

*Aleš Norský: Model maker Martin Březný (mbmodelcars.eu) creates unique models of Formula 1 cars in the 1:43 scale. He is known for his absolute precision and attention to detail. Each model requires individual approach to planning, material selection and manufacture. During the past decade, Martin has build-up global customer base and reputation. We talked about this and other things in March 2017.*

**A.N. In the beginning, was there a fan who decided to make models of the cars he admired, or was it modeling that introduced you to the world of motorsport?**

M.B. The fan came first. Although, what initially introduced me to Formula 1 could have been the cut-out-and-fold paper cars, published in one of the magazines back then. In any case, I became F1 fan already at the age of six.

**Over time the hobby became a profession. What led you to the decision to bet everything on this single card?**

Actually, it is a long story. Those paper cut-outs were at the very beginning and I was fascinated by them. But when later on I got a gift of slot-car track...that brought it into entirely another dimension. Of course, I began to build my own slot-cars, and it was not long before all my buddies wanted their own. So I sold first models already at the age of 12, for a price slightly above the cost. Naturally it was all quite primitive in comparison...for example I got the JPS logos for my Lotus from cutting the cigarette box into pieces. Later we moved our racing on the real asphalt. The town had built a new road in a nearby quiet neighborhood, so we draw a track on it with a piece of chalk. Our cars were not radio operated or anything, we just pushed them around not unlike they do in curling. But the game had strict rules with penalties for going off. It grew into a real obsession, where we organized an entire championship, including Saturday qualifications, on race tracks copied exactly from the World Championship.

Anyway, the life went on and brought all those other things, like education, military service, and finally employment at the Nová Hut' metal foundry. Toward the end of the 1980s, Atari computer games were gaining a lot of popularity. I had one with baseball, and began to think about converting it to a table game. It came out pretty well and in 1994 I quit my job and started a sole proprietorship with games and toys. A very lucrative opportunity presented itself in form of an offer from Škoda Auto. I went to Mladá Boleslav and met with the Volkswagen marketing representative, who really liked my sample, and wanted me to deliver 60000 more. By the time I got back home, I had another offer from him on my FAX machine, which would increase the entire order to 150000 models. That meant I needed initial capital, but my bank was skeptical about the strength of the collateral, and after few months, finally denied my application. I tried another bank in Germany, and asked for advance directly from Volkswagen, but in the end I was forced to abandon the whole thing. I did work on it in the meantime, though, so at least I gained valuable experience about what such undertaking really entails. Nonetheless, I needed to make a living, so I switched my focus to metal trade business. In 2004 I received an offer to join Vítkovice Steel as Technical Director, but after two years I have finally decided to concentrate on what I have dreamt about my entire life. We moved in with my wife's parents and used funds from the sale of our apartment to purchase the necessary equipment...and that is how it all started. I am basically self-taught, but because I was interested in this sort of thing my entire life, I have picked-up few tricks along the way. But it does not pay all the bills, so I still maintain another source of income.

**Why exactly 1:43?**

It is not too big, yet large enough to identify all the details. For this reason, it is the most popular size with the collectors.

**I realize that the internet offers opportunities hardly imaginable 20 years ago. But still, how does one guy from small Moravian town manage to establish himself in an environment, where the players include companies like Minichamps, Bburago, or Tameo Kits?**

I am not in direct competition with Minichamps and Bburago. Tameo makes other types of cars and I have a cooperative relationship with them...including my visit at their Italian factory. I never needed to spend any money on advertising, everything channels through my web-site and facebook. That is how I have reached clients from around the world.

**In comparison with those established larger companies, is your individual approach and production of custom-made models an advantage? I know that you are the only one making certain models.**

Undoubtedly. I like to make cars that no one else has.

**In our experience, what type of collector is most common out there? People who collect certain team, the World Championship winners, or a particular sponsor?**

All of the above and more...but most are focused on particular theme, of course.

**Do you mostly get orders for single models, or entire series?**

Primarily single pieces that they need in order to enlarge or complete their already existing collection. But many come back with additional orders, after they verify the quality that I offer. I have one customer to whom I have delivered over 200 cars.

**Can you reveal who is your most interesting customer?**

Grand Prix Models are the largest. It is the premier store in Europe and maybe all manufacturers deliver to them. I have many individual customers, of course. After some unpleasant experiences in the past, I now require full payment up front and my clients need to wait 2-3 months for delivery. Fortunately, nobody has any problems with that.

