2019

APM AUTOMAGAZÍN

Dvouhmotové setrvačníky – str. 10-12

Febi 175 let – str. 14-15

Radical Team – str. 38

APM® AUTOMOTIVE

Váš dodavatel autodílů

SORTIMENTU APM AUTOMOTIVE

Moderní autobaterie se špičkovým výkonem za rozumnou cenu.

START STOP

CO_2 SAVER

MHEV

Slovo úvodem

"Pesimista je člověk, který se necítí dobře, když se cítí dobře, jelikož se obává, že se bude cítit hůře, až se bude cítit lépe."

George Bernard Shaw

Vážení čtenáři,

asi každý má rád nové věci, já tedy určitě. Třeba tohle nové číslo našeho magazínu - to je paráda, ne? Nový papír tak hezky voní a zda se být příslibem zajímavých informací i zábavy ze světa čtyř kol. A je to pravda, ten papír fakt nelže. Mohl bych vám teď vypíchnout nějaké články tohoto čísla, ale nechci suplovat obsah – ten máte vpravo.

Raději vám prozradím, že zatímco vy máte v ruce ještě vlažný výtisk, my už nyní chystáme vydání pro rok 2020 a to bude nová, jak my říkáme „hladká pomazánka". Magazín bude v novém, svěžím designu, který vás určitě osloví a udělá čtení ještě příjemnějším.

Mimochodem, když už mluvíme o tom novém roce – pan Silvestr si už pomalu bere kabát, aby nám vyrazil zaklepat na dveře a není tedy od věci si alespoň trochu zabilancovat. A také se pochválit samozřejmě, protože nikdo jiný to za nás neudělá, to dá rozum.

Tak jako každý rok je i letos za APM Automotive hromada opravdu dobré práce. Vyjmenovávat všechno skutečně nejde, to by tento sloupek přetekl na několik dalších stránek a v tiskárně by z toho bylo mrzení (no, minimálně by nás určitě strašlivě pomluvili). Za všechny musím ale zmínit alespoň úspěšný veletrh EXPO2019 a především spuštění našeho nového APM Shopu (shop.apm.cz). Ten neustále vyvíjíme a vylepšujeme, aby se vám zboží hledalo snadněji, pohodlně a hlavně rychle. V létě jsme do něj nasadili vyhledávání sortimentu podle VIN kódu a nasbíraná data o jeho využívání potvrzují, že to byla trefa do černého. Nebo tedy v našem případě do modrého.

No, nebudu vás dále zdržovat, není čas ztrácet čas - otočte stránku a přeji hezké počtení!

Tomáš Treybal
Marketing & PR manager
APM Automotive s.r.o.

Létající Fabia R5

Vojtěch Štajf a Veronika Havlíková s osvědčenou Škodou Fabia R5 při letošní 54. Azores Rally předváděli skvělé výkony a také tento dlouhý a hlavně vysoký skok. V cíli soutěže, která zahajovala letošní seriál Mistrovství Evropy (FIA ERC), nakonec byla posádka týmu Racing 21 celkově devátá…

Foto: Racing21

V tomto vydání:

HERTH+BUSS: demobus

Speciální prezentační dodávka nabitá sortimentem elektrických dílů a přípravků řady HERTH+BUSS Elparts poprvé v České republic**e…. str. 24-25**

Vydařená sezona

Posádka rallyového týmu Racing 21 ve složení Vojtěch Štajf - Veronika Havelková startovala ve dvou šampionátech a se dvěma vozy. A na obou frontách úspěšně…**str. 30-31**

Z OBSAHU

Kaleidoskop novinek a zajímavostí 4-9

Téma ELEKTROMOBILITA:

SCHAEFFLER Group věří, že budoucnost mají i spalovací motory 18

Elektromobily nejsou až tak čisté 27

Běžné pneumatiky na elektromobilu trpí 32

Naši partneři

DIVINOL: špičková maziva (a jejich patentovaná aplikace) 9

VALEO: dvouhmotový setrvačník a jeho diagnostiky 10-12

FEBI: kvalita a tradice dlouhá už 175 let 14-15

BOSCH: Nouzové brždění ve dvou mrknutích oka 40

Technické informace

MAHLE: montážní tipy pro opravy motoru 21

NK: směrové brzdové destičky a jejich montáž 22

SKF: závady poloos a jejich projevy (i řešení) 28

APM Automotive

Diagnostik AutoPROFITEAMU na konferenci SuperVAG Open 2019 20

Mladý mototrialista září ve Španělsku 35

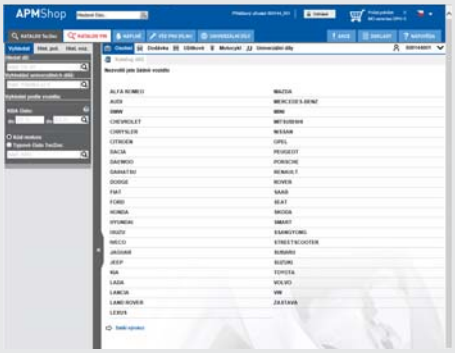
Další světová medaile veteránského pingpongáře 37

APM Automagazín
Magazín pro zákazníky a partnery APM Automotive
Evidenční číslo: MK ČR E18204

Vydává: **APM Automotive s.r.o.**
Nádražní 776, 345 06 KDYNĚ
tel: 379 302 964, fax: 379 302 950
IČ: 00670863, DIČ: CZ00670863

Redakce:
Milan Ježek: tel.: 739 684 272, milan.jezek@apm.cz
Tomáš Treybal: tel. 734 282 054, tomas.treybal@apm.cz

Nový APMShop s novými funkcemi



*Už třetí generace elektronického vyhledávacího katalogu společnosti APM Automotive je od února spuštěna na adrese **https://shop.apm.cz**. Oproti starší verzi označované jako APMCat nabízí APMShop jednodušší a relevantnější vyhledávání náhradních dílů a především vždy aktuální data vycházející z on-line databáze TecDoc.*

Letním vylepšením APMShopu se navíc stala dlouho očekávaná možnost vyhledávání dle VIN kódů, které dokáže zcela přesně identifikovat vůz a tedy i používané náhradní díly. Katalog VIN byl zařazen do nové záložky vedle klasického vyhledávání TecDoc a umožňuje hledání požadované produktové skupiny dle obrázku nebo dle textového stromu. Velkým pomocníkem pro přesnou identifikaci hledané položky jsou přitom názorné schématické obrázky s rozkresem jednotlivých dílů…

Za více než půl roku provozu si většina mechaniků na nový APMShop zvykla, přičemž oceňuje zejména přepracované vyhledávání dle vozidla nebo dle čísla a také nové vyhledávací stromy pro dodávky, nákladní vozy a motocykly. Užitečným pomocníkem je také modul ´textové vyhledávání´ pro rychlé vyhledání univerzálních dílů a obrovskou výhodou nové verze katalogu je již zmíněné on-line propojení s databází TecDoc zajišťující vždy 100% aktuálnost dat. APMShop přitom nadále zahrnuje osvědčené univerzální vyhledávací stromy i jednoduchou logiku nákupního koše. Přístupové údaje registrovaných zákazníků (uživatelské jméno a heslo) se přitom nezměnily.

Až do konce roku 2019 bude možné používat obě verze katalogů APM Automotive, takže kromě nové verze je zatím dostupná i ta původní (*https://webcat.apm.cz*), v níž už ale nejsou aktualizována data.

Motor musí být COOL

*Chlazení motoru musí mít vždy vysokou funkčnost - zejména u dnešních spalovacích motorů, v jejichž konstrukci je použito až 50 různých kovů. Systém chlazení totiž musí být i za extrémních podmínek schopen udržovat optimální provozní teplotu motoru. A právě to zaručují vodní čerpadla **INA**.*

Podstatnou částí chladicího systému vozidla je vodní čerpadlo, které je vystavováno každodenně řadě různých namáhání (např. opotřebení, nečistoty, zbytky v chladicím okruhu). S dokonale sladěnými materiály a nejkvalitnějšími komponenty zaručují vodní čerpadla INA vysoký stupeň dlouhodobé spolehlivosti.

Portfolio značky INA patřící do koncernu Schaeffler zahrnuje širokou škálu čerpadel, které jsou kompatibilní s prakticky všemi standardními evropskými a asijskými modely vozidel a jsou dodávána v kompletních rozvodových sadách.

