Nikdy nezastavuj

V úterý ráno přisedám v Praze do auta a započne zhruba 600kilometrová pouť do německého Hamburku. Značka Stevens zde ve své centrále představuje novinky pro příští sezonu a já mám mimo průzkumu novinek domluvený rozhovor s jedním z jejích vrcholných manažerů. Stevens letos oslavil 30leté jubileum, to už je vcelku pádný důvod pro povídání se zástupcem jedné z nejúspěšnějších evropských značek.

Na místě ale do všeho trochu vstoupí covid. Přes dokončené očkování, ani ne půl hodiny starý negativní ranní oficiální test a povinnost mít stále nasazenou roušku se nakonec nedostanu mimo vyhrazené prostory. „Omlouváme se, ale byla to právě naše striktní interní pravidla, díky nimž nás po celou dobu její existence nezasáhla covidová pandemie a náš provoz mohl neomezeně běžet," sdělí mi zástupce značky. Koronavirus ale přesto na Stevens dopadl, jako i na všechny ostatní výrobce. Nejprve na to upozorní prořídlá výstavka novinek, později i sdělení o dostupnosti kol. „Přesnější termíny budeme schopni oznámit v březnu příštího roku, každopádně ale budou kola pouze v omezeném množství a postupně." Být v téhle době obchodníkem není vůbec jednoduché, jak dokazují pozdější slova mých průvodců ze společnosti Cyklošvec, která distribuuje Stevens v ČR a SR.

Nic to ale nemění na tom, že Stevens je na trhu už 30 let a že jede dál. Značka byla založena v roce 1990 německou společností zabývající se velkoobchodním prodejem. Už o rok později firma vystavuje na prvním ročníku veletrhu Eurobike a přichází s prvními celokarbonovými rámy pro silnici a MTB. V roce 1993 Stevens hlásí v prodeji překročení hranice 10 000 kol, je zastoupen ve čtyřech zemích a má víc než 1000 prodejců. V dalších letech se kola značky začínají prosazovat v testech odborných časopisů a do roku 1997 se datuje její vstup do profesionální cyklistiky – Stevens se stává dodavatelem silniční sestavy Team Cologne. Do stávajícího sídla ve východní části Hamburku se firma přesouvá v roce 1999 pro nedostačující prostory, aby jej později, před čtyřmi lety, ještě zvětšila.

Zajímavá historka se váže k výrobě cyklokrosových kol. O téhle disciplíně se dá říci, že je až synonymem pro Stevens. Ta historka prý je skutečně pravdivá. Tehdejší závodník Stevensu Jens Schwedler ukončil svou MTB kariéru, ale svěřil se brand manažerovi Volkeru Dohrmanovi, s nímž jsem vedl tento rozhovor, že by chtěl startovat na německém šampionátu v cyklokrosu. A ten mu odpověděl, že pokud zajede „na bednu", začne Stevens vyrábět cyklokrosová kola. Jak to tehdy dopadlo, víte dobře sami – stačilo se v minulosti, ale i nyní podívat, na čem vyhrávají i ty největší hvězdy cyklokrosového startovního pole. Například v roce 2009 získali pro Stevens zlato na MS Niels Albert, Philipp Walsleben (a k tomu Hanka Kupfernagelová vyhrála celkově SP), další roky pak, leckdy opakovaně, Marianne Vosová, Arnaud Jouffroy, Mathieu Van der Poel (2015 v Táboře, stal se zde historicky nejmladším vítězem MS v elitní kategorii), Sanne Cantová, Annemarie Worstová...

Rokem 2011 začíná elektrická éra značky, a to městskými koly, takzvanými pedelecy. A jde to rychle, po pouhých třech letech Stevens hlásí 10 000 vyrobených elektrokol, kterým patří deset procent z jeho celkové produkce. V roce 2016 postihuje elektrifikace i horská kola.

V roce 2013, po 22 letech v cyklistickém byznysu, se Němci pochlubí miliontým vyrobeným kolem. K příležitosti této události reinkarnují ocelové rámy z časů svých začátků v limitované edici. Nechybí jim samozřejmě ani retro loga.

O tři roky později dochází u Stevensu ke změnám v managementu, k částečné generační obměně. Zakladateli byli bratři Werner a Wolfgang von Hachtovi, 65letý Werner se rozhodl pro „aktivní odpočinek". S firmou je stále ve spojení, ovšem už nikoliv jako její vrcholný manažer. Na tomto postu jej nahradil Fred Schierenbeck.