**How big is your own collection?**

About 60 pieces. I don't have time for my own collection...that needs to wait.

**As far as I know, most of your production are older cars. What are the biggest obstacles in making the modern machines?**

You must obtain a license and they do not come cheap, trust me. I have Mercedes, BMW-Sauber and McLaren, among others. One of my better moves over the years was approaching Brawn already early in 2009.

**Your attention to detail is well acknowledged. Yet, how do you find the information on how exactly had a particular car looked at a given Grand Prix sometimes in the 1970s, when things were not as standardized as today, and in some instances the stickers on the car may have been different in qualifying and in the race?**

I am looking everywhere I can. Besides copies of various technical documentation, I have compiled a collection of some 300000 photographs. I especially value any input directly from people who were there at the time. For example, Tony Trimmer was very open and helpful with providing details about the Maki car.

**Another problem must be determination of the exact size of, for example, rear wing (in relation to the rest of the car) or the precise color shades. Do you have any schematics for that, or are you guessing from the photographs?**

Accurate size of various parts often needs to be deducted from pictures. If I know the exact measurement of another component, the tyre for instance, then it works out pretty well. Same with colors, it is mostly guess work. But I have developed my own color database for different teams.

**What materials do you use? For example, how close is your tyre to the real thing?**

Predominantly white metal (a tin based alloy) and resins. The tyres are made from rubber, so they are relatively accurate. I do dry and wet thread patterns, as needed. Then the color, stickers and protective clear finish on top. Each model contains approximately 300 parts.

**Do you also make display cases or is that contracted from someone else.**

I do neither. I leave that to the collectors, they all have their preferred way of display anyway. I make the cardboard boxes and secure the models against damage in foam wrap. What I contract from others is the actual printing of decals on special printers. There are two or three people in the Czech Republic who do it right and each has their own expertise. I utilize them depending on what particular type of order I work on.

**In the real Formula 1, drawing board has been cast aside long time ago and it is all about 3D graphics and CFD analysis. How did virtualization influence the world of model making?**

I always start with pencil drawings, then 2D program and finally 3D graphics for each individual component. The parts are cast and manufactured on milling machine. One has to be careful with the 3D program, though. The final product has on it the stickers and up to six coats of paint. Even if it we are talking about microns, you have to incorporate certain tolerances into your planning, otherwise the painted parts will not assemble correctly.

**You are a long time fan of Formula 1. Are you more interested in the action on track, or in the engineering side of things?**

Both equally.

**An experienced model maker also is a constructor of sorts. What is your opinion of the modern cars, and what would you change, if you had that power.**

I would reverse time to 1976...those were the most beautiful cars.

**Right now, Formula 1 is undergoing maybe historic changes. What are your expectations for the future?**

Hopefully they will finally bring back the real cars!

**Prost or Senna?**

Categorically Senna!!!

**And finally...did I forget to ask anything?**

You would have to answer this one yourself :)

*Aleš Norský: Modelář Martin Březný (mbmodelcars.eu) se zabývá výrobou unikátních modelů vozů Formule 1 v měřítku 1:43. Je znám především naprostou precizností a pozorností, kterou věnuje všem maličkostem. Každý model vyžaduje individuální přístup plánování i výroby, výběru materiálů a dalších detailů. Během posledního desetiletí si Martin vybudoval globální klientelu a reputaci. O tom i dalších věcech jsme se bavili v březnu 2017.*

**A.N. Byl na začátku fanda automobilových závodů, který se rozhodl dělat modely vozů, které obdivoval, nebo to bylo modelářství, které tě přivedlo k motoristickému sportu?**

M.B. Fanda byl první...i když k Formuli 1 mě možná přivedly vystřihovací papírové skládky aut, které tehdy vycházely v jednom časopise. Každopádně jsem se fanouškem Formule 1 stal už v šesti letech.

**Časem se z hobby stala profese. Co tě přivedlo k tomu, vsadit všechno na tuto jednu kartu?**

Je to vlastně dost dlouhý příběh. Úplně na začátku byly ty papírové skládačky, které mě fascinovaly. Ale když jsem později dostal autodráhu...to vneslo do věci zcela novou dimenzi. Samozřejmě jsem se pustil do výroby vlastních autíček a netrvalo dlouho, než ostatní kluci chtěli taky takové. Takže první modely jsem prodal už ve 12 letech za cenu trochu převyšující náklady. Samozřejmě, že v porovnání s dneškem to bylo docela primitivní...například nápisy JPS jsem na model Lotusu získal rozstříháním krabičky od cigaret. Později jsme z autodráhy přešli na skutečný asfalt. V jedné poklidné čtvrti postavili zbrusu novou cestu, na kterou jsme si křídou nakreslili dráhu po které jsme autíčka postrkovali setrvačností...mělo to přísná pravidla a pokuty za vyjetí z trati. Přerostlo to v úplnou posedlost, kdy jsme uspořádali celý šampionát, včetně sobotních kvalifikací, na konkrétních tratích přesně okopírovaných ze skutečného mistrovství světa.