Vybavení pro budoucnost:

Přepínatelná vodní čerpadla a moduly tepelného řízení

Vývojové oddělení koncernu přitom ve spolupráci s konstruktéry automobilů pracuje také na neustálém vylepšování a využívání moderních technologií i nových vědeckých poznatků. Díky tomu se i tak jednoduchá a osvědčená součástka jako je vodní čerpadlo, dočkalo celé řady vylepšení zvyšujících efektivitu i účinnost. Příkladem jsou třeba inteligentně řízená vodní čerpadla. Ta umožňují přesné řízení proudění chladicí kapaliny v chladicím okruhu a dodávají ji pouze tehdy, kdy je skutečně zapotřebí. Díky této technologii dochází k rychlejšímu zahřátí motoru, šetření paliva a úpravě emisí motoru.

Kromě čistě mechanických pump tak značka INA nabízí nejnovější inteligentní chladicí systémy a všechny potřebné pomocné komponenty s vakuově řízenými a elektrickými vodními čerpadly na trhu s náhradními díly. S modulem tepelného řízení Schaeffler představil další vývojový krok pod značkou INA. Díky individuálnímu vodnímu čerpadlu a inovativním systémům a řešením sad pro různé modely vozidel (včetně značek Audi, BMW, Toyota a VW) nabízí INA dokonale přizpůsobené produkty pro vaše opravy.

Také tímto vývojem koncern Schaeffler nadále významně přispívá ke snižování emisí CO_2 a spotřeby paliva tím, že postupně rozšiřuje sortiment inteligentně řízených vodních čerpadel a Thermal Management Module (modulů teplotního řízení) se značkou INA.

Výhody:

- Všechny funkce jako originální díly
- Dokonalá koordinace s elektronikou vozidla
- Skvělé opravárenské řešení těžící z prvovýrobních vývojových znalostí
- Dodáváno včetně Všech doplňkových dílů potřebných pro montáž
- Školení pro odborníky a montážní pokyny také ve formě videonávodů

Plné osvícení: Febi nově nabízí LED pracovní světla

Pro užitková vozidla nebo pracovní stroje provozované za tmy je velmi důležitá dobrá viditelnost. Pokud však pracovní plocha není dostatečně osvícena, mohou řidiči pomoci přídavná pracovní světla instalovaná na voze. Díky moderní a účinné technologii LED dosahují dobré světelné účinnosti s relativně nízkou spotřebou energie. To chrání akumulátor vozidla a umožňuje delší dobu práce na baterii. A právě taková světla nově do svého bohatého sortimentu zařadila značka Febi Bilstein…

Celkově nabízí 19 různých verzí moderních LED pracovních reflektorů, které jsou navrženy a odzkoušeny tak, aby každé jednotlivé svítidlo poskytovalo maximální výkon. Světla jsou samozřejmě také v souladu s evropskou normou ECE R-10 (elektromagnetická kompatibilita) a tím i OE normou a některá dokonce vyhovují i předpisu ECE R-23, takže jsou vhodné jako zpětné světlo. Všechny svítilny jsou navíc testovány nejméně na třídu ochrany IP67, takže jsou nejen chráněny proti stříkající vodě, ale vydrží i úplné ponoření do vody po dobu nejméně 30 minut bez poškození.

Designové pestrobarevné třmeny Brembo

Maskáče, retro nebo puntíky?

*Od svého prvního slavného červeného brzdového třmenu před více než 25 lety se společnost **Brembo** stále více zaměřuje na barvu svých výrobků tak, aby charakterizovala a posílila rysy každého vozidla, které vybaví. I v současnosti ale brzdy Brembo ohromují a po téměř šedesáti letech inovací nadále sázejí nejen na vysokou kvalitu ale i na již tradiční provokaci barvou. Značka je tak průkopníkem nejen v oblasti technologie, ale i v designu.*

Pro letošní autosalon v Ženevě se Brembo skutečně inspirovalo světem módy, designu, umění a stylu. Výsledkem jsou brzdové třmeny s v autobranži opravdu nevídaným „oblečením", přesněji lakováním ve stylu chromatických návrhů a grafických textur. Značka představila několik návrhů, které se sice zřejmě nedostanou do výroby, ale naznačují moderní trendy spojující estetiku a funkčnost a zároveň podporují image značky, které chce nadále zůstávat ikonou stylu.

K vidění tak byly třmeny s maskovacím vzorem, s puntíky, s geometrickými vzory ze 70. let či naopak s klasickým vzorem slavné anglické látky argyle, případně v designu inspirovaném pouličním uměním. Pro milovníky luxusu jsou určeny třmeny se třpytivým, kontrastním či fluorescenčním lakováním a chybět nemohou ani brzdy vyvedené v tzv. barvě roku, kterou každoročně společně vybírají nejznámější světový designéři a módní návrháři (barvou roku 2019 je ´korálová´). Ani tady ale experimenty značky Brembo nekončí, což potvrzovaly např. třmeny s vytetovaným drakem, se zelenou variací pro milovníky přírody či v designu imitujícím kožešinu africké šelmy.

Nová bloková výjimka

Evropská komise zahájila přípravné práce na aktualizaci tzv. blokové výjimky o opravách a servisu motorových vozidel, tedy Nařízení Komise (EU) čís. 461/2010, které se mj. týká i možnosti servisu a údržby nových vozidel v záruce v nezávislých autoservisech. Platnost tohoto nařízení končí 31. května 2023. Na zahájení aktualizace BV upozornila evropská organizace FIGIEFA, jejímž členem je také Sdružení importérů a výrobců součástí automobilů a servisní techniky (SISA) a potažmo tak i APM Automotive.

Také české sdružení SISA se tak spolu s FIGIEFA a dalšími národními organizacemi bude aktivně podílet na tvorbě tohoto závazného předpisu, který je důležitý pro zachování nezávislého aftermarketu. Bloková výjimka totiž mimo jiné jasně definuje, že záruční doba nesmí být vázána na opravy a prohlídky ve značkových servisech a použití originálních náhradních dílů, a že výrobce nesmí odmítnout uznání záruky u vozu opraveného v nezávislém servisu (při dodržení výrobcem určených servisních podmínek a použit í originálních nebo kvalitativně rovnocenných dílů).

Novinka v sortimentu NK: uložení motoru

Silentbloky motoru jsou životně důležité součásti zajišťující pevné uchycení motoru a převodovky do podvozku vozidla. Proto jsou vystaveny náročným výzvám, jako jsou teplotní rozdíly a vibrace způsobené stavem vozovky. Vadné uchycení motoru má výrazně negativní vliv na bezpečnost jízdy a pohodlí posádky a musí být okamžitě vyměněno. V některých případech se to může týkat i vozů se stářím do 5 let.

S montáží silentbloků nové řady NK Engine získá majitel vozu spolehlivý výrobek v odpovídající kvalitě a s rozměry originálních dílů. Přizpůsobení kvality znamená, že mohou snadno nahradit původní vybavení vozu.

Nový program značky NK zahrnuje základní typy uchycení motoru: Hydraulické s pryžovými a kovovými a čistými pryžovými komponenty s vysokou elasticitou. Počáteční nabídka zahrnuje téměř 400 referenčních čísel, která pokrývají většinu příslušného evropského parku vozidel. Všechny jsou vyráběny podle standardu TS 16949, což je nejvyšší a nejobsáhlejší standard zajišťování kvality v automobilovém průmyslu.

Na díly řady NK Engine platí – stejně jako na všechny další díly NK – jedinečná nadstandardní záruka 5 let pro vady materiálu a zpracování.

NK Engine

- Pryžový materiál: Stabilní a schválené složení, pokročilý proces těsnění.
- Hydraulická konstrukce: Kapalina procházející kruhovým kanálem pro lepší tlumení vibrací
- Odpovídající OE kvalita a pokrytí více než 310 milionů vozů v Evropě

KYB data budou brzo výrazně vylepšena

Společnost KYB oznámila další vylepšení svých dat a jejich dostupnosti ve vyhledávací databázi autodílů TecDoc. Navíc si KYB zachovala svůj status dodavatele ´A´ pro společnost TecAlliance, což znamená, že popisy výrobků splňují nejméně 99% norem zřizovatele celosvětově uznávané databáze.

Specializovaný tým lidí pracuje na plný úvazek, aby zajistil, že data z katalogu KYB jsou aktuální a přesná, a zajišťuje tak mechanikům přístup k nejdůležitějším údajům. Kromě výše uvedeného byla KYB zařazena do pilotního programu TecAlliance, v němž budou nová data přidávaná do databáze TecDoc už za šest dní od zavedení do provozu, což je v porovnání s aktuálním měsícem a půl obrovské zlepšení. Tento zkušební program byl uveden do provozu v srpnu 2019.

