

Галерея MB&F M.A.D. в Женеве представляет велосипед «пенни-фартинг», изготовленный вручную мастером из Чехии Зденеком Месичеком (Zdenek Mesicek) на основе традиционной конструкции 19 века.

Пенни-фартинг - один из самых узнаваемых велосипедов за всю их историю, обладающий, при этом, крайне своеобразной конструкцией. Глядя на прошлое из нашего времени, трудно представить себе, как можно было додуматься посадить человека верхом на огромном колесе, с не достающими до земли ногами, и считать получившееся эффективным средством передвижения, но на протяжении нескольких лет именно так и было!

Когда в 1870-х появились первые пенни-фартинги, их считали более совершенными по сравнению с предшественниками, такими как велосипед на стальной раме с деревянными колесами, прозванный «буоншейкером» (т.е. «костотрясом»). Большое переднее колесо пенни-фартинга не только позволяло развивать более высокую скорость, но и сглаживало неровности булыжных мостовых. Однако его популярность была недолгой. В 1885 году в продаже появился «безопасный велосипед», предшественник привычного нам современного велосипеда, и к 1893 году производство пенни-фартингов было почти полностью прекращено.

История высококолесных велосипедов фирмы Mesicek начинается не в 1880-х, когда езда на этом двухколесном транспорте была уделом мужчин в цилиндрах, носящих сюртуки и монокли, а столетием позже в коммунистической Чехословакии, как тогда называлась эта страна. В городке Кийов, расположенном в 200 километрах от Праги, инженер Йозеф Месичек нашел сильно потрепанный старинный велосипед и загорелся идеей, изменившей его жизнь.

При коммунистическом режиме 1980-х годов личная свобода повсеместно ущемлялась: не одобрялась религиозная жизнь, ограничивалась частная собственность и заграничные поездки. Но одно занятие в Чехословакии было не только разрешено, но и горячо поощрялось, - спорт.

В Кийове существовал городской клуб велосипедистов, насчитывавший 64 члена и лишь два велосипеда, выделенных государством. Йозеф посчитал найденный им велосипед отличной возможностью увеличить клубный велопарк на одну штуку и познакомить молодых велосипедистов с классической формой велосипедной езды. Он разобрал его и с успехом восстановил. Однако одного нового велосипеда не хватало на всех членов клуба, поэтому Йозеф решил построить еще один своими руками. А затем еще один, и так до тех пор, пока обычное хобби не превратилось в страсть всей жизни, которая передалась и его сыну Зденеку.

«Я никогда не занимался ничем другим, кроме изготовления велосипедов», - говорит 36-летний Зденек, владелец фирмы и дизайнер велосипедов Месичека. – «Когда я учился в школе, мы уже делали велосипеды дома. Я с детских лет занимался ими вместе с отцом. Сначала мы собирали все, что было связано с велосипедами, но вскоре начали специализироваться на высококолесных моделях. Мы никогда не думали, что изготовление велосипедов станет нашей профессией, мы просто хотели реставрировать старые велосипеды. Но наши велосипеды стали пользоваться спросом у друзей, и мы стали делать все больше и больше собственных. Так это стало нашей работой и образом жизни».

После падения Берлинской стены в 1989 г. и краха коммунистических режимов в странах Советского блока, жители бывшей Чехословакии начали медленно и постепенно привыкать к идее частного предпринимательства. Зденек Месичек был тогда студентом железнодорожного училища и собирался стать инженером-железнодорожником, но узнав, что его отец хочет превратить изготовление высококолесных велосипедов в коммерческое предприятие, он стал учиться на механика, чтобы уметь обращаться со сварочным аппаратом, токарными и фрезерными станками.

Сначала Месичеки не знали, будут ли их творения пользоваться спросом и смогут ли они наладить производство. У них не было никакого бизнес-плана, и иногда они едва сводили концы с концами, когда Йозефу приходилось вкладывать весь заработок в производство и вся семья жила на зарплату матери Зденека.

