

ROZZO hezky od začátku

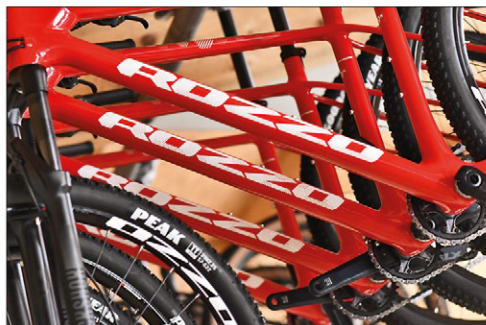
V tomto vydání přinášíme test karbonového hardtailu domácí značky ROZZO, a přestože jsme její kolekci a část historie na našich stránkách už uvedli, podíváme se na ni ještě jednou a trochu blíže. Kolo jsme totiž vyzvedali přímo v centrále firmy v Mohelnici, takže to k povídání o značce vyloženě svádělo. Nebude to o jednotlivých modelech, ale o vzniku značky a postupných krocích, vývoji, montáži a o všem, co vlastně souvisí se snahou vybudovat novou, vlastní cyklistickou značku.



Skladovacími i montážními prostory mohelnické společnosti JMC Trading s.r.o., která značku ROZZO vytvořila, nás provázeli výrobní ředitel, vývojář, návrhář i designér v jedné osobě, Roman Hansmann. Každé kolo zná do detailu, upozorní na drobné, ale zajímavé a důležité mezigenerační změny, obhájí proč jsou dané prvky na rámu důležité a proč není lepší jít cestou

rámařských výrobců, odladili geometrie, designy a nastavili si směr, kterým se chceme vydat.

Ochlazení dobré nálady přišlo s nástupem pandemie, nedostatkem dílů i složitostí dopravy. I přes různé komplikace této doby se nám podařilo představit nová elektrokola, připravit novou generaci hliníkových rámu a rozšířit portfolio o karbonové E-bike, MTB i silniční modely. I v současné době pracujeme na dalším obohacení E-bikové nabídky. Současná situace na trhu sice novým značkám příliš ne



přeje, nám se ale úspěšně daří prosazovat díky výborným ráům, kvalitnímu osazení a povedenému designu.

Jak vlastně vznikají kola dle vašich specifikací?

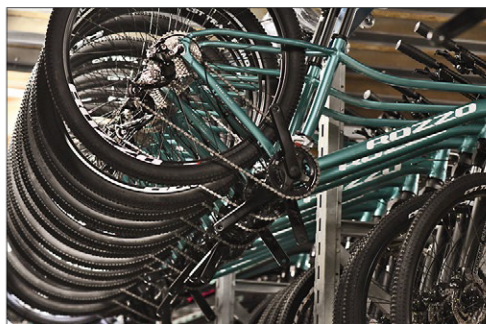
Hliníkové rámy si navrhujeme sami. Využíváme bohaté nabídky nejrůznějších profilů i zeslabování trubek, stejně jako možnost snadného tvarování. To nám dává možnost vtisknout ráům nejen originální design, ale především geometrii a vlastnosti. Precizně si takto ladíme provedení prostupů pro kabeláž i montážních bodů pro stojany, nosiče atd. Samotná výroba rámu včetně laku a polepů probíhá v Asii. Karbonové rámy vybíráme od ověřeného výrobce, který zásobuje i mnohé světové značky. Po testování a konzultaci s Jaromírem Hrubým zvolíme rámy odpovídajících vlastností, aby splňovaly všechny naše požadavky a u nich pak řešíme následný design, tedy lakování. To probíhá v Asii. Nově pracujeme



nejmodernějších trendů, zkrátka je celá kolekce jeho dítětem. Jenže tohle dítě má díky svému jménu ještě druhého otce a tím je Jaromír Hrubý, zakladatel značky ROZZO a stavitel karbonových rámu pro závodníky nebo značky Pells, Favorit či Festka. Mohelnická společnost tak s jeho přispěním vtiskla značce sériovou podobu a my jsme tak mohli vidět nejen malý showroom, ale hlavně nové velké skladovací a montážní prostory ve dvou úplně nových halách.

na lakování hliníkových rámu u nás v Česku, abychom mohli rychleji reagovat na specifické požadavky zákazníků.

V našich výrobních prostorách probíhá celá montáž. Kola si naplétáme na vlastní špičkové lince. Výplety pak putují přes obouvací pracoviště rovnou do montážní dílny. Kompletace kol probíhá na jednotlivých stojanech a mechanik stavi vždy cele kolo od A do Z. Tím je zajištěna vysoká kvalita provedení a vysoká míra



jsem pečlivým výběrem dodavatele hliníkových rámu. Mezigeneračně se nám podařilo výrazně posunout v kvalitě i designu těchto rámu a i když se téměř změnila cena rámu, došlo k obrovskému posunu. Například na tři tisíce rámu máme v podstatě jen tři kusy s drobnou vadou, kterou jsme tady schopni sami odstranit a navíc není jisté, zda to vzniklo při montáži kola u nás nebo při výrobě rámu u nich. To jsou prostě vynikající parametry. U těch trendů jdeme spíše cestou praktičnosti a toho, aby naši zákazníci neměli



problém kolo jednoduše servisovat. I geometrie používáme osvědčené s jen lehkými úpravami, žádné extrémní. Spíše se snažíme další modely upravit pro lepší funkčnost. Například tahle druhá generace hliníkových rámu je vyloženě ukázkou toho co náš dodavatel umí. Nejvíce je progres vidět na modelech ROZZO BOOST, které používají pevné boostové osy, nebo středové pouzdro pro Press Fit – je širší pro lepší napojení řetězových vzpěr a tím umožní použití i moderních širokých plášťů. Prostupy vnitřního vedení kabeláže mají elegantně řešenou zásepkou a nově prochází v jednom kuse dolní rámovou trubkou s ovařenou hranou pro vývod kabeláže. Nehceme v rámu dělený bovden, abychom snížili hmotnost nebo ušetřili pár korun za metr bovdenu navíc, chceme jistotu dlouhodobé funkčnosti řazení. Přibýly samozřejmě broušené sváry, žádné tmelení. Kabeláž záměrně neprochází skrz hlavová ložiska. Snažíme se být aktuální podle současných standardů, ale zároveň řešíme praktičnost.

