet přesnost výroby?

PŠ: „Na to máme figl, který bych nerad prozrazoval. Používáme speciální šablony, které umožňují přesnost jedné desetin milimetru.“

### Jaké používáte tlumiče? Ladíte je nějak, nebo vám stačí standardní modely?

PŠ: „Vycházíme z toho, že jsou běžně dostupné tlumiče s různým továrním nastavením. Tomu dokážeme přizpůsobit zadní stavbu. Takže když si zákazník řekne, jakou požaduje charakteristiku, dokážeme jí pomocí kombinace těchto dvou věcí dosáhnout. U ‚virtuálu‘ si charakteristiku počítám vždy. Poučil jsem se z prvního kousku, který jsem si postavil. Chodil zdánlivě pěkně, ale když jsem to vzal na závody, bylo to velmi degresivní, navíc při každém dopadu narážela stavba do rámu. To kolo nepřežilo víkend. Doteď ho mám schované jako vzpomínku na naše začátky.“

### Na webu vaší půjčovny jsem si všimnul celoodpruženého tandemu. I tady pérování obstálo?

PŠ: „V terénu fungoval velmi dobře, ale teď ho budu rozebírat a díly použijeme na jiné kolo, protože o něj velký zájem není. Je dražší, je potřeba měnit různé tvrdé pružiny, protože hmotnost dvou lidí už hodně kolísá. Ale nelitujeme toho, byl to zase určitý test a získali jsme nové zkušenosti. Třeba to, že virtuál se pod záběrem dvou lidí zamyká ještě výrazněji.“

### Z jakých trubek své rámy vaříte?

IŠ: „Vozíme si z Německa trubky ze slitiny Al 7020. Její výhoda spočívá v tom, že je téměř dvakrát pevnější než obvykle používané materiály a nemusí se po svaření tepelně upravovat – časem se sama vytvrdí. Když zavazíte rám například ze slitiny 6061 a tepelně jej neupravíte, často praskne v blízkosti svaru znovu. Je potřeba jej popustit, aby se vyrovnalo pnutí v tepelně ovlivněné oblasti. Z hlavy to nevím přesně, ale myslím, že svar znamená oslabení o 30 procent. U 7020 je oslabení sice 50 procent, ale do dvou dnů už máte 80 procent původní pevnosti a za šest týdnů má místo téměř původní vlastnosti.“



## Petr Šantavý (32 let)

Vystudoval Střední průmyslovou školu strojní ve Zlíně, poté technologie na Vysoké škole technické v Ostravě, nyní pracuje jako specialista na ovládací software ve firmě zabývající prodejem CAD/CAM softwaru pro laserové obrábění. Ve volném čase se věnuje výrobě kol, výletům, ježdění na kole, o vikendech s manželkou Michalou objíždí sjezdové a enduro závody. Mají roční dceru.

příliš nehodí. Například 6061 T6 má tvárnost 15 procent, u našeho materiálu je to jen deset. Znamenalo by to zdražení zhruba o třetinu."

### Bavíme se o tom, co je levné a co drahé, ale v jakých konkrétních cenových relacích se vaše rámy vůbec pohybují?

IŠ: Základní fully vychází kolem 15 000 Kč, sjezdáky kolem 25 000 Kč, pevný rám stojí 5000–6000 Kč, tandem začíná na 15 000 Kč. Je to hodně v porovnání se sériovou výrobou, ale my každý rám musíme nakreslit a připravit zvlášť."

### Jak jsou na tom vaše kola s hmotností? Přece jen používáte nezeslabované trubky.

PŠ: „Hmotnost je důvod, proč jsme letos chtěli vyzkoušet něco z Columbusu. Nakonec jsme ale měli tolik práce, že jsme ani nestihli trubky objednat. Taky je pravda, že děláme hlavně pro lidi, kteří kolo potřebují a váhu tolik neřeší. Nechodí za námi závodníci, kteří hledají 8,5kilové kolo na XC. U speciálů, kterým se věnujeme my, se dá hmotnost redukovat i jinde než na trubkách."

### Takže máte nařezané trubky, vyfrézované patky a další součásti a nyní už zbývá rám jen svařit. To probíhá také v garáži?

PŠ: „Zkoušel jsem to, ale výsledek nedopadl moc dobře. Pěkná housenka vyžaduje hodně praxe a talentu. Trubky tedy odvezeme do nedaleké firmy, kde máme trvale stolici. Upneme je, vše připravíme a šikovný svářeč nám rám svaří. Je to pro nás nejnedušší řešení. Zaměstnanec bychom zatím nebyli schopni vytřížit."