KYB již může tvrdit, že je lídrem na trhu, pokud jde o nový sortiment tlumičů pérování – z posledních údajů o vozovém parku vyplývá, že sortiment KYB pokrývá více než 5 milionů evropských automobilů, a to včetně vozů starších než 5 let, u kterých je v rámci nutnosti výměny tlumičů největší poptávka, a tedy i největší konkurence. I proto byla společnost KYB jako jeden z hlavních výrobců tlumičů vybrána pro toto výrazné zrychlení aktualizace dat v databázi výrobků i jejich snadnějšímu vyhledávání.

„KYB je z mnoha důvodů schopna uvádět nové tlumiče na trh rychleji než kterýkoli jiný výrobce," říká generální ředitel produktového managementu KYB Europe Aftermarket Jean François Huan. „Tlumiče KYB jsou v originále montovány na každý pátý ve světě vyrobený nový vůz, takže tyto typy dostáváme na trh okamžitě. A pro díly na další vozy máme po celém světě výzkumná a technická oddělení, obrovské vývojové kapacity v Japonsku i montážní a testovací centrum ve Francii. Schopnost přidávat nová data do TecDoc za pouhých 6 dní je dalším krokem k tomu, aby byly naše produkty viditelné a dostupný pro naše zákazníky rychleji než jakýkoli jiný."

Nově u APM Automotive: UNI katalyzátory JMJ

Nabídku výfukových dílů od APM Automotive nově doplnily vybrané typy univerzálně použitelných katalyzátorů značky JMJ… Jedná se keramické a kovové katalyzátory splňující normy Euro3 až Euro5 a to včetně varianty určené pro montáž přímo pod tzv. ´svody´, které JMJ nabízí jako jeden z mála výrobců.

Vedle žádaného svodového katalyzátoru KER10/1-E4 pro motory VAG 1.2 HTP patří mezi další nejprodávanější položky také katalyzátory na vozy koncernu PSA se vstupem pod úhlem 60° či UNI díly série 10/103R E3, E4, E5 dodávané včetně dvou vstupů na lambda sondy a jejich záslepek.

V APMShopu (https://shop.apm.cz/) jsou UNI katalyzátory dohledatelné ve stromu: Univerzální díly >> Výfukový systém - univerzální díly >> Katalyzátory a jsou dostupné v externím skladu, takže při objednávce do 14.00 hodin mohou být dodány do druhého dne.

FRAP: tři roky záruky

Italský výrobce dílů řízení se značkou FRAP natolik důvěřuje kvalitě své výroby, že od letošního roku poskytuje na všechny své náhradní díly nadstandardní tříletou garanci.

FRAP je vysoce specializovaná firma, která navrhuje, vyvíjí a vyrábí nejširší sortiment dílů řízení a podvozků nejen pro osobní či nákladní vozy, ale také pro zemědělské stroje, traktory a zemní stroje. Vysoká úroveň technologie a kvalitativní standardy FRAP přinesly značce mnoho důležitých zákazníků z řad výrobců různých motorových vozidel (např. FIAT, ALFA ROMEO, PEUGEOT, McLAREN, LAMBORGHINI, KTM, PIAGGIO, IVECO, NEW HOLLAND atd.). Důležitou část výroby přitom tvoří také díly určené pro trh náhradní spotřeby a také ty jsou nyní dodávány s prodlouženou tříletou zárukou. APM Automotive přitom nabízí zejména kompletní opravné sady přední nápravy pro vozy koncernu VW (např. Audi A4, VW Passat /95-05/), které disponují certifikovanou kvalitou a mimořádně výhodnou cenou.

SKF TWIN PACK: komplexní a výhodné řešení

Některé díly na vozidlech jsou často označovány jako párové. Je tím míněna doporučená výměna dílů nebo sad na obou stranách nápravy. Většinou se jedná o díly na konci své životnosti a jelikož mají v ideálním případě stejné stáří i nájezd kilometrů je žádoucí vyměnit díly v páru a zabránit tak opakované návštěvě servisu. Jde především o prvky řízení a zavěšení a uložení náprav.

SKF vychází vstříc mechanikům, kteří si tato pravidla vzali za své a tyto sady označuje písmenem „T" v kódu výrobku (*např. VKXX XXXX T*) i přímo slovním popisem „**Twin Pack**" v názvu výrobku.

Nejen, že koupíte kompletní sady na obě strany vozidla, ale věc má i ekonomický aspekt, protože ušetříte až desítky procent. Cena Twin Packu je ve srovnáním s díly koupenými jednotlivě výrazně levnější. Sady Twin Pack tedy umožnují efektivnější řešení výměn párových dílů.

DIVINOL: produktový katalog

Kompletní přehled olejů a maziv populární značky **DIVINOL** nabízí letošní aktualizovaný produktový katalog, který ve společnosti s APM Automotive vydala firma Zeller+Gmelin, tradiční německý výrobce maziv a chemie Divinol tak opět po několika letech svým českým zákazníkům nabízí ucelený přehled svých produktů vhodných pro automobilové opravy. Poprvé jej ale přináší v rámci jednoho komplexního katalogu namísto několika specializovaných nabídek. Katalog tak vedle hlavní nabídky motorových či převodových olejů pro osobní i nákladní vozy zahrnuje také kapitoly věnované průmyslovým, hydraulickým a strojním olejům či oblíbeným produktům pro práci v lese a v přírodě. A chybět samozřejmě nemůže ani přehled tuků na ochranu proti korozi.

36-stránkový katalog je kompletně v češtině a obsahuje také všechna schválení/specifikace uvedených produktů potřebné pro jejich správnou aplikaci. Dostupný je na pobočkách nebo u obchodních zástupců APM Automotive.

Možnost renovace DPF

Jednou z řady služeb, které APM Automotive nabízí svým zákazníkům nad rámec dodávek nových náhradních dílů, je možnost cenově výhodné RENOVACE jinak velmi drahých FILTRŮ PEVNÝCH ČÁSTIC (DPF). Za bezmála rok ji vyzkoušely už desítky dílen z celé republiky, přičemž mechaniků ji využívá opakovaně…

Renovace je prováděna ve specializované firmě odborným vypalováním keramické vložky ve speciální peci, přičemž celý proces zahrnuje demontáž souvisejících prvků z filtru a jeho očištění a rozebrání i následnou opětovnou kompletaci s novým nátěrem.

Spolu s repasovaným filtrem zákazník obdrží i protokol potvrzující hodnoty před i po provádění renovace.

DPF pro renovaci mohou zákazníci ´odevzdávat´ na jednotlivých pobočkách APM Automotive. Ceny začínají na částce 2.125,- Kč za renovaci SCR katalyzátorů osobních vozů, renovace tradičních DPF stojí dle typu (bez nebo s předkatalyzátorem) šest až sedm a půl tisíce. Nejdražší je obnova kamionových či autobusových filtrů, která začíná na 16 tisících. K cenám je třeba připočítat i dopravné v hodnotě 300,- Kč / ks (všechny uvedené ceny jsou bez DPH), dodací lhůty se v závislosti na rozsahu renovace pohybují v rozmezí pěti až deseti dnů.

Aktualizovaný katalog ´garážovky´

Pro lepší zviditelnění své nabídky dílenského vybavení vydala společnost APM Automotive také letos KATALOG GARÁŽOVÉ TECHNIKY A SERVISNÍHO VYBAVENÍ.

Jedná se aktualizovanou verzi loňského premiérového katalogu, přičemž nabídka z něj je platná minimálně do konce letošního roku. Katalog tzv. ´garážovky´ byl opět sestaven z především nabídky partnerů servisního konceptu AutoPROFITEAM a má celkem 92 stran rozdělených do několika kapitol (DÍLENSKÉ ZVEDÁKY / GEOMETRIE / PNEUSERVIS / REGLOSKOPY / KLIMATIZACE / DIAGNOSTIKA / SERVIS ATF / OLEJOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ / SVAŘOVACÍ TECHNIKA). K dispozici je na pobočkách či u obchodních zástupců APM Automotive.

Dodavatel systému Caris má nového vlastníka

Společnost TEAS, uznávaný český poskytovatel softwarového řešení pro autoservisy, změnila svého majitele a stala se součástí české skupiny EAG, která se specializuje na středoevropský trh s novými i ojetými vozy.