Nicméně, život časem přinesl další věci jako studium, vojnu, a zaměstnání v Nové Huti. Koncem osmdesátých let se dost začaly rozmáhat počítačové hry Atari, a já jsem měl jednu s baseballem. Časem mi to začalo trochu vrtat hlavou a pokusil jsem se vymyslet stolní verzi, která se nakonec docela povedla. V roce 1994 jsem v práci dal výpověď a zařídil si živnostňák v oboru hry a hračky. Naskytla se mi velmi lukrativní příležitost spolupracovat s automobilkou Škoda. V Mladé Boleslavi jsem se setkal přímo s marketingovým zástupcem Volkswagenu, který na základě vzorku, který jsem dodal, projevil zájem o 60 tisíc kusů. Když jsem dorazil zpátky domů, měl jsem od něho ve FAX mašině další nabídky, které celou zakázku rozšířily na 150 tisíc modelů! Což znamenalo potřebu získat úvěr na rozjetí výroby. Banka ale nebyla ochotna uznat moje záruky a po několika měsících žádost definitivně zamítla. Zkoušel jsem to i třeba u banky v Německu a u Volkswagenu samotného, ale nakonec jsem to celé musel pustit k vodě. Během té doby jsem se ale projektu věnoval, takže jsem alespoň posbíral dost zkušeností o tom, co a jak taková situace obnáší. Modelaření jsem ale musel na nějakou dobu pustit z hlavy a živil jsem se obchodováním s kovy. V roce 2004 jsem dostal nabídku dělat technického ředitele ve Vítkovcích, ale po dvou letech jsem se definitivně rozhodl pustit se do toho, o čem jsem vlastně snil celý život. Odstěhovali jsme se se ženou k jejím rodičům a z prodeje vlastního bytu jsem pořídil potřebné vybavení...a tak to všechno začalo. Ve všem jsem vpodstatě samouk, ale protože mě tyhle věci baví opravdu od dětství, tak jsem za ty roky už ledacos pochytíl. Na živobytí to ale úplně není, mám ještě další příjem.

## **Proč zrovna měřítko 1:43?**

Není to příliš velké, ale zároveň to už má dobře rozeznatelné všechny detaily. Proto je tato velikost mezi sběrateli nejrozšířenější.

**Chápu, že internet umožňuje mnoho věcí těžko myslitelných před dvaceti lety. Ale přesto, jak se jeden chlapík z moravského městečka dokázal prosadit v branži, ve které k hráčům patří firmy jako Minichamps, Bburago, nebo Tameo Kits?**

Minichamps ani Bburago nepatří k mojí přímé konkurenci. Tameo dělá jiné typy vozů a navíc navzájem spolupracujeme, navštívil jsem i jejich podnik v Itálii. Já sám jsem nikdy nepotřeboval investovat do propagace, všechno se odehrává přes web-stránky a facebook, díky kterým jsem byl schopen získat zákazníky z celého světa.

**Je v konkurenci s těmito více zavedenými a většími firmami tvoji výhodou možnost individuálního přístupu a výroby konkrétních modelů na zakázku? Pokud vím, některé z modelů děláš jako jediný na světě.**

Rozhodně. Rád se zaměřuji na auta, která nikdo jiný nemá.

**Jaký druh sběratelů je podle tvých zkušeností nejběžnější? Jsou to například sběratelé vozů určitého týmu, vozů mistrů světa, nebo konkrétního sponzora?**

To všechno a víc...ale samozřejmě je mnoho těch tematických.

**Je většina tvých objednávek pro jednotlivé vozy, nebo si lidé objednávají celé série?**

Spíše chtějí jednotlivé vozy, kterými si doplňují už existující sbírky. Ale mnozí se pak vrátí a kupují další a další auta poté, když se přesvědčí v jaké kvalitě vyrábím. Jednomu zákazníkovi jsem už dodal přes 200 modelů.

