

DOBŘE ZPRÁVY PRO CHLAPY V MONTÉRKÁCH

Zpátky na učňák:
Výměna DPF



Řídíme legendy:

VOLVO P1800ES



Český tým na špici

Vidět vítězit českou krev vždy potěší. Zvlášť když jde o prestižní mezinárodní klání nejlepších sportovních aut.

Skvělým výsledkem v Portimao potvrdil český tým Scuderia Praha svou skvělou stabilní formu a prodloužil tak šňůru svých úspěchů v posledních 12 měsících, kterou zahájilo vítězství na předložském 24hodinovém závodě Epilog v Brně.

Tým, jehož součástí je přední okruhový jezdec Josef Král, dokázal se svým nabroušeným Ferrari 488 GT3 dominovat v celé řadě závodů.

Nasajte atmosféru z fotek z vítězného tažení na okruhu v Portimao!



Chlapi,

tohle číslo Garážinfa bude hodně technické. Méně prohánění zajímavých aut po horkém asfaltu, méně snění nad auty snů, více tvrdé práce v dílně: Představíme šikovné spotovačky, které ušetří váš čas i peníze při opravě karosérie, poradíme jak vyměnit DPF filtr, představíme užitečné pomůcky pro vaši práci. Pokud neděláte v autorizovaném servisu Rolls Royce, nejspíš nechodíte do práce v obleku od Armaniho, ale v montérkách: V módní rubrice představíme novou linii pracovních kombinéz ACI.

Podívali jsme se ale také na historii a pod kapotu klasického Volvo P1800SE, a zakladatel seriálu EDDA CUP přiblíží, co obnáší účast v závodech do vrchu. Olina už po nocích nesleduje Jágra v NHL, takže svou várku novinek dodala včas a dala si celkem záležet. Posuďte sami.

Váš tým ACI.

Pokud chcete tento magazín dostávat pravidelně, pošlete nám kontaktní údaje (email pro elektronickou verzi, korespondenční adresu pro tištěnou verzi) na email info@aci.cz.



Garáž Info | Magazín pro chlapy, co drží auta při životě

Vydavatel: ACI - Auto Components international, s. r. o.

Těšíme se na Vaše náměty a připomínky. Za případné tiskové chyby se omlouváme. Vydavatel neručí za obsah inzerátů. Komerční nabídky platí do vyčerpání zásob. Změna cen vyhrazena © 2018 ACI - Auto Components international, s.r.o.



Pro embéčko i pro traktor

UNIVERZÁLNÍ SPÍNACÍ SKŘÍŇKA

Kód: 9900Z02

Cena: 599 Kč (25,16 EUR)

Stále ve spojení

NABÍJEČKA DO AUTA 2X USB

- Signalizace palubního napětí

Kód: 9901047

Cena: 244 Kč (9,62 EUR)



Parkuj jako profesor!

PARKOVACÍ ASISTENT

- Zadní zvuková signalizace
- Parkovací kamera s IR přisvícením
- 4,3" TFT displej

Kód: 9900PA07

Cena: 2 403 Kč (94,57 EUR)

Nůžkový zvedák

- Zdvih 95-380 mm

Kód: 9901037

Cena: 479 Kč (18,85 EUR)



Neuvař to!

UNIVERZÁLNÍ ELEKTRICKÝ MĚŘIČ TEPLoty VODY

- 12 V

Kód: 9903002

Cena: 932 Kč (39,16 EUR)



Vercajk v kupě

BOX NA NÁŘADÍ JUST 500

- Pro užitková vozidla a přívěsy
- 500 x 350 x 400 mm

Kód: 99080700

Cena: 1 243 Kč (49,69 EUR)

Ekologova radost

RECYKLÁTOR VÝFUKOVÝCH PLYNŮ (EGR) S CHLADIČEM SPALIN

- Pro motory 1.6 TDI, 2.0 TDI

Kód: SA 03L131512DQ

Cena: 4 834 Kč (250,21 EUR)



Ceny jsou maloobchodní s DPH

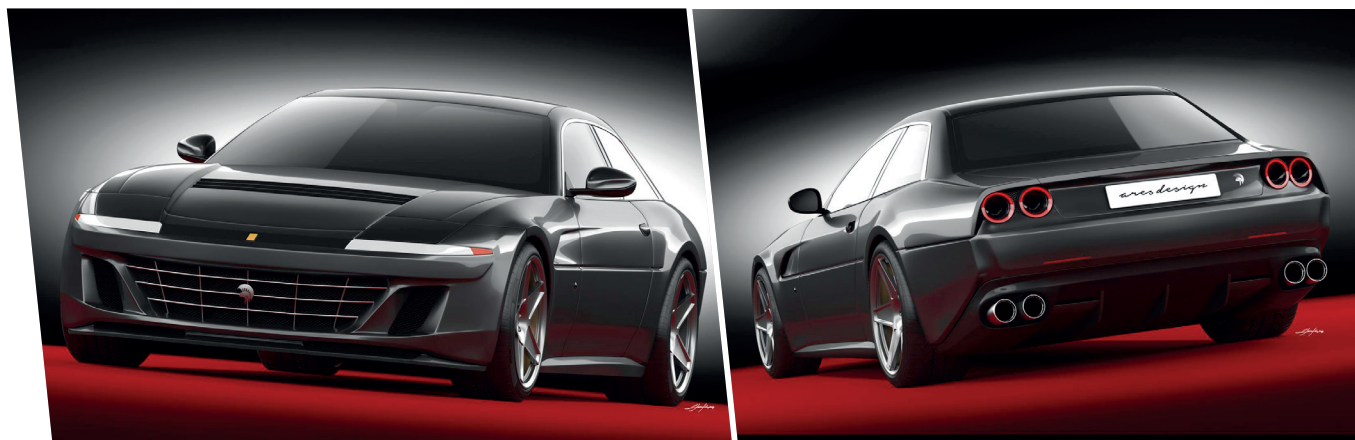


Chytré kleště

SADA SAMOSVORNÝCH UPÍNACÍCH KLEŠTÍ 16 KS

Kód: SH 2100168

Cena: 2 594 Kč (102,10 EUR)



Nelíbí se vám Ferrari GTC4 Lusso?