Od roku 2018 pořádá značka in-house prezentace svých produktů, a právě na takové výstavě nových produktů pro další sezonu měl v říjnu proběhnout i následující rozhovor. Ale jak už naznačil úvod článku, nakonec to kvůli covidu bylo trochu jinak, ke slovu, tedy spíš písmenům, se dostal e-mail.

Never stop – nikdy nepřestávej. Tohle motto je možné najít v katalogu i třeba na webových stránkách Stevensu. Aktuální situace na trhu s koly mu ale dává nový, důležitější rozměr. Není to tak?

„Určitě ano. Původně naše tvrzení ‚nikdy nepřestávej' odkazovalo na neustálý vývoj a zlepšování našich kol. V dnešní době však také musíme neustále tlačit na lepší dodací lhůty komponentů a snažit se vyhnout zastavení výroby v naší továrně."

Kde vidíte hlavní důvody aktuálních problémů s dostupností kol na trhu?

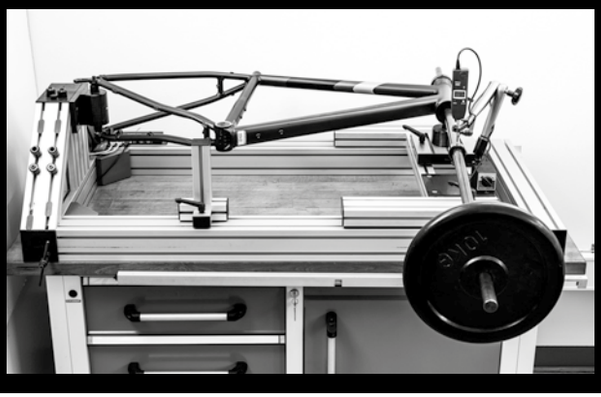
„Toto jsou velmi náročné časy. Vše začalo velkou poptávkou po kolech po celém světě. Dále byla produkce většiny továren snížena kvůli pandemii, rovněž tak logistické kapacity, které se pak s ohledem na velkou poptávku staly opravdu drahou službou. Výrobci kol se navíc zalekli dlouhých dodacích lhůt a citelně zvýšili své objednávky na další sezony. To způsobilo, že většina velkých dodavatelů se přiblížila kolapsu, nebyli schopni vyrobit vše včas, nebo dokonce nebyli ani schopni sdělit reálné dodací lhůty."

Nepomohlo by vám v téhle době, ale i do budoucna, kdyby vedle nápisu „designed and engineered in Hamburg" přibylo na rámu ještě „vyrobeno na stejném místě"?

„Existuje trend mít více lokální výroby a montáže. Zkoumáme možnosti získávání rámů z Evropy namísto Asie. V Německu ale nejsou aktivní žádní stavitelé rámů ani továrny na jejich výrobu. Asie je však navíc díky zkušenostem tamních výrobců velmi konkurenceschopná a také dodavatelé materiálu, polotovarů, jako jsou trubky a drobné díly, nebo speciální kovárny jsou blízko. A v Německu neexistují."

V roce 2019 jste otevřeli jedno montážní středisko v Bramsche. I to je vlastně krok naznačeným směrem.

„S německou montážní továrnou v Bramsche jsme začali spolupracovat už v roce 2000 a tuto společnost jsme převzali v roce 2019. Naše kola dobře znají a jsou hrdí na to, že montují kola a elektrokola v severním Německu, našem domově. Jsme si jisti, že



německá kvalita a udržitelnost je lepší než zahraniční montáž."

Máte jako silný dlouholetý partner a velký výrobce v současnosti výhodu v dodávkách komponentů před menšími firmami?

„Nyní se každá značka snaží získat díly včas, za dobré ceny a v potřebném množství. Nezáleží jen na velikosti firmy, ale také na její organizaci – třeba jak rychle dokáže vytvářet takzvané kusovníky, tedy seznamy a množství všech dílů, z nichž se vyrábí konečný produkt, zadávat objednávky a jednat s dodavateli. Věřím, že my jsme docela dobří. Trh je ale v dnešní době velmi náročný, je to výzva."

Týká se nedostatek komponentů na kola všech hlavních položek a všech výrobců, tedy Shimana, Sramu i Campagnola, Foxu i RockShoxu a podobně?

„Vidíme, že náboje a kompletní kola jsou velmi žádané, také odpružené vidlice a hydraulické kotoučové brzdy jsou úzkoprofilové, rovněž tak všechny díly řazení. Když mluvíme o značkách, Shimano, Sram, DT Swiss, brzdy Tektro, vidlice SR Suntour a RockShox mají dlouhé dodací lhůty, klidně až dva a půl roku."