### Stroje potřebné pro výrobu nejsou zadarmo. Bylo pro vás těžké je získat?

IŠ: „První soustruh jsme dostali od dědy, ale CNC soustruh, CNC frézku, vrtačko-frézku, pilu a další vybavení jsme postupně poříдили z peněz, které jsme si vydělali. Nikdy jsme neměli žádného investora. Všechno tedy šlo pomalu, ale zase jsme měli víc času přemýšlet, učit se z chyb a hlídat si kvalitu."

PŠ: „Na jaře bychom chtěli koupit nový soustruh i frézku. Předpokládáme investici nějakých 2,5 milionu. To, co teď vyrábím hodinu, pak zvládnou za patnáct minut. Technologicky už máme věci vychytané a nyní jde o to vše nastartovat. Letos počet objednávek vzrostl dvojnásobně oproti loňsku, což považujeme za dobrý signál."

### Rychlejší výroba rovná se větší kapacita. Znamená to, že chcete výrazně povyrůst?

PŠ: „Velký potenciál vidíme hlavně v Německu. Já už jsem tam chtěl letos začít s nějakou propagací, s novým webem, op-

timalizací pro vyhledávače a podobně, ale nakonec jsme se dohodli, že počkáme, až budeme mít výrobní kapacitu. Už teď nestíháme a nemá smysl mít na papíře objednávky, které nezvládneme vyrobit. Kdyby se Německo rozběhlo, dovedeme si představit novou halu s pár šikovnými zaměstnanci, kteří se o sebe postarají, my zvolníme a začneme si trochu užívat. Jak se říká, život je krátký. Možná je to ještě dlouhá cesta, ale tohle vidíme jako svůj reálný cíl. Nechceme být jako Číňan, který dělá celý rok od rána do večera za hrst rýže, ale nemůžeme být ani jako Švýcar, který udělá jedny hodinky a rok z nich žije na Bahamách. Musíme jít nějakou střední cestou, dát kolům něco navíc oproti sériovce."

### Co ve vaší produkci letos převládalo? Jsou to stále horská kola, nebo už tandemem a tříkolky pro handicapované?

IŠ: „Běžná horská kola prakticky neděláme. Nedokážeme konkurovat sériové produkci podpořené kvalitním marketingem. Lidi nám třeba kolo pochválí, ale pak si stejně koupí treka nebo spešla. Takže děláme prakticky výhradně speciality. Třeba fulla pro pána vysokého 204 centimetrů nebo naopak 120centimetrového. Tito lidé mají obrovský problém sehnat kvalitní kolo. Stejně tak začíná být zájem o dětské fully na 24" kolech s vyšším zdvihem. Rodiče jezdí enduro a dítě chce jezdit s nimi."

### Zároveň jste novým dodavatelem kol českých paralympioniků. Proč si vás vybrali?

PŠ: „Nabídlí jsme jim lepší produkty a individuální přístup. Používali třeba tricykly, které vážily 15–17 kilogramů, ale my jsme jim postavili dvanáctikilové kolo. A pořád vi-



## Ivo Šantavý (27 let)

Rovněž vystudoval zlínskou průmyslovku, pak zamířil na VUT v Brně na obor automobilní a dopravní inženýrství, nyní pracuje jako externista pro koncern Bosch ve Stuttgartu. Rád konstruuje, jezdí na kole, ale třeba také muškaří.

díme rezervy například u zbytečně těžkých diferencíálů. Už máme v hlavě samosvorný s poloviční hmotností. Také jsme zjistili, že většina ostatních firem používá standardní mustry. Ale i tyto speciály je možné dělat individuálně. Já si zákazníka změřím, zjistím, jak se mu na kole dobře sedí, s čím má konkrétně problém. Například hodně handicapovaných lidí na tříkolce šlape plynuleji, když má pedály trochu před sebou. Nebo jsem se dozvěděl, že u tříkolky je důležité, aby byla zadní kola co nejbližší pod jezdcem. Takže zjistím délku klik, typ pedálů, velikost nohou, přidám dvoucentimetrovou rezervu a udělám zadek co nejkratší. Výsledkem je rychlé a stabilní kolo přímo pro konkrétního zákazníka."

### Dá se říct, že přes konstruování speciálních kol pronikáte do světa handicapovaných? Poznáváte jejich život a potřeby, nebo vás zajímá opravdu jen „železo“?