„Naším cílem je navázat na více než pětadvacetiletou úspěšnou historii společnosti TEAS. Kontinuita poskytování služeb je pro nás naprosto zásadní a jsme velmi rádi, že jsme se dohodli se všemi zakladateli společnosti, kteří budou nadále plně spolupracovat na vývoji a poskytování služeb, a to na stejných pozicích a ve stejném rozsahu, jako tomu bylo dosud,“ uvádí ve svém tiskovém prohlášení nový majitel zavedené značky TEAS, jejíž software (např. známý program Caris) využívají tisíce servisů, autodílen i autosalonů po celé České republice.

Také s novým majitelem si chce TEAS udržet dominantní pozici dodavatele specializovaného software pro autoopravárenství v ČR a navíc chce své produkty postupně dále rozvíjet a vylepšovat o nové funkcionality. K chystaným vylepšením patří např. možnost vyhodnocení a optimalizace skladu v závislosti na konkrétním regionu a struktuře tamních zákazníků, chystá se také vylepšení online řešení pro technickou kontrolu vykupovaného vozu z mobilních zařízení.

Skupina EAG byla založena bývalým jednatelem a ředitelem společnosti ŠkoFIN Janem Kranátem, zakladatelem online prodejce potravin Košík.cz Jakubem Šultou a brněnskou investiční skupinou Portiva. Skupina EAG poskytuje komplexní služby dealerům a obchodníkům v oblasti správy dealerství, datové podpory pro optimalizaci a řízení skladu a možnosti nákupu vozidel.

BOSAL se mění na ORIS

Oblíbená tažná zařízení BOSAL se nově na trh dodávají pod novou obchodní značkou ORIS. Všechna nově vyrobená tažná zařízení jsou již balena do modrého designu ORIS, přičemž nové logo je samozřejmě také na štítcích s EAN kódy, typových listech, krytech tažného čepu i na montážních návodech. Změna značky ale nemá žádný efekt na platnost homologačních dokumentů, ani na konstrukci či kvalitě tažných zařízení.

Změna značky vyplývá ze skutečnosti, že koncern BOSAL Group, přední světový výrobce výfukových systémů, katalyzátorů a systémů tažných zařízení pro automobilový průmysl, odprodal své svou divizi Automotive Carrier and Protection Systems (ACPS) společnosti TowerBrook Capital Partners. *„BOSAL ACPS má na trhu vedoucí postavení, které si získal především kvalitou produktů a inovací. Navíc má i řadu potenciálních příležitostí k růstu a odborné znalosti společnosti TowerBrook spolu s jejím transatlantickými sítěmi a dlouhodobými vztahy v automobilovém průmyslu ambiciózní plány doplňují a podporují,“* řekl Ramez Sousou, generální ředitel a spoluzakladatel TowerBrook.

ORIS je nová obchodní značka ACPS Automotive, která byla založena v roce 1955 v Möglingenu u Stuttgartu a donedávna byla jednou z divizí koncernu BOSAL. ACPS stojí za vývojem řady inovací v sortimentu tažných zařízení a dalšího příslušenství. V roce 1985 to byl třeba první odnímatelný tažný závěs na světě, který oproti dříve výhradně pevným verzím přinesl mnoho výhod. Roku 2000 byl vytvořen nový standard v podobě prvních mechanických otočných tažných závěsů a v roce 2010 vzešla z výzkumu ACPS další revoluční inovace: první plně automatická otočná(sklopná) tažná ´koule´ nabízející maximální pohodlí i bezpečnost.

Vítězství zavazuje

Letošní kalendář APM Automotive nazvaný GIRLS: IN TRAINING se mechanikům líbil, o čemž svědčí i získaný titul Kalendář roku 2019 v anketě oborového portálu MotoFocus. A na tento úspěch by chtěl navázat i náš nový kalendář na rok 2020, který pokračuje v oblíbené ´dívčí´ tradici.

Ve fotokolekci GIRLS: AT WORK tak zákazníci a partneři známého dodavatele autodílů opět najdou půvabné dívky, kterým ale tentokrát namísto automobilových legend sekundovaly firemní vozyy a především sklad i prodejna brněnské pobočky APM Automotive. Fotograf Milan Forst s bohatými zkušenostmi v ní zachytil celou řadu zajímavých a fotogenických zákoutí pro kvarteto půvabných modelek, z nichž jedna se dokonce pyšní titulem Playmate prestižního časopisu Playboy.

TOP DEAL: to nejlepší od KS TOOLS

Extrémně malý a přesto výkonný pneumatický utahovák Mini MONSTER Xtreme Light se schválením odborné komise lékařů a terapeutů (AGR) patří mezi nejzajímavější položky z nového akční katalogu TOP DEAL 2/2019 od tradičního německého dodavatele nářadí KS Tools…

Katalog je opět kompletně v češtině a nabízí vybrané produkty a novinky za akční netto ceny platné do konce března 2020. Na 48 stránkách představuje jak osvědčené ruční či pneumatické nářadí vhodné pro veškeré mechaniky tak několik atraktivních novinek zaměřených především na usnadnění automobilových oprav.

K těm patří např. souprava aku nářadí k opravám umělohmotných dílů nebo HD videoskop s předním kamerovým snímačem o průměru pouhých 6 mm umožňující důkladný pohled i do opravdu nepřístupných míst. Zajímavé jsou i dva tipy na netradiční (možná už vánoční) dárky: 19 dílnou sadu dětského plastového nářadí (i s ´funkční´ vrtačkou) či unikátní příbor s designem utahovacího klíče.

APM Půjčovna aretačních přípravků

Nový projekt APM Automotive, který byl odstartován koncem dubna, mechanikům umožní využívat při opravách aretační či montážní sady bez toho, že by si tyto užitečné ale nákladné speciální přípravky museli kupovat. Mohou si je totiž u APM Automotive za velmi výhodných podmínek půjčit.

Jako další službu pro své zákazníky APM Automotive nabízí možnost půjčování vybraných 12 sad aretačních přípravků. Tyto přípravky jsou k dispozici na všech prodejnách kdyňského dodavatele autodílů. Stačí si tedy jen vybrat přípravek, který se pro plánovanou opravu hodí a pak na nejbližší pobočce poptat jeho aktuální dostupnost a domluvit si termín jeho zapůjčení a způsob dopravy (např. v rámci závozu zboží).

Přehled všech nabízených přípravků k zapůjčení je v **APM**-Shopu, kde samozřejmě nechybí ani výčet motorů (v případě potřeby i jejich kódy), pro které je daná sada použitelná.

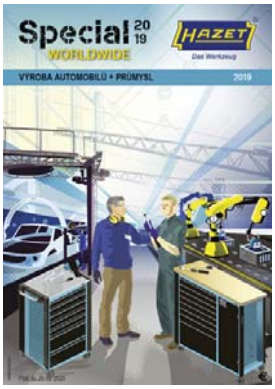
KYB dodává tlumiče už i do Škodovky

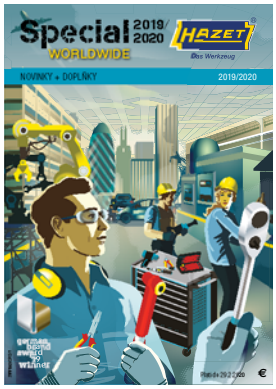
Společnost KYB Corporation začala dodávat automobilce ŠKODA tlumiče přímo do prvovýroby. Jedná se o dodávky pro zcela nový 5dvéřový rodinný hatchback Škoda SCALA, což je pro tradičního japonského výrobce tlumičů první spolupráce s českou automobilkou.

Zatímco nová a veřejností i odborníky dobře hodnocená Škodovka se vyrábí v závodě v Mladé Boleslavi, přední i zadní tlumiče pro ni vznikají v českém závodě koncernu KYB v nedalekých Pardubicích. Automobilka Škoda se tak připojila k dlouhému seznamu významných světových výrobců automobilů, kteří zcela důvěřují značce KYB a své nové vozy vybavují právě jejími tlumiči. V globálním měřítku opouští 1 z 5ti automobilů po celém světě výrobní linky s namontovanými KYB tlumiči, a díky tomu je KYB jedním z největších výrobců odpružení na světě.

Akční katalog nářadí HAZET

Firma HAZET, tradiční německý producent nářadí a servisního vybavení, které na český trh přináší APM Automotive, myslí řadu let i na české mechaniky, a tak pravidelně vydává své katalogy i v češtině.