Firma Ares Design vidí budoucnost v důkladné přestavbě aut. Není jen tak nějaká parta lokálních tunerů. Šéf Dany Bahar je bývalý marketingový guru Ferrari a Red Bull a měl také na starosti expanzi značky Lotus. Firma nabízí řadu zajímavých vozů, jako je Panther (legendární De Tomaso Pantera na platformě Lamborghini Huracan), několik silně modifikovaných 911 a Defenderů a nově praktické Ferrari GTC4 Lusso v nádherném retro kabátu.

OLINA: "NEJPRAKTIČTĚJŠÍ FERRARI UŽ NEMUSÍ BÝT TO NEJŠKAREDŠÍ.."

Bullit 2018

Kdo by neznal nejslavnější automobilovou filmovou honičku... Ford vzdává hold legendárnímu Mustangu z filmu Bullitův případ (1968) jeho novou edicí s názvem Bullit. Mustang v barvě svého vzoru je posílený na 475 koní, má vstupy vzduchu z GT350, hlasitější výfuky, manuální převodovku a spoustu další věcí. První předprodukční kus se v aukci prodal za nějakých 6 milionů, ale standard bude mnohem levnější.

OLINA: "MUSTANG JE TU NOVÝ A LEPŠÍ, ALE STEVE MCQUEEN BUDE VŽDY JEN JEDEN.."



Mega Niva

Pokud jste fořt a Lada Niva vám připadá málo terénní, je tady PSA Bronto Marsh na obrovských nízko tlakých pneumatikách. Ruská firma se zaměřuje na užitková vozidla odvozená od sériových osobních vozů značky Lada. V nabídce je také kombi, pick-up a sanitní verze.

OLINA: "S TÍMTO ATEM BY SERIÁLOVÝ NÁVŠTĚVNÍCI SPLNILI MISI V PŮLCE DRUHÉHO DÍLU.."

Supersport z Indie

Indie není v oblasti aut nováčkem, ale v oblasti supersportů zůstávala dlouho panenská. To má změnit DC Avanti. Ostře řezaný vůz, který produkuje firma DC Design, dosud známá spíše tvorbou prototypů. Nečekejte nějaký mohutný motor a tisíc koní. Pohání jej foukaný dvoulitrový čtyřválec z Renaultu Megane RS a podvozek je také laděn spíše na komfort dálnovýchodních cest než na chirurgicky přesné krájení evropských apexů. V Evropě by mohl stát kolem 1,5 milionu.

OLINA: "ZA CENU KOLEM MILIONU A PŮL UDĚLÁ SLUŠNÉ HALÓ NA DAVY PŘED OBCHODÁKEM, ALE FOTBALISTA SI HO NEKOUPI. POKUD NEKOPE ZA BANÍK!"



Land Rover na uhlí

Anglický penzista Frank Rothwell už měl v životě hotovo, ale rozhodl se zjistit jednu zásadní věc: Jak by jeho letitý Land Rover fungoval s parním strojem na místo motoru? Po 400 hodinách práce znal odpověď. Jede sice jen necelých 25 km/h a kouří jak stará Avia v kopci, ale ty náklady na provoz...

OLINA: "A TEN POCIT, KDYŽ MÍJÍ BENZÍNOVOU PUMPU SE ZDVIŽENÝM PROSTŘEDNÍKEM.."

Bez benzínu a bez čtvrtého kola

Tříkolový koncept v praxi funguje lépe, než by se na pohled mohlo zdát, jak jsme se přesvědčili dříve při testu tříkolky Morgan. Co když je ale do něj zapřáhnutý místo velkého V-twinu s omezeným rozsahem použitelných otáček elektromotor? Zábava je tu na rozdávání... A to je případ stroje Vanderhall Edison. Svezli byste se?

OLINA: "NA KOLIK NABITÍ TO VYJEDE NA GROSSGLOCKNER?"





KRÁSNĚ PODIVNÝ VIKING VOLVO P1800ES



Říká se mu “Rakev pro Sněhurku”, to kvůli nezvyklému tvaru karoserie. Ve skutečnosti je to auto, které předběhlo konkurenci o celé roky... Přitom jeho start byl velmi problematický a chybělo málo, aby se vůbec nevyrábělo. A fanoušci se dodnes přou, jestli je hezčí první verze kupé s označením P1800S, nebo právě tato verze P1800ES, která se začala vyrábět o několik let později.

Všechno to bylo o tom, že se Volvo ošklivě spálilo, když se chtělo v roce 1956 prosadit na americkém trhu s otevřeným modelem P1900, kterých se nakonec vyrobilo jen 68 kusů. Ne, to opravdu není překlep. To auto bylo tak špatné, že ho zkrátka nikdo nechtěl. Plán přitom byl, že budou stavět 300 aut ročně... Jenže se brzy ukázalo, že karoserie nemá dostatečnou tuhost, laminátové díly praskají a občas se vzpříčily dveře. Takže když viceprezident Volva pro techniku Helmer Petterson přišel s tím, že by se to mohlo zkusit ještě jednou, mělo z toho hodně lidí kopřivku. Petterson však zadal práci italskému studiu Frua, které patřilo světoznámému studiu Ghia. Šlo o to, že italský design byl v té době v kurzu, což mělo autu pomoci prosadit se na prodejním trhu. Je vtipné, že lidé v automobilce a pak i veřejnost přijali první návrhy na design auta s obrovským nadšením, jenže ve skutečnosti jim Petterson ukázal obrázky svého syna Pelleho, který je, byť jako zaměstnanec studia Frua, vytvořil ze své vlastní iniciativy. Volvo tuto skutečnost ofi-

ciálně přiznalo až v roce 2009, ale co už. Karosárna Frua postavila tři prototypy, označené jako P958-X1 až P958-X3, všechny byly nádherné a tvary omračujícího kupé si nezdaly se soudobými Ferrari nebo Aston Martin. Rozdíl byl jen v tom, že všechny tři využívaly techniku Volva Amazon, ale o tom nikdo nahlas nemluvil.