Jak specifický je domácí trh co se týče designů?

Český trh je z tohoto pohledu nevyzpytatelný. Musím říct, že nad některými barvami řada mých známých kroutí hlavou, že se jim to nelíbí a přitom jde



o nejprodávanější verze a naopak. Snažím se, aby byl náš design originální a nadčasový. Hodně si zakládáme na práškovém laku, který je tenkovrstvý, takže to nejsou nánosy barvy s nutností frézovat každou vnitřní dosedací plochu trubky, navíc se hodně povedly polepy. Jde o termoreaktivní samolepky, které se lepí na lak a pak se vypečou stejně jako práškový lak. Tato technologie nám umožnila dosáhnout tolik kontrastu lesklého rámu a matné grafiky, a naopak. Udělalo nám to zajímavý 3D efekt, kdy díky tečkovaným nebo chcete-li dírkovaným vzorům tyhle body vystoupily a vypadá to

hodně dobře. Navíc zmíněný 3D efekt samolepky chrání samotný lak před odřením, třeba když si o rám někde pravidelně škrtáte. Jak jsem řekl, právě tyto vychytávky teď testujeme v české lakovně.

Co dětská kola?

Tady máme lehké rámy s vnitřním vedením bovdenů, osazené lehkými komponenty. Zatím nabízíme jen čtyřřadčátky a hodně netradiční model ROZZO SWIFT s karbonovou pevnou přední vidlicí, která je



něčím mezi juniorským bikem a gravelem. Stavíme ho na kolech 40/622 jako malý gravel s rovnými řídítky, nebo obutý na na širších sedmadvacítkách 50/584 jako juniorský bike.

Máme samozřejmě i karbonové silničky od velikosti 46cm, kde jsme zvolili zajímavé a prověřené rámy, takže sázka na jistotu.

Máte karbonový ebike, taky váš rám?

Karbonový Scherpa na motoru Brose je otevřená platforma rámu s motorem a baterií od německého dodavatele. Zde jsme sáhli po ručním lakování, tak jak je běžné u zakázkové výroby z rukou Jaromíra. Karbonový celoodpružený rám s uložením tlumiče trunnion a zdvihy 140mm je se špičkovou vahou a jízdními vlastnostmi skvělým stavebním kamenem pro e-bike odpovídající dnešním trendům.

U hliníkových elektrokol jsme ušli delší kus cesty. Tady kromě vlastních rámu sázíme na motory Vinka. Vinku jsem si oblíbil a se stávajícím motorem E20 máme samé dobré zkušenosti. Právě kvůli neustálému sledování trendů vytváříme nové rámy, které budou využívat nejnovější pohonné jednotky E30. Mají přepracovaný vnitřní mechanismus a jejich tichý, hladký a plynulý chod atakuje



i motory Bosch. U těchto motorů byl zcela odstraněn kovový zvuk provázející dosednutí záběrových mechanismů do sebe a současně motor nemá odpor jakmile překonáte maximální rychlost 25 km/h. Změnilo se rovněž uchycení do rámu, které je pevnější a díky českému servisu není problém motor rychle servisovat. (Servis VINKA – Moravská Třebová, 15 minut autem z Mohelnice.)

Děkuji za rozhovor a přeji po prvních pěti letech další úspěšné pokračování.

Jiří Uždil

Jaké to je vytvořit od nuly novou značku?

Prvotní plán spojit síly s Jaromírem Hrubým a značkou ROZZO provázelo nadšení a dobré vyhlídky. Návrhy prvních sériových rámu, výběr kvalitního osazení a tvorba designů byla hotová radost. Na malých startovacích sériích jsme otestovali kvalitu několika

seřízení. To oceňují především naši odběratelé, kterým odpadá často složité prvotní seřízení kola.

Aplikujete současné trendy?

Od samého začátku usilujeme o výrobu moderních kol, která se neztratí ani na světovém trhu. Začali

Dodatek: Projíždíme na druhou stranu Mohelnice do nového areálu s halou, kde kola ROZZO vznikají a teprve tady vnímám jak velký musí být prostor, abyste uskladnili bez krabic celou kolekci. To platí pro přízemí a první patro nové haly, zároveň je v parě naplétací linka a dole ve dvou místnostech pak montáž. Ta probíhá na pevných stojanech, respektive drážkách upevněných ke stropu, takže každý mechanik skládá kolo po všech dílech, nedělá jen jeden úkon. V době naší návštěvy už bylo ale páteční odpoledne, takže zde kromě posledního mechanika nikdo nebyl. Viděl jsem velké montáže jako polský Kross či kopřivnický Bike Fun International nebo německé Cube i český 4EVER. V Mohelnici to opravdu není o vysokých číslech a brutálním tempu montáže „na pásu“, je to o klidnějším stylu a budování značky. Uvidíme, kam se za dalších pět let posune, nejen konstrukčně, ale i v povědomí zákazníků.