Netuším, kolik kol procentuálně postavíte v Německu, ale jednou skupinou jsem si jistý – váš vlastní program kol stavěných na zakázku. Jako zákazník ho mohu využít přes vaše webové stránky. Týká se však pouze silniček. Proč jste vybrali právě je a proč stále zůstáváte jen u nich?

„Ta čísla vám rád povím – 55 procent našich kompletních kol pochází z vlastní výroby v Bramsche, 35 procent z východní Evropy a jen deset procent z Asie, kde většinou jde o levné modely. Kola ze zákaznického programu se stavějí ručně přímo v naší centrále v Hamburku. Asi před deseti až patnácti lety jsme měli v našem zákaznickém programu také biky, ty nejlepší na úrovni sady Shimano XTR, a cyklokrosová kola. Výroba těchto kol však byla časově náročná a k tomu zákazníci vybírali téměř stejnou specifikaci, jaká byla na sériových modelech, takřka nevyužívali možnosti změny. Trend individualizace byl u silničních kol

pozoruhodnější a lidé v tomto směru aktivnější."

Mohu si navolit jen vybrané komponenty, anebo se liší i design od sériových verzí?

„Ano, v zákaznickém programu nabízíme více barevných možností rámů. Nejde ale o kompletně zakázkový design, jen o větší výběr."

A komponenty? Viděl jsem správně, že pro zakázkové kolo si mohu vybrat pouze elektronické sady?

„Pro nová silniční kola s kotoučovými brzdami, tedy modely Arcalis a Xenith, skutečně nabízíme pouze řazení systémů Di2 a AXS. Ale naše modely Aspin a Izoard stále disponují i ráfkovými brzdami a mechanickým řazením. Sram je docela úspěšný se svými bezdrátovými sadami a Shimano vyvinulo řady Ultegra – jednoznačně nejdůležitější sada v Německu – a Dura-Ace 2×12 pouze jako systém Di2, i to jsou důvody."

VOLKER DOHRMANN
(58 let)

ředitel firmy Stevens
Bývalý silniční závodník (mimo jiné v 18 letech německý šampion v kategorii elitních amatérů) nastoupil do Stevensu v únoru roku 1990, tedy ve stejné době, kdy byla značka založena. Lákají ho dobrodružné výzvy, má za sebou například MTB výpravu po australském Jižním pobřeží (5000 km za 20 dní, bez podpory), ekvádorské a peruánské vysokohorské cesty v Andách, putování na kole Izraelem a Novým Zélandem.

Jak dlouhý čas uplyne v běžných podmínkách mezi mou objednávkou a chvílí, kdy mi kolo dopravíte, a jak je tomu nyní, za covidu?

„Opravdu záleží na komponentech. V ‚normálních časech' jsme měli dva až tři týdny čekání. Nyní existují i případy, kdy prostě chybí sady a čekací doby jsou delší než šest měsíců. To jistě není uspokojivé."

Máte s tímto programem dlouhodobé zkušenosti, byli jste jedni z prvních, začali jste už v roce 2002. Co vše se od té doby změnilo?

„Mohu odpovědět i obecně. Kola se stala více ‚technickými', vidíme více karbonu, kotoučové brzdy, elektronické řazení, nižší hmotnost a nové koncepty. V průběhu let také rostly ceny. Naši zákazníci utrácejí více peněz a mají i větší očekávání. To je typické pro trh, který roste a dospívá, a platí to i pro dodavatele a prodejce."

Včas jste také zachytili trend elektrokol, už v roce 2011. Věřili jste mu tedy hned od začátku?

„Byla to zajímavá doba. Jeden konzervativní sektor naší společnosti elektrokolům nevěřil. Po několika interních diskusích, testovacích jízdách, průzkumech a seminářích dealerů jsme se společně rozhodli vyzkoušet to s tehdy zavedenými motory BionX a s novými motory Bosch. BionX nefungoval podle očekávání, ale Bosch byl a je velkým vítězem. Úzce jsme s ním spolupracovali, poskytli jsme mu spoustu technologických poznatků o kolech. Bosch přišel z jiného odvětví, ale pozorně naslouchal výrobcům kol a dokázal vytvořit produkty, které velmi dobře zapadly do potřeb cyklistického trhu."