Nelehký zrod

Volvo tedy mělo auto, ale nemělo výrobní kapacity. Helmer Pettersson osobně navštívil v prvním ručně vyrobeném pro-

totyvu X1 německého výrobce karosérií Karmann, ale přestože se domluvili na výrobě, tak Volkswagen nakonec jejich spolupráci zatrhl. Karmann tehdy totiž vyráběl kabriolety a kupé Volkswagen Karmann Ghia a automobilka trvala na exkluzivitě. Jednáni pak probíhala i s NSU, Drautz a Hanomag, ale u nich panovaly pochybnosti o kvalitě a kvantitě produkce. Nakonec se v roli zachránce objevila britská firma Jensen Motors, která měla volné výrobní kapacity. Ta se pak dohodla s firmou Pressed Steel Fisher na výrobě karo-

sérií a sériové produkci nového kupé už nic nestálo v cestě.

I když... P1800 se představilo v roce 1960 na autosalonu v Bruselu, protože příprava výroby běžela o poznání pomaleji, tak byl první kus dokončen až v březnu 1961 a byl hned vystaven na autosalonu v Ženevě přímo vedle Jaguara E-Type. Technika od Volva byla v pořádku, šlo o komponenty z typu Amazon 122S, se kterým model P1800 sdílel téměř celý podvozek i řadový čtyřválec 1 778 cm³ se dvěma karburátory



a výkonem 100 koní, ale zbytek auta vykazoval výrobní chyby. Díly karoserie neseseděly a lak vypadal, jak kdyby ho stříkal někdo na ulici. Volvo sice na výrobu dohlíželo, ale stejně to dopadlo tak, že Jensen dodal jen šest tisíc aut z plánovaných deseti tisíc a výroba se pak přesunula do nové továrny ve švédském Lundby, kde se auto s drobnými změnami vyrábělo pod označením P1800 S. Písmenko S znamenalo, že byl vůz vyroben ve Švédsku. V roce 1969 se pak v autě objevil nový dvoulitr B20B s výkonem 125 koní, o rok později přišel motor B20E se vstříkovaním paliva Bosch D-Jetronic a označení se změnilo na 1800E. Výkon vzrostl na 132 koní a v autě se objevily kotoučové brzdy na všech čtyřech kolech.

První Shooting Brake

Verze ES byla v plánu už od roku 1965, a následně vzniklo několik designových

prototypů se splývavou zadí. Byly sice zajímavé, ale nijak výjimečné. Proto Volvo přišlo se skutečně radikálním nápadem - kombi. Koncept P1800ESC (alias Viking) měl při představení v roce 1971 pozitivní ohlas, přesto si Volvo nechalo vyrobit dva prototypy u italských karosáren Coggiola a Pietro Frua, aby pak celý projekt nakonec dotáhl do konce Jan Wilsgaard, protože oba návrhy se Volvu zdály až moc odvážné. Tak přišel na svět elegantní třídvéřový shooting brake, první auto svého druhu. Asi nejvýraznějším designovým prvkem bylo velké prosklené víko kufru, což později opakovaly i další modely Volvo, třeba vozy s označením 480 nebo C30.

Modelů kupé Volvo P1800 se vyrobilo 39 407 kusů a třídvéřových 1800ES vzniklo za dva roky 8 077 kusů, dohromady tedy spatřilo světlo světa 47 484 těchto nezvyklých aut. Jeho osud zpeče-

tila nová americká nařízení z konce roku 1974 týkající se nárazových zkoušek.

Před pár lety se na tato ojedinělá Volvo téměř zapomnělo, ale dnes, v době extrémního zájmu o vše staré, jdou jejich ceny raketově nahoru. Auto k renovaci se prodává okolo půl milionu, pěkné kusy jsou za milion a zvláště zachovalé exempláře s jasnou historií pod 1,5 milionu aktuálně nekoupíte. Ale nemusíte se bát, že byste investovali do auta, které by se vám hned rozpadlo. Jistý Irv Gordon, Američan, se totiž se svým kupé dostal až do Guinnessovi knihy rekordů. S Volvem P1800S totiž najezdil tři miliony mil, tedy 4 827 000 km, přičemž motor byl repasován jen jednou při 1 940 000 km. Říká přitom, že udržet auto v provozu bylo snadné, jen mu dopřával pravidelnou servisní péči. **G**

NEJLEPŠÍ MUSCLE CARS

Nadupaná americká auta nezískala svou pověst pokročilou technikou, špičkovým designem, ani vytříbenými jízdními vlastnostmi. Proto to vše bychom nemuseli za oceán... Jejich doménou jsou obrovské motory, síla, rychlost v přímce a pověst „špatných chlapců“.

Srovnání se „zlými hochy“ vlastně až tak nekulhá. Zatímco evropské sportovní vozy můžeme vidět jako špičkové atlety desetibojaře v obleku, kteří hravě zvládnou většinu sportovních disciplín a večer ve společnosti baví dámy bonmoty u kvalitního vína, muscle car, to je potetované steroidové hovado s přebujelými bicepsy, které dává na odív ve zpoteném tílku. Chlemtá pivo, plive na zem a sport? Ve většině disciplín nemá šanci a je mu to jedno, ale v hospodě na páku desetibojaře utahá...

Fenomén muscle cars také nevznikl na závodních tratích, ani v ateliérech designérů... Prapočátek se udál ve Wilkes County v Severní Karolíně. Místo bylo v době prohibice známé jako „Hlavní město kořalky“. Prohibice zrodila pašeráky a ti potřebovali extrémně silná auta. Své Fordy a další stroje vylepšovali tak, aby snadno unikli policii. Některé stroje prý dokázaly uhanět rychlostí až 290 km/h s nákladem téměř čtyřset litrů alkoholu na palubě, nezřídka pod palbou, která nechala v karoseriích své stopy. I po skončení prohibice docházelo k pašování kořalky, která však s nástupem levného legálního alkoholu ztratila svou atraktivitu. Co pak s rychlými vyladěnými auty? Závodit!

Během 20. století stal ze závodů NASCAR americký národní sport s obřími stadiony, miliony fanoušků a bohatými sponzory. Automobilky zareagovaly a v krátké době začaly produkovat vysoce výkonné modely pro normální řidiče. Za první muscle car

je považován Oldsmobile 88 z roku 1949, osazený pětilitrovým vidlicovým osmiválcem „Rocket“. Ten nastavil základní parametry pro muscle cars: silný motor, lehká karoserie, vysoká rychlost. Na výzvu Oldsmobilu konkurence brzy odpověděla: Chrysler svým osmiválcem Hemi, Chevrolet motorem V8 Small Block, Ford, Pontiac...

