

Místo motokrosaře truhlářem, ale díky dřevu znovu motorkář a navíc s rekordem

Ačkoliv truhlář **Pavel Svoboda** z Horní Cerekve na Pelhřimovsku trávil v letech 2015–2017, jak se sám s úsměvem přiznává, veškerý svůj volný čas u „milenky“, jeho manželce to nejenže nevadilo, ale dokonce tento vztah sama podporovala. Tou milenkou byla totiž legendární Jawa 250, lidově nazývaná „Pérák“, kterou na manželčin popud ve zmíněné době po večerech a zejména pak o víkendech zhotovil v měřítku 1:1 z 22 druhů dřevin pouze za použití běžných dřevoobráběcích strojů a ručního elektrického náradí. Tímto počinem, zaznamenaným v České knize rekordů, si nejen splnil svůj sen, ale dal i základy novému směru, kterým by se v rámci svého truhlářství v brzké době rád vydal.



Autor: Ing. František Novák
Kontakt: novak.sd@tiscali.cz
Foto: autor a archiv výrobce

Zmíněný unikátní dřevěný motocykl – Jawu 250 (Péráka), mohla odborná dřevozpracující a nábytkářská veřejnost již před více jak rokem spatřit na výstavišti v Brně při příležitosti loňského mezinárodního veletrhu Wood-Tec (30. 10. – 3. 11. 2017). A to v expozici českolipské společnosti Festool CZ, kde byl prezentován za přítomnosti svého zhotovitele a současně i firemního zákazníka sedmačtyřicetiletého truhláře Pavla Svobody z Horní Cerekve, který již od dětských let tihnul k nejrůznějším strojům a obzvláště pak k motocyklům. Než si ale směl sednout na svoji první motorku, jezdil jakožto mladý člen tehdejšího branně-sportovního klubu Svazarm (Svaz pro spolupráci s armádou) cyklotrial. Při tom si tehdy zcela vážně (z pohledu cca 10letého kluka) pohrával s myšlenkou, že se později vrhne na šlapačky (speciální motoristická disciplína, při níž jezdci zdolávají nejrůznější překážky, aniž by se jakoukoliv částí těla dotkli země) nebo motokros. „Moje první bližší seznamování se s motorkami započalo kolem třináctého roku věku, kdy jsem ze stodoly vytáhnul po dědečkovi Pionýra 550, lidově přezdívaného ‚Pařez‘, z něhož jsem sundal všechny postradatelné plechy a udělal si ‚krosku‘. Od té doby se z ježdění stala vášeň, a tak jsem netrpělivě čekal, až dovrším patnáct let, abych si mohl udělat první řidičák. S přibývajícimi roky jsem

Svoji skutečnou Jawu 250 Pavel Svoboda dosud neopravil, zato té dřevěné věnoval nadstandardní péči



postupně zvyšoval i kubaturu a v šestnácti si koupil Jawu 90 Cross. O rok později mi už nic nestálo v cestě, abych začal jezdit na jakékoliv motorce, a tak jsem začal směle prohánět tátovu Jawu 250/353 – Kývačku. Nicméně nakonec jsem se nestal ani vysněným motokrošařem, ale ani jsem se nešel učit auto-mechanikem, jak by se s ohledem na moji zálibu dalo předpokládat,“ prozradil na sebe Pavel Svoboda při mé letošní návštěvě jeho truhlářské dílny v Turovce, malé obci nedaleko jeho bydliště v Horní Cerekvi.

Ještě silnější vůni než benzín mělo dřevo

Po ukončení základní školy si totiž Pavel Svoboda pro svůj profesní život zvolil dřevo, inspirujíc se při tom svým otcem, který jakožto strojní zámečnický měl velkou zálibu v truhlářině a disponoval malou domácí dílnou s několika dřevoobráběcími stroji vlastní výroby. Zde si již od dětství osvojoval základy jeho zpracování, které pak dále prohluboval na truhlářském učilišti v jihočeských Hněvkovicích a zde nabyté zkušenosti pak následně rozvíjel v Hradci Králové na střední průmyslové škole u firmy Petrof – v oboru Konstrukce a výroba hudebních nástrojů. V té době již jeho dříve milované motorky začaly ustupovat do pozadí, až se s nimi na čas úplně rozloučil. Hned po škole narukoval na vojnu, kde rok pracoval v truhlářské dílně, aby měl potvrzeny 3 roky praxe tehdy nezbytné pro případ změny zaměstnavatele, pro kterého se vyučil. „Po vojně jsem se oženil a začal jsem rozjíždět podnikání. Kvůli tomu jsem otcovu Kývačku, respektive v té době již prakticky moji, uložil do stodoly pod