V české verzi HAZET je proto i nový akční katalog HAZET **Special Worldwide** s podtitulem ´Novinky + doplňky´, který – jak již název napovídá – opět doplňuje jarní akční katalog ´Výroba automobilů a průmysl´ se zaměřením na vybrané nářadí a novinky pro autobranži. Na 24 stranách tak HAZET představuje nejnovější přírůstky svého sortimentu ručního i speciálního nářadí či přípravků a také nové akční položky za dočasně zvýhodněné ceny (v eurech bez DPH). Platnost obou akčních katalogů je do konce února 2020.

O titulní stránku doplňkového akčního katalogu se přitom opět postaral brazilský umělec a autor komiksů Nik Neves žijící aktuálně v Berlíně, jehož osobitý styl je inspirovaný mnoha cestami a k vidění je proto často např. na ilustrovaných mapách, obálkách knih, v komiksech nebo kalendářích.

Firma s celým názvem HAZET-WERK Hermann Zerver GmbH & Co. KG navíc pravidelně vydává i kompletní katalog nazvaný prostě **Das Werkzeug**. Přehledně do kapitol uspořádaný katalog má cca 450 stran a nabízí ucelený průřez nabídkou ručního dílenského nářadí a servisního vybavení se značkou HAZET. Kromě podrobných popisů nářadí v českém jazyce nechybí ani užitečné technické informace o jeho použití.

Všechny tři aktuálně platné katalogy HAZET jsou ke stažení ve **APM**Shopu v záložce ´Vše pro dílnu´.

DIVINOL - špičková maziva ´Made in Germany´

Tradiční německá firma ZELLER+GMELIN produkující široký sortiment olejů a maziv se značkou DIVINOL je jedním z předních evropských výrobců mazacích tuků, který je navíc dodavatelem tohoto sortimentu i pro řadu dalších známých značek.

DIVINOL - TUKY

Zavedený chemický podnik z německého Eislingenu s tradicí již od roku 1866 vyvíjí a vyrábí vysoce kvalitní plastická maziva pro různé aplikace v průmyslu a automotive.

Už před mnoha lety se firma Zeller+Gmelin zaměřila na specifické potřeby zákazníků z celé Evropy. Ve svém oddělení výzkumu a vývoje tak zaměstnává mimo jiné i tým specializující se právě na plastická maziva. Navíc společnost ovládá a využívá všechny důležité zahušťovací technologie a zároveň je schopna se specializovat i na produkty související s aplikacemi, které se rozvíjí i na základě požadavků svých zákazníků vycházející například i z potřeb autoservisů.

Právě z tohoto výzkumu před časem vzešel např. unikátní jednoruční mazací lis Lube Shuttle, který přinesl zcela novou technologii pro efektivní využití maziva v kartuších (400 g). Díky němu lze veškeré mazací operace provádět bez zbytečných úniků maziva, přičemž množství maziva lze snadno dávkovat. Velkou výhodou je i rychlá a snadná výměna kartuší a naprosto čistá manipulace bez nutnosti otevřít pistoli při výměně kartuší. Ty jsou navíc maximálně využitelné, neboť v nich nezůstává a prakticky žádné mazivo. Lis pracuje s tlakem do 300 bar a je dodáván s vyměnitelnou pružnou hadičkou (300 mm) a pevným rovným nástavcem (150 mm).

POZOR: Pro použití mazací pistole **Lube Shutle** je potřeba objednávat kartuše s označením **LS** na konci obj. čísla. Tyto kartuše jsou (na rozdíl od standardních) ukončeny užším hrdlem se závitem.

Hlavní výhody maziv DIVONOL:

+ Vysoce kvalitní tuky
+ Produkty pro různé požadavky a použití
+ Mnoho let zkušeností s vývojem a výrobou tuků
+ Vývoj produktů na míru v úzké spolupráci s průmyslem
+ Zohlednění současné chemické legislativy
+ Rychlá spolupráce při mazacích problémech a nové výzvy

DIVINOL Lithogrease 2B

(DI-21711)*

Vysokoteplotní a vodě odolný komplexní tuk s EP přísadami pro použití ve valivých i kluzných ložiskách s vysokým tepelným i mechanickým zatížením. Dobrá schopnost přenosu tlaku pro zatěžovaná mazací místa.

Teplotní rozsah

od -30°C do +150°C.

DIVINOL Mehrzweckfett 2

(DI-22971)*

Univerzálně použitelný vodě odolný víceúčelový tuk třídy NLGI 2 pro použití ve valivých i kluzných ložiskách.

Teplotní rozsah

od -30°C do +120°C.

DIVINOL Mehrzweckfett graphitiert

(DI-85000)

Grafitovaný víceúčelový tuk třídy NLGI 2 odolný vůči vodě pro použití např. ve valivých i kluzných ložiskách.

Teplotní rozsah

od -30°C do +130°C.

DIVINOL Fett TOP 2003

(DI-23980)

Částečně syntetický tuk s obsahem vápenatého mýdla s vysokou přilnavostí a velmi dobrou odolnosti proti vymývání. Barva tuku je zeleně fluorescentní.

Teplotní rozsah

od -30°C do +110°C.

DVOUHMOTOVÝ SETRVAČNÍK

Dvouhmotový setrvačník je jedním z dílů, které pomohly rozvoji moderních pohonných systémů. Jeho rychlý vývoj začal v polovině 80. let, kdy zahrnoval nejprve manuální převodovky. Dnes se ale používá i pro jiné typy pohonů - včetně převodovek s dvojitou spojkou a automatických převodovek.

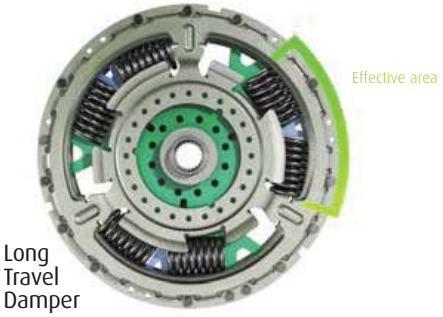
Společnost Valeo je jedním z předních výrobců spojek a hraje důležitou roli také ve vývoji a rozvoji dvouhmotových setrvačníků. Ty výrobcům automobilů umožňují používat kompaktní přeplňované motory s vyšším výkonem i

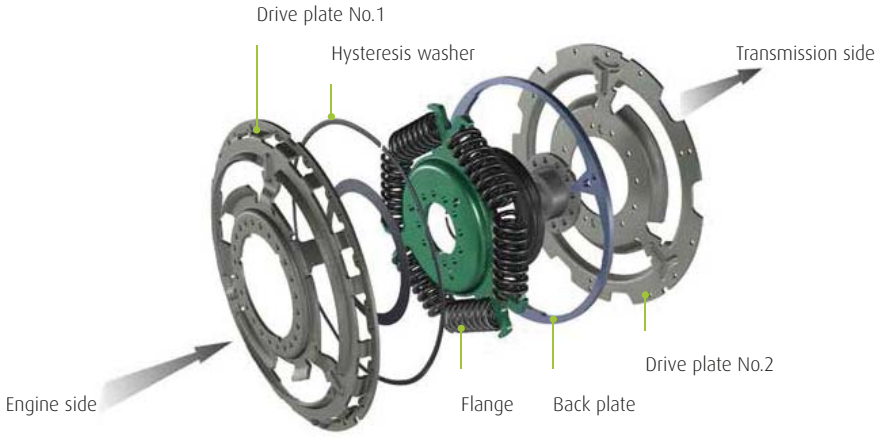
krouticím momentem. V závislosti na typu převodovky a výkonnosti motoru jsou proto moderní vozidla vybavena různými, někdy velmi komplikovanými, konstrukcemi dvouhmotových setrvačníků. Společnost Valeo vyvíjí všechny typy konstrukcí. Počínaje základními modely vybavenými jednoduchými obloukovými pružinami až po velmi složité tlumiče pro hybridní vozidla Mercedes.

Jednodušší konstrukce

V motorech generujících krouticí moment až 400 Nm, který je kombinován s běžně pětistupňovými a šestistupňovými převodovkami (2-3 hřídele), jsou torzní kmity klikové hřídele tlumeny nejjednodušší konstrukcí tlumičů – tedy obloukovými pružinami. Někdy je pro podporu tlumení v nízkých otáčkách motoru tato konstrukce doplněna také elastickým třecím prstencem. Tato základní konstrukce dvouhmotového setrvačníku může být pro zatlumení torzních kmitů v hnacím ústrojí nahrazena opravárenskou sadou s pevným setrvačníkem a speciální konstrukcí spojkové lamely.