«Мы начинали без денег, без займов, без производственного помещения», - вспоминает Зденек. – «Пенни-фартинги мы делали у себя в гараже. Помню, иногда люди смеялись над нами и над нашей работой. Для нас это было трудное время, но мы многому научились».

Сейчас Месичеки все свое время отдают высококолесным велосипедам, которые они собирают своими руками. Их творения высоко оценивают страстные поклонники велосипедов по всему миру. В последние пять лет Зденек перенял от отца управление фирмой и сейчас владеет мастерской с четырьмя работниками в Челожнице, недалеко от Киева. Токарь, двое шлифовальщиков и по совместительству полировщиков и один фрезеровщик оказывают неоценимую помощь Зденеку, который контролирует весь производственный процесс, от выбора материалов, сварки и шлифования самых трудоемких деталей и до сборки готовых изделий.

Каждая деталь обрабатывается вручную и соответствует самым высоким стандартам. Ничего не делается в спешке. Для Зденека, фирменные велосипеды Mesicek воспроизводят конструкторские решения ранних высококолесных велосипедов, а ремесленное мастерство отца и сына Месичеков является данью уважения смелым первопроходцам велосипедного дела и изобретателям первых высококолесных велосипедов, таким как француз Эжен Мейер (Eugene Meyer) и англичанин Джеймс Старли (James Starley).

«Мы полностью следуем традициям в отношении конструкции и выбора материалов», - говорит Зденек. – «Мы стараемся достичь наилучшей комбинации деталей, имевших хорошее качество в прошлом, но также привнесли несколько нововведений, например, таких как пылестойкие подшипники и облепленные ободья колес».

Все велосипеды Месичеков – это произведения ручной работы с личными серийными номерами. Всего за двадцать лет с тех пор, когда их страсть к пенни-фартингам переросла в полноценное коммерческое предприятие, было изготовлено лишь 770 велосипедов.

«Когда я делаю велосипед, я чувствую свою ответственность», - объясняет Зденек. – «Велосипед должен красиво смотреться, иметь хорошо обработанные поверхности, а также безотказно работать и быть на высоте в плане безопасности. И когда наш велосипед готов к отправке, это немного похоже на то, когда ваш повзрослевший ребенок покидает родительский дом».

Удивительно, но некоторые владельцы пенни-фартингов ездят на них каждый день, в лучших традициях 1870-х годов! «Да, пара человек ездят на них каждый день», - говорит Зденек. – «Но большинство выставляют свои велосипеды дома и иногда катаются в свободное время».

Путь от коммунистической Чехословакии 1980-х до галереи MB&F M.A.D. в Женеве в 2013 году был долог, но пенни-фартинги Месичеков преодолели его. Мы приглашаем вас прийти и восхититься их великолепием! И попробовать понять, что же заставляет увлекаться пенни-фартингами с такой страстью.

Особенности

- Рули, тормоза, ступицы, педали и шатуны полностью никелированы.
- Ручки руля изготовлены из древесины вишни.
- Рама выполнена из бесшовных труб Mannesmann, передние вилки с порошковым покрытием выполнены из гнутых полос листовой стали толщиной 2,5 мм.
- Ободья колес также выполнены с порошковым покрытием.
- Седло из воловьей кожи за пару недель до установки предварительно состаривают.
- Цветовые решения разнообразны: для покраски рамы предлагается выбор из 89 оттенков, а педали и крышки могут быть черного или красного цветов.
- В число дополнительных аксессуаров входят: копия лампы на масле (работающая от батареек), звонок, сигнальный рожок, установленный на руле багажник и набор ремонтных инструментов.

- *А как насчет колес? Это же пенни-фартинг! Диаметр передних колес – от 28 дюймов (71 см) до 56 дюймов (143 см). Велосипед самого большого размера, с полным комплектом аксессуаров, весит менее 14 кг.*

Происхождение названия «пенни-фартинг»

Это необычное название пришло от монет Великобритании: более крупной, пенни, и мелкой монеты фартинг, достоинством в четверть пенни. Большое переднее колесо и заднее поменьше – выглядят как пенни и фартинг, поставленные вертикально рядом друг с другом – отсюда и произошло это название.