Nová kolekce Stevensu potvrzuje, že se na e-biky soustředíte na úkor klasických fullů. Neobávali jste se následků, přílišného počtu konzervativních zákazníků?

„Máte naprostou pravdu. Protože náš vývojový tým a montážní místa neměly dostatek prostoru pro obě varianty, museli jsme si vybrat mezi e-fully a ‚bio-fully'. Německý trh, zákazníci i prodejci, je velmi nakloněn e-bikům. Původně jsme plánovali a vyvíjeli obě varianty a stále máme konstrukce klasických fullů v zásuvkách stolů. Jenže dalším projektem může být e-full s lehkou motorovou asistencí a ne ‚bio-full'. Existuje tedy mnoho možností pro výkonné offroadové biky, ale elektrokola hrají prim. Trend, který ještě před deseti lety nebyl vidět…"

Vycházíte tedy i z odezvy zákazníků?

„Byli jsme v kontaktu s našimi prodejci a dovozci a také s časopisy. Trh žádá především e-fully, procento zastoupení ‚klasiky' se zmenšuje, a ještě více se snižuje díky novým konceptům lehké motorové asistence – malý motor, malá baterie, nízká hmotnost a jízdní vlastnosti běžného kola. Naším dalším vývojovým krokem jsou právě tato kola."

Například full e-Inception je skvělé kolo. Museli jste se při konstrukci e-biků naučit hodně nových věcí? Myslím, že jde skoro o dvě samostatné disciplíny, klasická kola a elektrokola.

„Ano, jsou to opravdu dva světy, ale nyní přichází i třetí segment, zmíněná kola s lehkou motorovou podporou. Náš konstruktér odpružení Thomas Marquardt je expert na MTB, je doma v obou světech, e-MTB i MTB. Vyvinul E-Inception a na své testovací jezdce, včetně sebe, naložil spoustu kilometrů a převýšení. Člověk ve vývoji samozřejmě potřebuje také hodně odborných znalostí. Pro práci na tvaru biku jsme měli také 3D designéry, opět s MTB zázemím."

Jak si vůbec mám představit proces navrhování nového kola, jak funguje vývojový tým v Hamburku?

„Máme tým inženýrů a designérů, kteří pracují na jednom patře ve třech velkých kancelářích, a navíc externí odborníky na design, kteří jsou také součástí týmu. Vše začíná produktovým brífinkem a příspěvky k prvním návrhům. Musíte vzít v úvahu, že každý design rámu nebo komponentu vyžaduje několik kroků a že zejména příprava na výrobu prototypů z kovu a karbonu, stejně jako otevření formy pro jednotlivé díly, jako jsou trubky, výkovky a podobně, může trvat mnoho měsíců. Na vytvoření zcela nového modelu je potřeba naplánovat zhruba dva až tři roky. Náš technický tým momentálně sedí nad roky 2024 a 2025, zatímco kalendář ukazuje rok 2021 a prodejci čekají na modely pro rok 2022. Ale toto načasování je v dnešní době průmyslovým standardem. V devadesátých letech to bylo určitě jinak…“

K vývoji nedílně patří i laboratorní testování. Odehrává se také ve vaší centrále?

„Máme vlastní kontrolu tuhosti, pohodlí a geometrie. ‚Mučicí‘ testy životnosti a bezpečnosti se provádějí v externích ústavech. Také všechna elektrokola musí být testována a schválena nezávislým odborníkem, zda splňují normy ISO a technické požadavky.“

Kde se vyrábí prototypy?

„Je tu ještě jeden krok před nimi. Rámy jsou vyvinuty a studovány na počítači ve 3D. Následuje 3D vytištěný prototyp ve velikosti 1:1, poté produkční vzorek z karbonu nebo hliníkové slitiny, surový a potom i nalakovaný a oblepený. Tyto prototypy vznikají u nás, diskutujeme je a kontrolujeme detaily, jezdíme na nich a poskytujeme zpětnou vazbu inženýrům a výrobcům. Jedná se o vícestupňový přístup, potřebuje několik cyklů, než bude existovat a bude schválena konečná verze.“

Zaujala mě informace, že sice máte své testovací centrum a své testery, ale ještě navíc přivoláváte externí. Myslím nyní nezávislého experta Dirka Zedlera ze společnosti Zedler Institute for Bicycle technology and Safety. Proč tenhle double?