Focus on L.T.D. technology

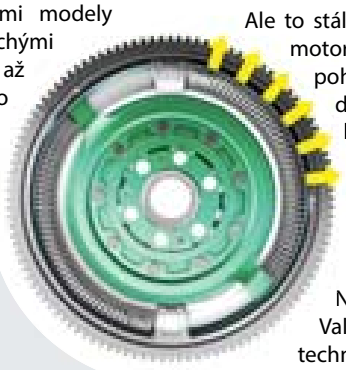




Technologie tlumiče Valeo s dlouhou dráhou (LTD)

Více výkonu, více vibrací

Výkonnější motory s vyšším krouticím momentem až 500 Nm kombinované s převodovkami se 3–4 hřídelemi ale vyžadují vyšší úroveň tlumení vibrací. V těchto případech se pro podporu tlumení vibrací u nízkootáčkových motorů ke dvouhmotovému setrvačníku přidává další zařízení – vinuté pružiny na přírubě setrvačníku, které přenášejí krouticí moment na sekundární setrvačník.



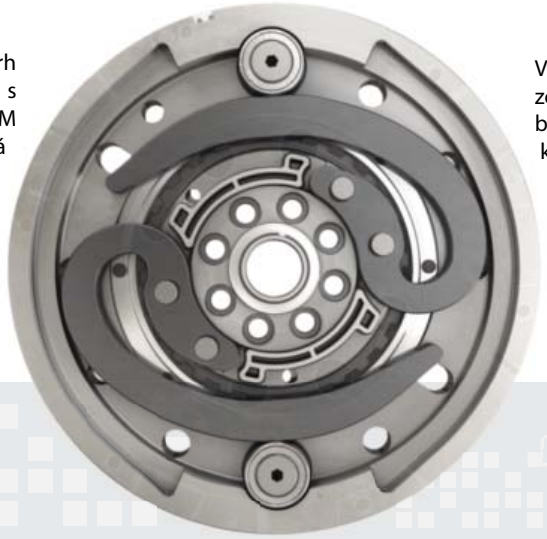
Konstrukce dvouhmotového setrvačníku s vnitřním tlumičem na přírubě

Ale to stále nestačí. Vývoj hybridních motorů, zvláště u vozidel s pohonem zadních kol, si vynutil další vývoj složité konstrukce, kterou mají dvouhmotové setrvačníky již řadu let. U nejvýkonnějších hybridních modelů, jako je Mercedes Benz E-Class 300 BlueTech (750 Nm), dodává společnost Valeo do prvovýbavy novou technologii tlumení torzních kmitů – mechanismus je postaven na bázi klasických dvojitých obloukových pružin a má speciální konstrukci příruby, která umožňuje doplnění o přídavné vinuté pružiny. Speciální konstrukce tohoto tlumiče s dlouhou dráhou a s názvem Long Travel Damper (LTD) je vybavena devíti sadami dvojitých vysoce výkonných pružin zajišťujících optimální výkon hnacího ústrojí a je nejúčinnějším zařízením pro tlumení torzních kmitů především u motorů generujících krouticí moment vyšší než 500 Nm.

V moderních technologiích motorů se dvouhmotový setrvačník stal nezbytným komponentem hnacího ústrojí nejen pro vozidla s manuální převodovkou. Vzhledem k tomu, že počet vozidel vybavených dvouhmotovými setrvačníky neustále stoupá, stává se mimořádně aktuální poptávka po produktech pro aftermarket v kvalitě pro prvovýbavu. A právě v tomto směru má tak zančka VALEO mechanikům jistě co nabídnout, protože disponuje mnohaletými zkušenostmi z vývoje i výroby pro automobilky, které může využít i pro přípravu těchto dílů pro trh náhradní spotřeby.

Loňská novinka

V březnu 2018 uvedla společnost VALEO na trh zcela nový typ dvouhmotových setrvačníků s patentovanou technologií Valeo VBladeTM DMF, která namísto běžných pružin využívá odstředivou sílu dvou obloukových listových čepelí. Díky tomu dokáže udržovat účinnou absorpci motorových acyklismů a to v celém rozsahu otáček motoru. První setrvačníky s technologií VBlade jsou již k dispozici pro aplikace Volkswagen LT 28-35, LT 28-46.



Valeo VBLADE je unikátní produkt se zcela novou konstrukci a při jeho vývoji bylo podáno téměř 80 patentů na design, komponenty, mechanismy a technologii. I díky tomu už tento inovativní produkt získal celou řadu odborných ocenění a má potenciál do budoucna nahradit tradiční technologii dvoumotorového setrvačníku na vybraných vozidlech.

Hlavní charakteristiky setrvačníku Valeo VBLADE:

- **VYNIKAJÍCÍ SPOLEHLIVOST:** díky použití kladek, po kterých se pohybují dvě obloukové listové pružiny (blade), bylo eliminováno vnitřní tření, ke kterému dochází u tradičních dvouhmotových setrvačníků
- **DOKONALÝ KOMFORT:** dvouhmotový setrvačník Valeo VBLADE DMF účinně potlačuje vibrace v celém rozsahu otáček motoru
- **OKAMŽITÁ REAKCE** vozidla díky dokonalému přenosu točivého momentu za všech jízdních podmínek: konstrukce s použitím obloukových zahnutých pružin eliminovala jev hystereze
- **ŘEŠENÍ ŠETRNÉ K ŽIVOTNÍMU PROSTŘEDÍ:** VBLADE neobsahuje vnitřní obloukové pružiny, mezi nimiž vznikalo tření, a proto se zde ne používá mazivo

VALEO: Specialista na přenosové systémy

Představením nové technologie tlumení vibrací ve spojce společnost Valeo Transmission Systems potvrdila svou silnou schopnost inovovat a zároveň dodávat produkty, které skutečně vyhovují specifickým požadavkům automobilového trhu. Značka VALEO tak aktuálně pro přenos pohonu nabízí hned několik technologií…

Valeo KIT4P™ - spolehlivá a trvanlivá náhrada dvouhmotového setrvačníku pevným
- včetně Valeo Long Travel Damper (LTD) a vysoce účinných spojky (HEC)

Valeo FullPACK DMF™ - kompletní sortiment spojkových dílů nabízející vše v jednom balení

Valeo LTD DMFs – technologie DMF určená pro nejvyšší točivé momenty

Valeo Pendulum DMF – technologie DMF určená pro lepší absorpci energie generované rotačními nepravidelnostmi

Valeo VBLADE™ DMF – novinka pro neustálou maximalizaci trvanlivosti a spolehlivosti

Příčiny a diagnostika poškození dvouhmotových setrvačníků

Dvouhmotový setrvačník je součástka, která se nachází jak v dieselovém, tak i benzínovém motoru. Má významný vliv na fungování hnacího ústrojí, takže v případě nesprávného provozu snadno podléhá poruchám. Co způsobuje jeho poškození a jak je správně diagnostikovat?

Dvouhmotový setrvačník se skládá ze dvou setrvačníků – primárního a sekundárního. Hnací hřídel je spojena s primární částí, která je zároveň osazena ozubeným věncem pro startér. Uvnitř setrvačníku jsou pružiny, které se při nárůstu kroutícího momentu stlačují. Jejich úkolem je snižovat torzní kmitání přenášené z klikové hřídele do převodovky. Sekundární setrvačník naproti tomu spolupracuje se spojkovou lamelou. Důležitou součástí je také příruba se dvěma dorazy umístěná ve středu, uvnitř setrvačníku. Sekundární i primární setrvačník se mohou vůči sobě otáčet o 60 až 80 stupňů.

„Kupodivu jízda není to, co dvouhmotový setrvačník opotřebovává nejvíce. Kritickým momentem je pro něj nastartování motoru, a především rozjezd. Je to kvůli kmitům generovaných motorem, které mají v danou chvíli největší amplitudu. Mluvíme především o pohybu – v tu chvíli se příruba silně opírá o pružiny, které tlumí kmitání. Právě proto je pro dvouhmotový setrvačník tak nebezpečný „prudké sepnutí spojky". Působí na něj v tu chvíli obrovské zatížení, které může působit destrukčně na vnitřní mechanismy," říká Roman Wierzbowski z divize Pohony společnosti VALEO, která patří k největším výrobcům spojkových dílů pro prvovýrobu i trh náhradní spotřeby.