Zlatá éra a ústup

Muscle car je původní americké sportovní auto pro každého, které šlo ruku v ruce s nárůstem popularity závodů ve sprintu. Rovná dráha o délce čtvrt míle (zhruba 400 metrů), kdo je na konci první, vyhrává – stačilo najít rovný úsek mezi semaforem a stali jste se pouličním hrdinou. Menší sportovní vozy typu Chevrolet Camaro, Plymouth Barracuda nebo Ford Mustang byly předzvěstí opravdových muscle cars (říká se jim pony cars), skutečné těžké váhy přišly ve formě nových generací – Shelby Mustang, Pontiac Firebird, Dodge Charger nebo Plymouth Road Runner. Jejich nejsportovnější verze šly cestou obřích, nezřídka sedmi- a vícelitrových motorů a odlehčení ve formě spartánského interiéru, laminátových dílů karoserie nebo minimálního odhlučnění. V 70. letech ale přišla ropná krize, která nenažraným řvoucím motorům šlápla na krk. Plnohodnotná renesance proběhla v režii Fordu, který na autosalonu v Detroitu v roce 2004 představil novou generaci Mustangu. Úspěch Mustangu vyvolal retro vlnu i u ostatních výrobců, následovaly ho Dodge Challenger, Chevrolet Camaro, ve čtyřdveřové kategorii pak Cadillac CTS-V nebo Dodge Charger. **E**



NEJLEPŠÍ SOUČASNÉ MUSCLE CARS:



CHEVROLET CAMARO SS

MOTOR: V8, 6,2 l, 461 koní
MAX. RYCHLOST: 290 km/h, **0–96 km/h:** 4,0 s
CENA: 643 000 Kč (přepočten z USD)



CHEVROLET CAMARO ZL1

MOTOR: V8, 6,2 l, kompresor, 660 koní
MAX. RYCHLOST: 315 km/h, **0–100 km/h:** 3,8 s
CENA: 1 490 000 Kč (přepočten z USD)



FORD MUSTANG GT PREMIUM FASTBACK

MOTOR: V8, 5,0 l, 460 koní
MAX. RYCHLOST: 250 km/h, **0–100 km/h:** 4,8 s
CENA: 1 142 000 Kč (přepočten z USD)



FORD MUSTANG SHELBY GT350

MOTOR: V8, 5,2 l, 533 koní
MAX. RYCHLOST: 280 km/h, **0–100 km/h:** 3,9 s
CENA: 1 377 000 Kč (přepočten z USD)



DODGE CHALLENGER SRT 392

MOTOR: V8, 6,4 l, 492 koní
MAX. RYCHLOST: 293 km/h, **0–96 km/h:** 4,5 s
CENA: 1 117 000 Kč (přepočten z USD)



DODGE CHALLENGER SRT HELLCAT

MOTOR: V8, 6,2 l, kompresor, 717 koní
MAX. RYCHLOST: 328 km/h, **0–100 km/h:** 3,8 s
CENA: 2 012 000 Kč (přepočten z USD)



SPOTOVAČKY: Chytře na opravy karosérie

V případě promáčklín a jinak pochroumaných plechů můžete buď postižený díl pracně demontovat a zevnitř vyklepat, nebo pověsit svou profesní hrdost na hřebík a kitovat... Nebo se zachovat jako profík a použít rychle a levně spotovačku.

Spotovačky, neboli bodovačky, jsou určeny k efektivním a pro zákazníka cenově přijatelným opravám promáčklín částí karosérií. Jsou vhodné zejména pro opravu těžko demontovatelných nebo nákladných dílů, jako jsou prahy, dveře, zadní blatníky a střechy. Pomocí spotovaček můžete vyrovnávat i promáčkliny na těžko přístupných místech, ke kterým není přístup z vnitřní části karosérie. Například u dveří a střech odpadá nutnost demontáže vnitřního obložení.

Pomocí vhodného příslušenství dokážete vyrovnat i dlouhé, na první pohled neopravitelné, promáčkliny. V režimu nahřívání pomocí karbonové elektrody můžete vyrovnávat vyboulení na karosářských dílech.

Princip

1. Spotovačka umožňuje navaření hřebů, nýtů a svorníků, podložek, vlnkových drátů apod.
2. Tahem za tyto navařené pomůcky dojde k vyrovnání nerovností materiálu.
3. Navařené části se pak jednoduchým pohybem od materiálu odlomí.



Výhody pro servisní dílny:

- Přijatelná cena
- Snadná a intuitivní obsluha (automatická funkce pistole)
V automatickém módu nastavujete jen 2 parametry (svařovací proud, výběr nástroje dle piktogramu)
- Možnost práce i s hliníkovými plechy (vybrané typy)
- Rychlost práce
- Zajímavá cena opravy pro majitele vozu
- Rychlá návratnost investice
- Široká nabídka rozšiřujícího příslušenství

CO JE TO SPOTOVAČKA:

- Karosářský víceúčelový spotovací přístroj pro vyrovnávání a opravy promáčklín ocelových karosérií
- Umožňuje rychlé a efektivní vyrovnávání různých promáčklín na karosériích bez demontáže poškozených dílů
- Vyrovnávat lze i obtížně přístupná místa, která jsou zevnitř dosažitelná jen s obtížemi nebo vůbec (např. prohlubně od krup nebo kamínků, výrazné podélné promáčkliny na bocích karosérie, menší promáčkliny apod.)