„To je dobrá otázka. Hlavní důvody jsou dva. Dirk má odlišné stroje a provádí důležité testy odolnosti, bezpečnosti a životnosti s velmi přísnými testovacími postupy. Externího testera, druhý stupeň kontroly, potřebujeme i proto, abychom si byli jisti, že výsledky jsou ověřené. Dirkova laboratoř je velmi zkušená a rychlá, výsledky vidíme okamžitě a s mnoha technickými údaji, které společně probíráme. Dá se říci, že je součástí vývojového týmu, spolupracujeme s ním již desítky let.“

Elektrokola jste zachytili brzy, což se o gravelu nedá úplně říci. Proč jste s ním čekali tak dlouho? Kvůli vaší pestré nabídce cyklokrosových kol?

„Gravel… Nyní je to velký trh, ale technicky se ta kola tolik neliší od našich cyklokrosových. Cyklokrosového segmentu, který u nás má takovou historii, se nechceme vzdát. Od roku 2002 nabízíme cyklokrosové speciály a máme bezkonkurenční sérii 18 mistrů světa na našich kolech. Tento segment funguje jako doplněk ke gravelu a není mu technicky moc vzdálen. Jistě, je tu delší rozvor a položenější úhly a další drobnosti, a pak hlavně prostupnost rámu pro širší pneumatiky, což se promítá do zvýšeného pohodlí a snadnější jízdy. Každodenní uživatelé cyklokrosového kola ale podnikali téměř stejné túry, jaké jsou nyní typické pro gravel, a také na něm dojížděli do práce. Z tohoto důvodu jsme nenabízeli paralelu. Řekli jsme: cyklokroska je čistý originál offroadového závodního kola, gravel je moderní vylepšená verze, která je více kompatibilní s každým jezdcem. Nakonec jsme ale gravel také zařadili a pro rok 2022 jsme začali nabízet i karbonovou řadu Camino. Naši zákazníci na to zoufale čekali. Mnoho jezdců totiž nyní dává přednost jízdě v terénu před jízdou po silnicích na silničním kole.“

Jsem rád, že jste zmínil vztah značky k cyklokrosu a její úspěchy v téhle disciplíně. Stevens je pro mě osobně především cyklokros, tam jsem vnímal značku nejintenzivněji. Měli jste k této disciplíně od začátku blízko?

„Národní cyklokrosový tým jsme vybavili poprvé v roce 2001. V roce 2003 jsme začali spolupráci na mezinárodní úrovni, a to s mistryní světa Daphny van den Brandovou. Našimi jezdci byli také Češi, za všechny zmíním Jiřího Pospíšila, Radomíra Šimůnka mladšího a Martina Bínu. Vaše země má v cyklokrosu velmi dobrou historii. Mladý Peter Sagan byl juniorským vicemistrem světa v cyklokrosu v roce 2008 na modelu Stevens Prestige, z mistrů světa bude myslím stačit, když zmíním největší hvězdy – Marianne Vosová, Niels Albert, Mathieu Van der Poel, Hanka Kupfernagelová, Wout van Aert… Toto zviditelnění v profesionálních závodech bylo důležité pro růst našeho sektoru cyklokrosu.“

V jednom e-mailu jste se zmínil, že jste se znal i s Radomírem Šimůnkem starším, poslal jste mi společnou fotku a tituloval jste ho „Radko“.

„Potkali jsme se víckrát. Dokonce jsem s ním startoval v silničních etapových závodech v roce 1983.“

ručník a osuška Velo

kvalitní froté ručník gramáže 450 g, o rozměrech 50x100 cm a froté osuška v příjemné gramáži 450 g o rozměrech 140x70 cm, v designu časopisu Velo

cena: 590 Kč

www.iVelo.cz/eshop/rucnik

Začali jsme současností, vraťme se nyní na samotný začátek. Píše se rok 1990 a je založena značka Stevens. Jak na tu dobu vzpomínáte?

„Jako na podobnou pionýrské. Materiálem rámu byla většinou ocel, odpružení téměř neznámé a také počet prodejců nebo časopisů byl mnohem menší. S trendem MTB, rostoucím silničním sektorem – v Německu se o to zasadil Jan Ullrich –, novými materiály rámu, tedy hliníkovými slitinami, karbonem a titanem, a inovacemi typu V-brzdy a kotoučové brzdy či předního odpružení, s celoodpruženými koly a později také elektrokoly neustále docházelo k impulzům, které posouvaly cyklistické technologie a jejich přijímání jezdci stále dál. Hodně se změnil celý průmysl a také dealerství."

Jak dojde k tomu, že se velkoobchodní společnost rozhodne pro vlastní značku kol?