PŠ: „Nejde něco takového navrhnout od stolu. My o těch kolech ze začátku nic nevěděli, takže jsme museli získat veškeré informace. První tricykl jsme stavěli pro Ladu Ekrtovou, která po těžkém úrazu na kole ochrnula na polovinu těla. S jejím přítelem a potom s paní z klubu SK Tricykl jsme měli schůzky, kde nám vysvětlili, jak má taková tříkolka vypadat. Pak nám řekli i svoje připomínky k prvním kusům. Třeba jsme předělávali uchycení kol tak, aby bylo bez vůle. Při plynulém šlapání jsme ji ani necítili, ale handicapovaný člověk často nešlape tak rovnoměrně a může s tím mít problém. Teď už se v tom dokážeme orientovat sami."

### Vaší výhodou hlavně ve srovnání se zahraniční produkcí zřejmě bude i cena.

IŠ: „Jsem více či méně levnější než zahraniční konkurence. Třeba Michalova čtyřkolka by z Ameriky s dopravou a clem vyšla zhruba na 300 000 Kč. My jsme ji postavili asi za 130 000 Kč. Je tedy pravda, že do toho nepočítáme náš čas, to jsme brali spíš jako výzvu a propagaci značky."

### Teď už ale připravujete další generaci tohoto vozítka. Bude lepší?

PŠ: „U první čtyřkolky jsme se neměli čeho chytit. Ivo má vystudované automobilní inženýrství, takže laboroval s rejdovou osou, poloměry otáčení a takovými věcmi, já jsem dělal odpružení. Otcem myšlenky je Američan Stacey Kohut, ale my jsme jeho vozítko nekopírovali, šli jsme od počátku vlastní cestou. Takže během let používání se samozřejmě ukázaly věci, které by se daly vylepšit. S Michalem jsme v kontaktu, dává nám zpětnou vazbu. Jedním z úkolů nové generace je například zvýšit tuhost uchycení zadních kol. Máme rozdělané dokonce dvě další čtyřkolky."



Michal Kosík na čtyřkolce No Question v akci. Video z jeho ježdění s Richardem Gasperottim ve Francii zhlédnete po načtení QR kódu.

### Není vám líto, že se vyvíjíte spíš směrem k těmto speciálům? Nechtěli byste třeba více protěžovat kola pro sjezd či enduro, což jsou disciplíny vám blízké?

IŠ: „Ačkoliv jsme se k výrobě těchto speciálů dostali spíše náhodou, jsme moc rádi za tuto příležitost, protože je to skvělý pocit vrátit jezdce s handicapem zpátky do sedla. Jak už jsme řekli, jsme smířeni s tím, že kola pro běžné ježdění nás živit nebudou. Postavili jsme si je pro sebe, abychom nejezdili na cizím, ale velký potenciál to v konkurenci sériové výroby nemá."

PŠ: „Udělal jsem si silničku, XC bika i sjezdáka tak, aby mně to osobně vyhovovalo. Ale nečekám, že by to bylo zajímavé i pro někoho jiného. To, co chceme zkusit ve větším, je přívěsný vozík. Mám roční dítě a byl jsem překvapený, jak nekvalitně odpružené jsou modely na trhu. Vyrobili jsme tedy prototyp vozíku s plnohodnotným 150mm pérováním. Přes zimu chceme vytvořit skládací verzi, pak ji homologovat v Jablonci a zkusit nabízet dál. Cena bude kvůli dvěma tlumičům asi trochu vyšší, ale už jsme si vy-

zkoušeli, že ve srovnání s ostatními modely pérování funguje mnohem lépe."

### Jste otevření i dalším projektům?

IŠ: „Občas nás osloví nějaký snílek či vynálezce, že chce realizovat svůj ‚revoluční‘ nápad. Většinu odmítáme, ale když to dává aspoň trochu smysl, vyrobíme to. Často je to na hraně, udělali jsme třeba celoodpruženou lehotříkolku s předními koly poháněnými kardanem. Pánovi jsme to rozmlouvali, ale trval na tom. Tak ji má. I když si myslím, že na tom moc nejezdí. Každý atyp je pro nás výzva, ale musíme vidět, že má význam. Ještě víc nás těší, když víme, že to dotyčný potřebuje k životu, že mu to udělá radost."

### Shodnete se vždycky na tom, co je smysluplné?

PŠ: „V konstrukci se většinou shodneme, ale občas máme odlišné názory na věci okolo firmy. Já třeba chtěl už letos rozjet to Německo, ale Ivoš mě brzdil, že to ještě nemá smysl. Nakonec jsem musel uznat, že má asi pravdu. Půjďme do toho až příští rok s novým vybavením."