Nízké otáčky škodí

Důvody předčasného opotřebení nebo poškození dvouhmotového setrvačníku mohou být různé, ale nejčastěji jsou spojené s nesprávným chodem automobilu. Může to být neustálou jízdou v příliš nízkých otáčkách, častým dušením motoru, chybným fungováním zážehového a vstřikovacího systému, velkými vibracemi následkem opotřebovaní součástek hnacího ústrojí nebo třeba jen zvykem nechávat automobil na volnoběh, aby zůstala zapnutá klimatizace. Nepřípustný je také prudký rozjezd. Pro mechanika je každá informace týkající se způsobu užívání automobilu cenným vodítkem k diagnostice poruchy.

„Projevy poškozeného dvouhmotového setrvačníku můžou být podobné těm, které obvykle souvisejí s poruchami jiných součástek. Nejčastěji se objevují silné vibrace na volnoběh či při spouštění a vypínání motoru, které se mohou přenášet na celou karosérii vozu. Dodatečným projevem při rozjezdu může být rovněž klepání a rachocení vycházející z okolí dvouhmotového setrvačníku. Kromě toho se mohou vyskytnout problémy s plynulým rozjezdem a také přeřazením v nízkých otáčkách. Jestliže se taková situace objeví, je nutné připojit k automobilu diagnostické zařízení pro zjištění chybových kódů motoru a převodovky. Koncová verifikace poruchy dvouhmotového setrvačníku se provádí demontáží součástky a její prohlídkou zkušeným specialistou," vysvětluje Roman Wierzbowski.

Pár jednoduchých rad

Na co si dávat pozor, když už dvouhmotový setrvačník leží na stole a přistupujeme k jeho prohlídce? Důsledky nevhodné jízdy mohou být různé. Jedním z nich je přehřátí sekundární hmoty setrvačníku, což lze snadno rozpoznat podle zbarvení nebo podle trhlin na třecí ploše. Vysoká teplota snižuje účinnost mazání a způsobuje, že vnitřní součástky např. pružiny pracují na sucho. Možné je také prodření primární hmoty, což vede k nezvratnému poškození vnitřních mechanismů.

Vzhledem k bezprostřednímu spojení se spojkou se dvouhmotový setrvačník většinou vyměňuje společně s ní. Během montáže nového dvouhmotového setrvačníku je nutné pamatovat na několik pravidel. Jedním z nich je kontrola stavu utěsnění hřídelí ze strany motoru a převodovky; pokud dobře netěsní, je nutné je přetěsnit. Je rovněž potřeba prověřit stav věnce startéru a vzdálenost mezi čidlem rychlosti a prstencem dvouhmotového setrvačníku. Důležité je použití nových upevňovacích šroubů setrvačníku ke klikové hřídeli. Musíme také zkontrolovat správné uložení centrovacích kolíků spojky. Absolutně nepřípustná je montáž setrvačníku, který spadl byť z nevelké výšky, neboť hrozí nebezpečí, že došlo k poškození vnitřních mechanizmů. Čištění dvouhmotového setrvačníku je možné pouze pokud použijeme profesionální odmašťovací prostředky.

„Dvouhmotový setrvačník má významný vliv na fungování celého hnacího ústrojí, proto v případě jeho výměny je vhodné vsadit na renomované výrobce. Nezastíráme, že je to velice drahá součástka, a proto je kvalita provedení zásadní. Ve firmě Valeo jsme si toho vědomi, proto vyrábíme dvouhmotové setrvačníky, které se vyznačují velice dlouhou životností a nevystavují řidiče neočekávaným poruchám. Na druhou stranu je také důležité, aby byl setrvačník správně namontován. Proto jsme pro mechaniky zorganizovali technické on-line školení, které se věnuje mj. tématu správného provozu a montáže dvouhmotových setrvačníků Valeo. Na školení ve formě webináře je nutné se předem zaregistrovat," uzavírá Roman Wierzbowski.

Není chladivo jako chladivo

Chladivo R134a pro klimatizační systémy vozidel je v právě vrcholící letní sezoně velmi žádaným servisním artiklem. S ohledem na jeho stále rostoucí ceny a také občasné problémy s dodávkami se ale trh po celé Evropě, a tedy i v ČR dostává také chladivo v jednorázových lahvích. Jejich prodej byl sice před cca. osmi lety legální, ale v současnosti je už řadu let po celé evropské unii zakázaný…

Přesto je internet plný nabídek právě takového chladiva (Aukro, Bazoš, Facebook…). Nákup chladiva v jednorázových lahvích sice může být zdánlivě výhodný, ale také může být nebezpečný. Původ i složení náplně těchto lahví totiž bývá přinejmenším pochybný, což dokazují také různé testů prováděné v řadě evropských zemích. V některých případech testy obsahu těchto lahví odhalily pouze zbytkové množství deklarovaného chladiva doplněné různými často i hořlavými látkami.

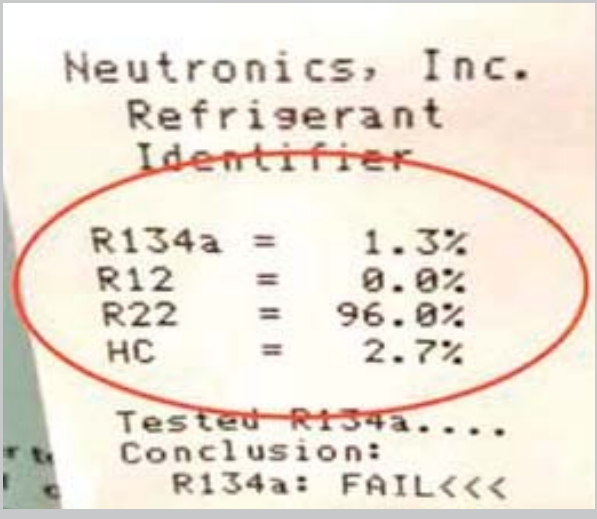
Proto by mechanici při údržbě automobilových klimatizací měli spoléhat na chladivo garantované kvality od certifikovaných výrobců, které je dodáváno v osvědčených vratných (zálohovaných) lahvích, a které nabízí mimo jiné také APM Automotive…

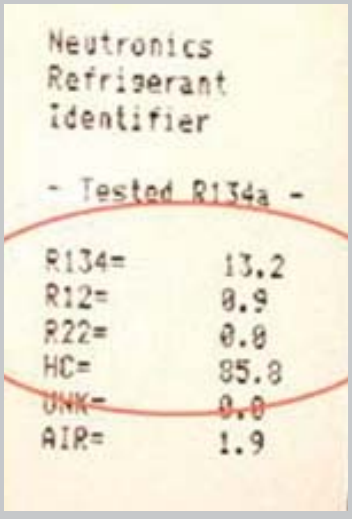
Místo chladiva neznámý plyn

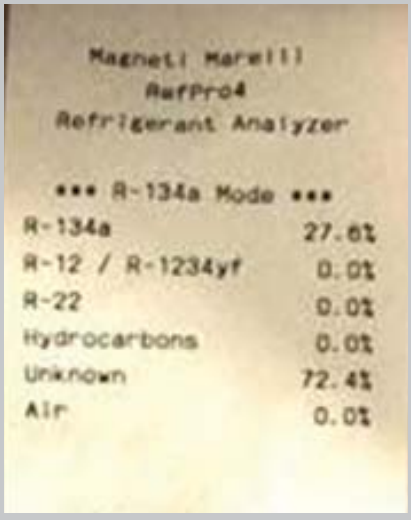
Zřejmě nejvíce alarmující výsledky měla kontrola nelegálních lahví chladiva R134a, které provedla rumunská Asociace automobilových specialistů (ASAR). Kontroloři se přitom zaměřili právě na čínské chladivo dovážené a prodávané jako R134a v nelegálních lahvích na jedno použití.

Jedna ze tří testovaných jednorázových lahví „R134a" zakoupených na internetu obsahovala pouhých jen 1,3% slibovaného chladiva, zbytek obsahu byl převážně R22 (96%) a uhlovodíky. Ve druhé z lahví bylo téměř 86% hořlavého uhlovodíku, pouze 13% R134a a pak už jen vzduch. Třetí lahev byla potenciálně nejvíce znepokojující, přestože měla největší podíl chladiva R134a a to 27,6%. Zbytek ale tvořil zcela neidentifikovatelný plyn.