Na loňské prezentaci na veletrhu Wood-Tec v Brně

plachtu, kde na mě čekala několik dlouhých let,“ vysvětluje P. Svoboda s tím, že v roce 1992 si zřídil živnostenské oprávnění, na jehož základě se začal věnovat nejrůznější zakázkové výrobě především z masivu a v nevyhnutelných případech i z laminovaných materiálů. A to zprvu ještě při tehdejších zaměstnání v truhlárně místního zemědělského družstva a posléze v dnes již neexistující dřevozpracující firmě. Od roku 2002 pak již jako OSVČ na hlavní pracovní poměr. Svoji činnost, spočívající ve výrobě hlavně kuchyňských linek, dětských pokojů, předsíní a dalšího nábytku a také stavebně-truhlářského sortimentu vyjma oken, provozoval nejprve v pronajatých prostorách a od roku 2004 ve vlastní dílně, zbudované ze staré stodoly po svém strýci, kde dodnes používá i některé z otcových strojů, na kterých získával první řemeslné zkušenosti.

Stará láska nerezaví

Postupem času, nabitého prací pro zákazníky rekrutující se hlavně z regionu Pelhřimovska, se však Pavlu Svobodovi začalo po jeho Kývačce stýskat, a tak ji oprášil a opětovně zprovoznil, aby si mohl jízdu takřikajíc provětrat hlavu. Když pak jeho tehdy cca třináctiletý syn získal od dědečka starý moped – Stadion S 11, který společně zprovoznili, začal se truhlář opětovně zajímat o motocyklové veterány československé výroby, čímž, jak říká, propukla nová etapa jeho života.

„Nejdříve to bylo spíše o ježdění, ale postupem doby nás čím dál víc uchvátily renovace. Záchrana a oprava starých motorek se mně pak stala koníčkem, kterému jsem obětoval nejen jeden víkend. V té době jsem také začal jezdit okukovat motorky po výstavách, kde jsem pro-

Celodřevěný model, vyrobený bez CNC jen na běžných strojích a pomocí ručního nářadí přesto vyniká značnou propracovaností dílů...





...zacházejících i do nejmenších detailů

padl i kouzlu Péráka. Po tomto skvostu mezi motorkami, vyvinutému během II. světové války, jsem hodně toužil, ale nedělal jsem si naděje, že ho kdy získám, nicméně stále jsem hledal tu stodolu, ve které čeká právě ten „můj“, „doplňuje řemeslník, jemuž se po čase skutečně podařilo objevit inzerát nabízející Jawa 250 – Péráka, pro níž se ještě tentýž večer vypravil do Čáslavi.

To bych nikdy nedokázal

Poté ale jeho vytoužená motorka cca 5 let stála netknutá v garáži, neboť pro kvantum rozpracovaných a nově přibývajících truhlářských zakázek nezbyval P. Svobodovi čas ji zrenovovat. A to až do dne, kdy mu kamarád poslal e-mailem fotky v zahraničí vyrobené motorky ze dřeva.

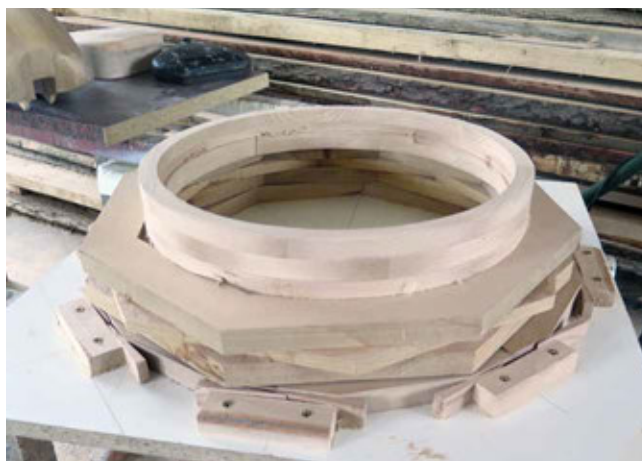
„Při jejich prohlížení a v úžasu nad tím, jak jsou jednotlivé díly propracované, jsem si povzdechl, že tohle bych nikdy nedokázal, jenže jsem si nevšiml, že

v pokoji je i moje manželka. Řekla jen ať to zkusím, že teprve tehdy, když to zkusím a nepůjde to, můžu říct, že to opravdu nedokáži. Načež mně manželka dala odvalu a já se rozhodl, že to tedy zkusím a že alespoň tímto „dřevěným“ způsobem konečně svého Péráka uvedu do jeho někdejší krásy,“ pokračuje řemeslník s dovětkem, že od této chvíle veškerý volný čas spojil s výrobou dřevěné motorky, která se mu tak podle jeho vlastních slov stala jedinou milenkou, kterou mu manželka byla ochotna tolerovat. S pracemi na ní započal v srpnu 2015 částí, o níž si myslel, že bude nejtěžší. „Nejprve jsem zkusil řetěz, který jsem dělal úplně stejně, jako se vyrábí řetěz na skutečnou motorku. Postupně pak přibývaly další a další díly a pak už mi bylo líto to nedodělat. Pro všechny případy jsem měl v dílně velké kladivo, kdyby mě to naštvalo, ale našťastí nebylo zapotřebí. S postupující výrobou, pro níž bylo třeba nejprve zhotovit řadu šablon a v mnoha případech prováděnou metodou po-