„Začínali jsme jako velkoobchod s komponenty Shimano, Campagnolo, Mavic, Ritchey, Cook Bros Racing, Pace, Merlin Titanium, Continental a dalšími, a také jsme dováželi kola od značek Cinelli, De Rosa, Concorde, Head, Longus a Bob Jackson. Přišel ale čas, kdy jsme si uvědomili, že tato kola neodpovídají stoprocentně potřebám německého trhu, a rozhodli jsme se založit vlastní značku. Přijetí ze strany obchodníků a spotřebitelů bylo velmi dobré."

Výborné výsledky v testech odborných médií, velká vítězství na vašich kolech, zájem obchodníků a zákazníků. Splněný sen. Nepovede se to ale každému. Proč se to podle vás povedlo Stevensu?

„V 90. letech jsme vytvořili jednu z prvních ‚nových německých' značek, která měla technický a sportovní přístup k věci. Naše kola byla lehká, dobře vybavená a za dostupnou cenu. Byli jsme cenově dostupnější než americké značky, měli jsme dobrý distribuční koncept a lépe odpovídali potřebám trhu než asijské značky. Je hezké vidět, že některé další nové německé značky jsou stále aktivní a úspěšné, což dokazuje, že německé značky hodně táhly a táhnou trh."

Můžeme se u příležitosti jubilea těšit na nějaký limitovaný model? Ve vašem případě by to nebylo poprvé.

„Měli jsme plány na speciální edici biku, ale kvůli dlouhým dodacím lhůtám komponentů jsme se ho museli k naší lítosti vzdát. Návrhy a kusovníky byly připraveny, ale…"

Na vašich stránkách lze najít milníky firmy rok za rokem. Jaký je podle vás osobně nejdůležitější bod 30leté historie Stevensu?

„Věřím, že vytvářet kola od nuly a podle potřeb trhu s motivovaným týmem je klíčem k úspěchu. To pokrývá naše začátky v 90. letech a stále žije s novými stroji, ať už s motorem nebo bez něj. A slyšet od mistra světa, že miluje jízdní vlastnosti svého kola Stevens, to je stejně uspokojivé jako jet tisíce mil australskou pouští na sériově vyráběném kole a nemít s ním vůbec žádný problém…"

Firma sídlí v Hamburku. Jaký je cyklistický Hamburk?

„Hamburk je druhé největší německé město. Je to obchodní centrum s velkým přístavem na Labi, které je s cyklistikou hodně spjato. Jediný německý vítěz Tour de France Jan Ullrich byl členem hamburského klubu, když se v roce 1993 stal amatérským mistrem světa. Majitelé Stevensu, Werner a Wolfgang von Hachtovi, jsou členy a příznivci HRV Cycling clubu. Od roku 1996 se zde koná velký závod Cyclassics Road s 20 000 účastníky na startu. Cyklistika je v Hamburku velmi populární ve všech podobách. Pro offroad ježdění je tu kopcovitý terén v ‚Harburgských horách', oblíbeném místě mezi cyklisty ze severního Německa."

A městská infrastruktura pro cyklisty?

„Není špatná, ale všechna města v současnosti pracují na větších a větších cyklostezkách. V Hamburku vyvíjíme 14 cyklistických ‚dálnic' pro dojíždějící, kteří směřují do centra města a z něj. To je dobré znamení pro budoucnost. Naštěstí bydlím přímo u jedné z těch nových stezek…"

Jsou zaměstnanci Stevensu cyklisté srdcem?

„Jednoznačně ano! Zaměstnáváme spoustu bývalých závodníků, nabízíme tréninkové jízdy od firmy na pěkná místa, pořádáme cyklistické akce, máme vysoký podíl dojíždějících na kole a rádi testujeme nová kola a jsme součástí vývoje."

„Nikdy nepřestávejte. Pokračujte, dokud nedosáhnete cíle – a v ideálním případě buďte první, kdo ho dosáhne." Vaše motto. Vidíte cílovou čáru? Na jaké pozici právě jste?

„Ve skutečnosti je to etapový závod a každou sezonu máte před sebou nové výzvy a cíle. Když jich dosáhnete, hned další den přichází nová etapa. Je to však týmový závod a potřebujete najmout dobré mladé jezdce a udržet tým aktivní, motivovaný a zkušený. V současné době najímáme docela dost nových ‚jezdců' a jsme na dobré cestě. Člověk nemůže sedět a odpočívat. Musíte jet dál a musí se vám to líbit."

Rudolf Hronza
Foto: archiv Stevensu