Rozumný základ

BODOVACÍ STROJ IMS SPOT 2700 (230 V) S MANUÁLNÍ PISTOLÍ

- Ochrana proti přehřátí
- Vyrobeno ve Francii

Kód: GY 055360

Cena: 12 515 Kč (492,53 EUR)

Ceny jsou maloobchodní s DPH



Profesionální nástroj

BODOVACÍ STROJ IMS SPOT 3900 (400 V) S AUTOMATICKOU PISTOLÍ

- Řízený mikroprocesorem
- Vyrobeno ve Francii

Kód: GY 019362

Cena: 17 170 Kč (675,72 EUR)

Nová řada montérek

ACI PREMIUM

Montérková bunda

ACI PREMIUM

Kód: X BUNDA MONT 0

Cena: **1 197 Kč** (47,10 EUR)



Pracovní kalhoty s laclem

ACI PREMIUM

Kód: X KALH LACL 0

Cena: **998 Kč** (32,74 EUR)



Máme pro vás nové montérky z prémiové řady ACI PREMIUM. Naše montérky jsou proslulé pohodlím a trvanlivostí, to už víte. My vás podezříváme, že v nich chodíte i jinde než po dílně a vůbec se nedivíme. Nová řada je však ještě lepší.

Kombinézy, bundy i kalhoty poskytují dlouhou životnost (stejně jako vy), vynikající svobodu pohybu pro vaši práci a kompletní všestrannost.



VYSOCE POKOHLNÉ
PERFEKTNĚ SEDÍ NA TĚLE
PROFESIONÁLNÍ STYL A KVALITA
IDEÁLNÍ PRO UŽIVATELE, KTERÍ VYŽADUJÍ DLOUHOU ŽIVOTNOST
MATERIÁL 65% POLYESTER, 35% BAVLNA
NORMY: EN 340

Pracovní kombinéza / montérky

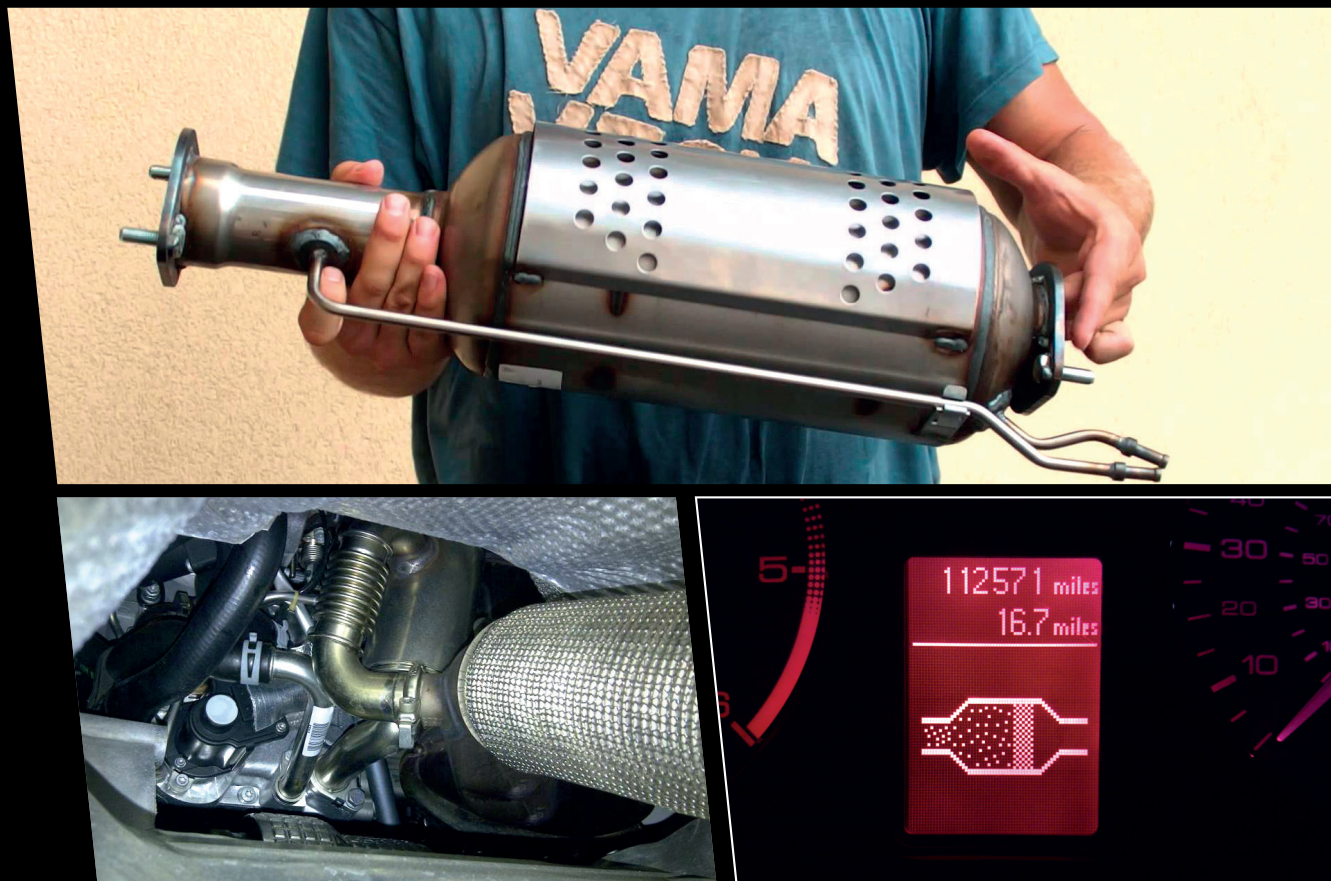
ACI PREMIUM

Kód: X MONTERKY 2

Cena: **1 451 Kč** (57,10 EUR)



Ceny jsou maloobchodní s DPH



Výměna filtru pevných částic

Před samotnou výměnou DPF je zapotřebí otestovat vůz a vyloučit všechny ostatní možné zdroje chyb! Filtr pevných částic je, jak již jeho název napovídá, pouze „sběrné místo“ toho, co se děje před ním. Proto zanesení filtru DPF bývá často pouze důsledek něčeho jiného.

KROK 1 (VIZUÁLNÍ KONTROLA):

- Zkontrolujte stav (fyzickou existenci) katalyzátoru před filtrem DPF.
- Zkontrolujte stav obsahu nádržky aditiv DPF (pokud je aditivum používáno).
- Zkontrolujte těsnost výfukového potrubí v motorovém prostoru vč. okolí EGR ventilu.
- Zkontrolujte těsnost výfukového potrubí za motorem vč. turbodmychadla a katalyzátoru před DPF.
- Zkontrolujte stav hadiček senzorů diferenčního tlaku a jejich spojení.
- Zkontrolujte kabeláž a jejich spoje všech sond a čidel, zda nejsou mechanicky poškozené, případně zda nedošlo k proniknutí vlhkosti do svorkovnic.