kus – omyl, jsem zjistil, že řetěz nebyla zdaleka ta nejtěžší součástka. Mnohem horší byly např. blatníky lepené ze třímilimetrových lamel vrstvených do formy, které se pak frézovaly a brousily,“ popisuje P. Svoboda svůj „harmonogram“ prací spojených s dřevěným modelem Péráku, na němž v období 2015–2017 strávil celkem 2077 hodin. Model motocyklu, který dokončil 21. 5. 2017 v den svých 46. narozenin, váží 45 kg a stejně jako originál je 695 mm široký, 965 mm vysoký a 2000 mm dlouhý s rozvorem kol 1297 mm. Pro zhotovení součástí, z nichž např. startovací páka, hnací řetěz, palivový kohoutek či boční kastlíky s dřevěnými panty jsou „funkční“, použil 22 druhů dřevin. A to jak s ohledem na pevnost, kdy např. stojánek je z jasanu, tak pro zvýraznění detailů a barevných přechodů jednotlivých dílů.

„Pro díly, které jsou v originále červené, jsem většinou použil olši, a to s výjimkou rámu, kde jsem vzhledem na nezbytnou pevnost sáhnul po jasanu. Pro hliníkové

Řetěz je jako u reálné motorky složen z článků, ráfky a pneumatiky naopak lepené v šablonách z několika navzájem se překrývajících vrstev a poté frézované a broušené do finálního průměru





Dalším právě se rodícím dřevěným moto veteránem, kde Pavel Svoboda tentokrát začal u kol, je Jawa 50/550 – Pařez

nebo chromované díly jsem volil světlý javor a někdy (např. pro ráfky) buk, na které jsem ‚obul‘ dubové pneumatiky. Členitější díly (např. motor) jsem složil ze čtyř dřevin – dubu, švestky, javoru a smrku. V případě dubu jsem použil jak evropský, tak také americký a kromě již jmenovaných dřevin ještě bambus, borovice, břízu, habr, hrušku, jedli, jilm, lípu, mahagon, modřín, ořech, topol, třešeň a vrbu,“ upřesňuje autor motocyklu, na jehož výrobu kromě dřeva, lepidla pro spojení součástí a vosku či oleje pro povrchovou úpravu, nebyly použity žádné další materiály.

Od Péráka k Pařezovi a automobilovým veteránům

Hotového dřevěného Péráka P. Svoboda poprvé představil veřejnosti 17. 6. 2017 na motokrosařském okruhu v Pacově na 16. ročníku mezinárodní veterán rallye historických motocyklů. O 10 dnů později pak podruhé za přítomnosti médií

v pelhřimovském Muzeu rekordů a kuriozit při zápisu do České databanky rekordů Agentury Dobrý den jako motocykl vyrobený z 22 druhů dřeva. Loni na podzim, jak už bylo zmíněno na začátku profesního příběhu Pavla Svobody, se s ním autor pochlubil i svým kolegům z truhlářské branže na brněnském veletrhu Wood-Tec, kde se objevil i jeho potenciální kupec.

„Pérák je moje srdeční záležitost a proto ho nikdy neprodám. Navíc jsem ho věnoval manželce za to, že mě k němu vyhecovala a také za to dvouleté ‚odloučení‘. Ale protože bych chtěl svoje další podnikání kromě klasické truhlářiny orientovat i tímto směrem, domluvili jsme se, že tomuto zájemci (provozovatel dřevovýroby a současně prodejce motocyklů) vyrobím Jawu 50/550 – Pařez. V současné době mám rozpracované 3 kusy, z nichž jeden bude pro něj, druhý zůstane můj a třetí bude připraven pro dalšího případného zájemce,“ pochlubil se závěrem Pavel Svoboda s tím, že

na loňském Pacovském okruhu oslovil svým dřevěným modelem také přítomné majitele a sběratele automobilových veteránů, pro které začal zhotovovat výdřevy karosérii, přístrojové desky, vnitřní výplně dveří apod. ■

Základní faktografické údaje o firmě

Název: Pavel Svoboda – Truhlářství
Místo: Horní Cerekev
Rok založení: 1992
Počet pracovníků: 1
e-mail: drevene.motorky@seznam.cz



Díky Péráku se zákazníci truhláře stali i někteří majitelé automobilových veteránů