**Můžeš prozradit kdo je tvým nejzajímavějším zákazníkem?**

Hlavním odběratelem jsou Grand Prix Models, což je největší obchod v Evropě, kterému dodávají snad všichni výrobci. Pak mám samozřejmě mnoho jednotlivců. Po několika neblahých zkušenostech z dřívějška dnes požadují zaplacení předem a zákazník si na dodávku musí 2-3 měsíce počkat. Naštěstí s tím nikdo nemá potíže.

**Jak rozsáhlá je tvoje osobní sbírka?**

Asi 60 kusů. Na vlastní sbírku nemám čas...to přijde později.

**Pokud vím, většinu produkce tvoří starší typy. Co je největší překážkou k výrobě současných modelů?**

Je nutná licence a ty něco stojí...věř mi, že to není málo, Já mám licenci i na Mercedes, BMW-Sauber a McLaren. Jedním z mých dobrých tahů například bylo oslovit Brawn už začátkem roku 2009.

**Tvoje pozornost k detailům je vyhlášena. Jak ale sháníš přesné údaje o tom, jak který vůz vypadal v daném konkrétním závodě někdy v sedmdesátých letech, kdy situace nebyla zdaleka tak standartizovaná jako dnes a například reklamní nálepky na voze se občas mohly změnit od kvalifikace k závodu?**

Sháním všude, kde to jde. Kromě různé technické dokumentace mám vlastní archiv asi 300 tisíc fotek. Velmi si cením osobních údajů od lidí, kteří tam tehdy byli. Například Tony Trimmer byl velmi ochoten a nápomocen v poskytnutí detailů k vozu Maki.

**Dalším problémem musí být třeba i přesné rozměry křídel (v poměru k celému vozu) nebo odstíny barev. Máš k dispozici nějaká schémata a vzorníky, nebo to spíše odhaduješ z fotografií?**

Velikosti dílů musím často dopočítat podle fotek. Když znám alespoň jeden přesný rozměr, třeba pneu, tak to docela spolehlivě funguje. Barvy musím většinou odhadovat, ale už jsem si vytvořil vlastní vzorníky pro různé týmy.

**Jaké používáš ve výrobě materiály? Jak blízko mají například tvoje pneumatiky k těm skutečným?**

Především bílý kov (což je slitina na základě cínu), a pryskyřice. Konkrétně pneu jsou z pryže, takže jsou relativně přesné. Dělam samozřejmě suché i mokré vzorky. Potom barva, nálepky, a ochranný lak nakonec. Každý model se skládá z plus/minus 300 dílů.

### **Vyrábíš si i krabičky, nebo je dodává někdo jiný na zakázku?**

Prosklené krabičky nedělám ani nedodávám. To nechávám na sběratelích, kteří stejně většinou mají svoje specifické vitríny, takže je to zbytečné, Dělán si kartonové krabičky a mám modely zabezpečené proti rozbití v pění. Co si objednávám je samotná výroba vodolepek v profesionální tiskárně. V republice jsou tak 2-3 lidé, kteří to opravdu umí a každý má svou vlastní expertizu. Využívám jejich služeb podle toho o jakou zakázku se zrovna jedná.

### **Ve skutečné Formuli 1 dávno vymizelo rýsovací prkno a vše se točí kolem 3D grafiky a CFD analýz. Do jaké míry zasáhla virtualizace svět modelářů?**

Vždycky nejdříve kreslím náčrty na papír, pak 2D program a nakonec kresba dílů v 3D programu. Odlitky a samotná výroba na frézce. Člověk musí ale být s 3D výkresem opatrný. Konečný model na sobě má nálepky a až šest vrstev barev a laku. I když se jedná o pouhé mikrony, musí se počítat s určitou vůlí aby ty nalakované díly nakonec do sebe přesně zapadly.

### **Jsi už dlouholetým fanouškem Formule 1. Zajímá tě více zápolení na trati, nebo spíše inženýrský pohled na věc?**

Obojí stejně...

### **Zkušený modelář je zároveň trochu i konstruktérem. Co říkáš na současné vozy a co by jsi změnil, pokud by to bylo ve tvé moci.**

Vrátil bych rok 1976...to byly nejkrásnější vozy.

### **Formule 1 prochází možná historickými změnami. Jaká máš očekávání do budoucna?**

Snad konečně přijdou zpátky pořádná auta!

### **Prost nebo Senna?**

Jednoznačně Senna!!!

### **A nakonec...zapoměl jsem se na něco zeptat?**

Na to si budeš muset odpovědět sám :)