KROK 2 (DIAGNOSTIKA ŘÍDÍCÍ JEDNOTKY):

Před výměnou DPF, proveďte kompletní diagnostický test. Test by měl být proveden moderním diagnostickým zařízením, aby bylo možné odhalit všechny možné diagnostické chybové kódy (DTC) a vyloučit jiné příčiny před samotnou výměnou. Tato kontrola všech částí je absolutně nutná! V případě chyby některého z níže uvedených dílů, nebo v kombinaci těchto chyb může dojít ke špatné funkci i nově vyměněného filtru.

V případě, že nebudou vyloučeny všechny možné vedlejší problémy, vystavujete se riziku neuznání případné reklamace v záruční lhůtě a poškození dalších částí vozu (turbodmychadlo, EGR ventil, tlaková a teplotní čidla, katalyzátor).

V rámci kompletního diagnostického testu je třeba zkontrolovat:

- Míru zanesení filtru DPF v procentech/gramech
- Stav otevření ventilu pro regeneraci výfukových plynů EGR a jeho změny během testu
- Teploty na všech teplotních čidlech a jejich změny během testu
- Hodnota/hodnoty diferenčního tlaku a jejich změny během testu
- Uložené diagnostické chybové kódy (DTC) - chybové kódy se mohou lišit dle výrobců vozu
- Počet ujetých kilometrů od poslední regenerace
- Stav a funkčnost vstřikovacích trysek
- Odezvy lambda sondy
- Všechny neobvyklé informace z ŘJ

Pokud je DPF filtr plně zanesen, proveďte nejprve „nucenou regeneraci“ prostřednictvím diagnostického přístroje. Poté proveďte opětovně celý diagnostický test.



Při výměně filtru pevných částic DPF je pak nutné provést následující kroky:

- Opětovná kontrola těsnosti výfukového systému
- Kontrola zda nedošlo k prohození hadiček senzorů diferenčního tlaku
- Kontrola zda jsou hadičky/trubky senzorů diferenčního tlaku plně průchozí - nutno profouknout stlačeným vzduchem

Vždy postupujte dle instrukcí výrobce automobilu!

V příštím díle odpovíme na nejčastější dotazy, které nám k tématu filtrů pevných částic chodí. **G**

HLEDÁME OBCHODNÍ ZÁSTUPCE

CO TĚ ČEKÁ:

- *Nejdříve se budeš učit naslouchat a reagovat. Po zapracování do firemních procesů získáš potřebné dovednosti pro profesionální práci s našimi zákazníky. Tyto dovednosti budeš bezprostředně používat v terénu.*
- *Prostředí, ve kterém platí férový přístup. Tým Tě podrží a bude motivovat k výkonům. Do práce se budeš těšit.*
- *Otevřenost a podpora. Tvůj úspěch vnímáme jako společný projekt. Proto Tě budeme vzdělávat, trénovat, zkrátka pomáhat růst.*

JACÍ BUDOU KOLEGOVÉ:

- *Budeš pracovat v týmu převážně mladých lidí, kteří mají společný cíl. Poskytneme Ti naše know-how.*

CO OČEKÁVÁME MY OD TEBE:

- *Chut' odpovědně pracovat a učit se. Pro výkon naší práce je nutné alespoň středoškolské vzdělání s maturitou. Důležitý je také zájem a orientace v našem oboru.*

JAKÁ BUDE TVÁ ODMĚNA:

- *Pokud uspěješ při pracovním pohovoru, vyjdeme Ti maximálně vstříc v nastavení odměny. Nabízíme fixní odměnu doplněnou o bonusy nebo čistě výkonnostní odměnu.*
- *Můžeš kariérně růst a po čase si svými výkony říci o zodpovědnější pozici nebo se stát specialistou v určité oblasti.*

PRACOVNÍSTĚ: Praha + ČR

V případě zájmu prosíme o zaslání životopisu na e-mail: personalni@aci.cz

Všechny aktuálně hledané pozice najdete na www.aci.cz/kariera



EDDA Cup

Seriál závodů do vrchu EDDA Cup je zajímavou alternativou k oficiálním závodům Českého autoklubu, kromě toho je však skvělým startem pro všechny, kteří chtějí začít závodit. Povídali jsme si se zakladatelem podniku EDOU PATEROU.

Jak vlastně Edda Cup vznikl?

Bylo nás několik jezdců, kteří jezdili oficiální mistrovství republiky a v rámci nespokojenosti s byrokracií na autoklubu jsme se v roce 2007 rozhodli udělat závody podle vlastních představ. První rok jsme udělali seriál devíti závodů, ono se to chytlo. Jezdci měli zájem, protože náklady byly mnohem menší, přitom zabezpečení bylo stejné jak znali z oficiálních závodů.

V čem je podnik jiný?

Zaměřili jsme se na Čechy, což dosud nebylo. Většina závodů byla Morava, Slovensko, Rakousko, takže i vzdálenosti byly pro spoustu jezdců nepřijatelné. Ustálilo se to na 80-120 startujících, poslední dobou víceméně naplníme kapacitu.

V současné době je v seriálu 10 závodů a 3 základní kategorie vozů: Sériová

auta, speciály - jezdí tu třeba škodovky pickup s motory Kawasaki... úžasné auto, protože pickup byl lehounkej, ještě když sundají podlahu, dají laminátové dveře, laminátovou kapotu... jsou to atraktivní auta. Dále divácky oblíbená kategorie veteránů, kde se schází v každém závodě kolem 40 aut. Všechny kategorie jsou pak rozděleny obsahem. Velká výhoda pro diváky je náš systém označení aut startovními čísly. Liší se barevně podle

kategorie a číselnou řadou podle obsahu, takže divák vždy ví, v jaké kategorii jede auto, které vidí.

Diváci chodí?

Chodí, nemáme přesná čísla, protože neprodáváme vstupenky, ale chodí. Pro nás je naopak problém, když jich přijde moc. Každý si dá pivo a je chytřej kde může a nemůže stát... Naše maximální návštěva je ve velkých městech jako je Liberec, Praha, Beroun, tak kolem 2 tisíc lidí. Tak jsme schopni zaručit, že trať je volná a bezpečná. Neděláme ani mediální podporu zaměřenou na diváky. Nás živí startovní a reklamní partneři.

Zvláštní kategorií je setkání veteránů Rally Praha Revival a Beroun Revival...

Ano, letos se jede už osmá Rally Praha Revival, je to taková monstróznější akce s mezinárodní účastí, v tuto chvíli máme přihlášeno 179 posádek z 11

zemí Evropy. Jezdil tu například i John Haugland, jediný tovární jezdec Škodovky ze západu. Měli jsme tu pana Blomqvista, mistra světa z roku 1984, rozvíjí se to slušně. Startujeme na Václavském náměstí v minutových intervalech, pěkně v pátek podvečer, když se stmívá, je to nádherné.

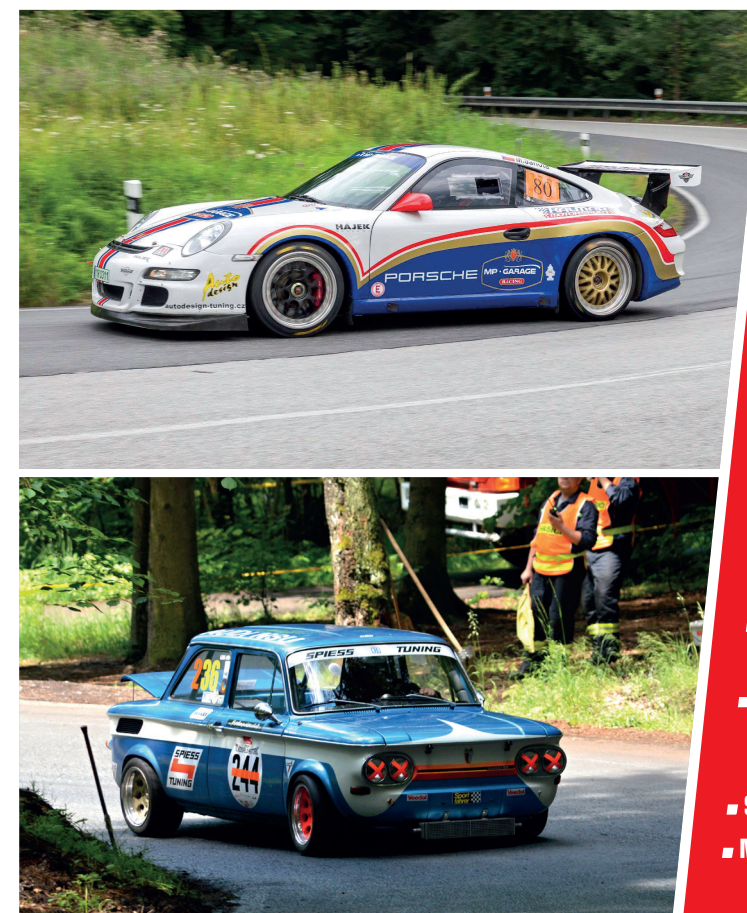
Je to mototuristická akce - jede se 3 dny, zhruba 600 km, ale protože jedou většinou bývalí závodníci a opravdové závodě ní by jim chybělo, tak děláme na bezpečných místech rychlostní zkoušky a tam měříme čas.

Nápad, který vzniknul u sklenky vína s kamarádem, kdy jsme dumali proč tu nikdo neudělá akce pro staré pány. Začal jsem poznávat spoustu legend českého automobilismu. Pak jsme si říkali - uděláme recesi, budeme si hrát na závody 70. let. V sobotu večer pak sedíme v restauraci

a vzpomíná se. Jsou tam lidi, kteří se 40 let neviděli a to je krásný... Jezdí sem jeden z nejslavnějších Slováků co kdy závodil, Dodo Studenič a ten vždy odjíždí se slzami v očích a to je na té akci to nejkrásnější.

Jak jste se k autům dostal?

Auta jsem měl rád od mala. Začalo to formulí 1. Měl jsem rád švédského jezdce Rony Petersona, byl jsem stejný blondáček jako on... Bohužel se zabil v roce 78, tak mě formule úplně přestala zajímat. Líbilo se mi pak rally. Zlom nastal po vojně, kdy jsem se rozhodl závodit. Závodů do vrchu byla nejlevnější varianta. Rally se bez zázemí nedalo dělat ani za socialismu. Jeden rok jsem se dostal do reprezentace, jezdil jsem po Evropě, což byla bomba. Třeba 100 tisícové davy fanoušků v Itálii... to bylo krásné. No a do roku 2007 jsem jezdil oficiální mistrovství. **G**



JAK ZAČÍT?

- Kdo chce být na bedně mezi speciály, musí mít auto za půl milionu a špičkové pneumatiky.
- Ideální je začít v kategorii sériových vozů. Auto minimálně za 120 000 Kč, aby stálo za to.
- K dispozici je Saxo cup, v jehož rámci auta provozovatel půjčuje.
- Není potřeba závodní licence, nutný je jen ochranný rám. To je trochu omezující, protože auto s rámem nesmí na silnici. Z toho vyplývá, že je potřeba auto vozit na vleku.
- Startovní 2 800 Kč na dvoudenní akci (většina závodů), jednodenní 1 600 Kč.
- Roční licence 500 Kč, licence na jeden závod 200 Kč.
- Jezdec může jet jeden závod, nebo celý cyklus (toho využívá přibližně 60 posádek).
- Jede se o prémie, na konci roku se rozdělují 450 000 Kč a dárky od sponzorů ve zhruba stejné hodnotě.
- Stačí přijet v pátek, přejímka je do 22 h.
- Minimální věk: 14 let.

Kalkulace škody

KALKULAČKA 24

Pro zákazníky ACI nově připravujeme službu **KALKULAČKA 24** – snadný způsob jak získat kalkulaci za opravu poškozeného vozidla.

SLUŽBA OBSAHUJE:

1. Profesionální kalkulace

Do 24 hodin vám zašleme optimalizovanou kalkulaci pro konkrétní škodní případ. Bude zpracována znalci z oboru pojišťovnictví a experty na práci s kalkulačními programy. Tato kombinace zaručí objektivní a přesný odhad škody.

2. Průvodka kalkulace

Kromě kalkulace obdržíte i průvodku (doporučený postup) pro komunikaci s pojišťovnou.

3. Telefonická konzultace

V rámci služby vám bude poskytnuta telefonická konzultace v pracovních dnech od 8:00 do 18:00.

4. To vše za 790 Kč bez DPH

VÝHODY:

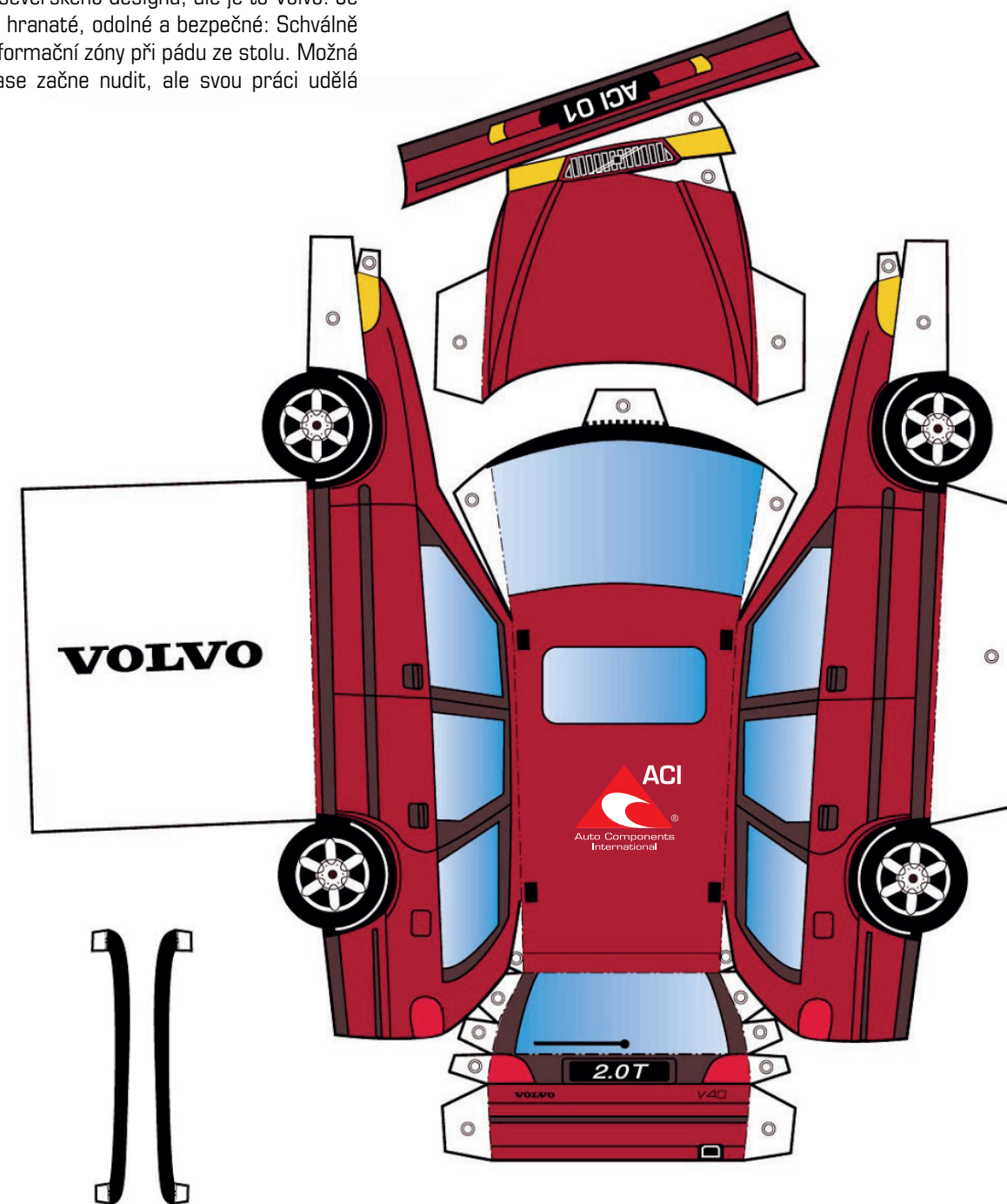
- Zrychlení likvidačního procesu v pojišťovně
- Kalkulace je zpracována dle nejnovějších metodik dané pojišťovny
- Náročnou administrativní práci uděláme za vás
- Rychlá a správná fakturace na základě profesionální kalkulace
- Kalkulace nahrazuje položkový rozpis při fakturaci pojišťovně
- Nepotřebujete kalkulační program a školení

Pro aktivaci této služby kontaktujte naše obchodní zástupce.



VOLVO V40 2.0T

Není to klasik jako na titulní stránce, ani moderní výstřelek severského designu, ale je to Volvo: Je praktické, hranaté, odolné a bezpečné: Schválně zkuste deformační zóny při pádu ze stolu. Možná vás po čase začne nudit, ale svou práci udělá dobře.



DÍLY NA KLASIKY SKLADEM!

POHRAJTE SI S „PIANEM“

MERCEDES BENZ W123



KAPOTA
CENA: 4 711 Kč
(197,95 EUR)

**SKLO
PŘEDNÍHO SVĚTLA**
CENA: 2 151 Kč
(90,41 EUR)

**PLÁT
PŘEDNÍCH DVEŘÍ**
CENA: 1 344 Kč
(56,50 EUR)

CHLADIČ
CENA: 3 173 Kč
(133,32 EUR)

**LEM PŘEDNÍCH
DVEŘÍ**
CENA: 448 Kč
(18,82 EUR)

PŘEDNÍ BLATNÍK
CENA: 2 039 Kč
(85,68 EUR)

ZADNÍ ČELO
CENA: 3 093 Kč
(129,97 EUR)



ZADNÍ BLATNÍK
CENA: 4 358 Kč
(183,16 EUR)

ZADNÍ PODBĚH
CENA: 387 Kč
(16,27 EUR)

Ceny jsou maloobchodní s DPH