Z minulosti jsou přitom zaznamenány i smrtelné úrazy v důsledku výbuchů způsobených falešnými lahvemi s deklarovaným chladivem R134a z Číny, které ve skutečnosti obsahovaly nebezpečný metylchlorid.







Od železáren až po profesionální náhradní díly: 175 let Ferdinand Bilstein

Společnost Ferdinand Bilstein GmbH+Co. KG je známá jako dodavatel a výrobce náhradních dílů pro osobní a užitková vozidla. Tradiční firma z německého Ennepetalu v Severním Porýní-Vestfálsku má ale svůj původ jinde. Když Ferdinand Daniel Bilstein a jeho otec Johann svůj výrobně-obchodní podnik zakládali, byli preferovaným dopravním prostředkem ještě koně. Psal se totiž rok 1844, což znamená, že úspěšná rodinná společnost v letošním roce slaví své 175. výročí.

Na začátku firma nabízela zejména pilníky, sekáče, vrtáky, kapesní nože a další průmyslové výrobky ze železa, oceli či mosazi, z nichž většina byla vyrobena ve vlastní rodinné kovárně. V roce 1880 byla založena společnost ´Ferdinand Bilstein junior´, jejíž hlavní činnost byla přesměrována na výrobu soustružených šroubů a matic. Rozšíření továrny šlo ruku v ruce s nákupem prvního parního stroje. Ještě před konce, 19. století pak firma nakoupila první automatické soustruhy, což výrobní proces značně urychlilo.

Do tehdy nově vznikajícího automobilového průmyslu již zavedená společnost vstoupila až v roce 1921 se zahájením výroby patentovaných pružinových šroubů, které

byly slavnostně představeny na německém autosalonu v Berlíně. S úspěchem nového produktu byl zaveden také nový symbol společnosti ´Febi´, který se roku 1923 stal také registrovanou obchodní značkou (dnes ´febi´). O 13 let později už je prakticky veškerá výroba v Ennepetelu zaměřena na automobilový průmysl. Kromě toho jsou v té době vyvíjeny a prodávány první opravárenské sady kulových čepů. V roce 1939 ale výrobu ovlivnil začátek II. světové války, Díky výrobě vysoce kvalitních přesných dílů byly firma klasifikována jako ´válečně důležitá´ a její produkci začala řídit vládnoucí národně socialistická stranal

Krátce po skončení války udělili spojenci firmě Febi povolení ke znovuotevření provozu, takže mohla začít rekonstrukce nálety vážně poškozených provozů. Navíc v roce 1951 začala firma vyrábět také díly pro nákladní vozy včetně sad pružinových šroubů a šroubů náprav či kol, kterými doplnila stále se rozvíjející výrobu přesných dílů pro automobily a motocykly. ¨Koncem 50. let se značka febi etablovala jako výrobce originálního vybavení

Od sedmdesátých let minulého století, nyní šestá generace majitelů postupně doplňovala vlastní produkci sortimentem zboží, aby uspokojila rostoucí poptávku. Výsledkem byl rozsáhlý obchodní program neustále cíleně doplňovaný sortimentem náhradních dílů vlastní produkce. Díky neustálému rozšiřování sortimentu začal růst také export, což vedlo k zakládání firemních zastoupení na některých klíčových trzích po celém světě. První zahraniční dceřiná společnost ´febi UK Ltd.´ byla v Anglii otevřena v roce 1990. Do roku 2017 jich pak bylo otevřeno dalších dvacet.

V roce 1994 bylo poprvé představené stávající červenobílé logo společnosti, která dnes nabízí více než 60.000 různých náhradních dílů. Od roku 2012 je febi začleněno do mateřského koncernu Bilstein Group, která dále zastřešuje také značky SWAG a BluePrint.

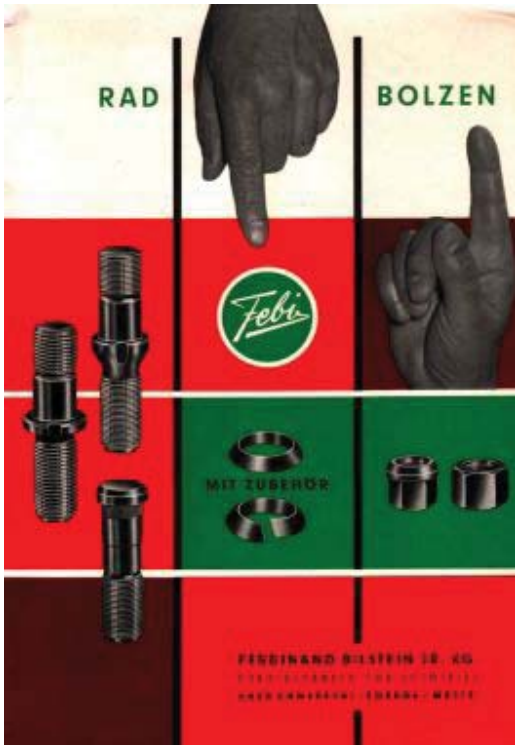
Vlastní výroba a další služby

Vlastní výroba vždy byla a nadále zůstává důležitým faktorem v udržitelném rozvoji firmy. Také proto byla v roce 2017 v Ennepetalu otevřena zcela nová supermoderní výrobní hala s plochou přes 10.000 m2, kde byl pod hlavičkou nové divizní značky Bilstein Group Engineering seskupeny prakticky všechny výrobní aktivity koncernu. Původní stavba, kde před 175 lety příběh Ferdinanda Bilsteina začal, dodnes stojí dodnes. Kromě mimořádné škály produktů společnost podporuje prodejce a dílny také různými doplňkovými službami. Ať už se jedná o technické informace nebo o speciální nástroje a instalační pomůcky, které jsou součástí některých produktů tak, aby mechanikům usnadnily montáž a zabránily možným instalačním chybám. K tomu patří i moderní on-line vyhledávač dílů ´partsfinder´, který byl spuštěn v roce 2017.

Rodinná firma

Navzdory rychlému růstu skupiny zůstala firma věrná svým počátkům a nadále je ve vlastnictví rodiny zakladatelů. V současnosti převzala odpovědnost za ekonomický úspěch korporátní skupiny už sedmá generace majitelů, když v roce 1951 tehdejšího šéfa společnosti Ferdinanda Hermana Bilsteina doplnil i jeho švagr Arnold Siekermann.
Své letošní jubileum společnost připomíná mnoha historickými fotografiemi a plakáty a také heslem „ZMĚNA JE NAŠÍ TRADICÍ“, a to i na febi Facebooku a na internetové stránce www.bilsteingroup.com/175-rok. Kromě toho je k dispozici historický film, který se vyrábí speciálně pro výročí.

“Jsme hrdí na naši historii, je to součást naší identity,” říká generální ředitel Jan Siekermann. „Zároveň se musíme neustále měnit, abychom dokázali splnit svůj požadavek být lídrem na nezávislém trhu s náhradními díly. Pohled do historie je důležitý, ale my se chceme dívat zejména dopředu.



Komponenty z pryže a kovu

Komfort jízdy díky kvalitě

Jedna z nejširších nabídek dílů z pryže a kovu na trhu s náhradními díly

Komponenty z pryže a kovu, tedy tzv. ´silentbloky´, jsou klíčovou a často podceňovanou součástí vozidel. Jsou důležité pro pružné uložení řízení, zavěšení i motoru, takže zlepšují jízdní stabilitu a jízdní vlastnosti. To je důležité zejména na nerovném povrchu silnice, při ostrém brzdění a při vyhýbacích manévrech. Díly z pryže a kovu absorbují vibrace přenášené za jízdy do konstrukce vozu z nerovností vozovky, z otřesů pracujícího motoru či z hnacího ústrojí. Správně funkční silentbloky tak přispívají k vyššímu jízdnímu komfortu i tiššímu provozu.

Koncern bilstein group nabízí jeden z nejširších sortimentů náhradních dílů z pryže a kovu na trhu s náhradními díly. Nabídka pro osobní vozy sahá od držáků vzpěr a ložisek stabilizátorů až po pryžové kotouče. Produktová řada pro užitkové vozy zahrnuje úchyty motoru a kabiny, průchodky a podpěry středu hnacího hřídele.

Exkluzivní partnerství

Důležitým dílem z pryže a kovu je pryžový kotouč, který tlumí vibrace, snižuje hluk od kostry a zajišťuje plynulý chod vozidla. Pryžové kotouče nahrazují univerzální a homokinetické klouby v hnacích ústrojích osobních vozidel.

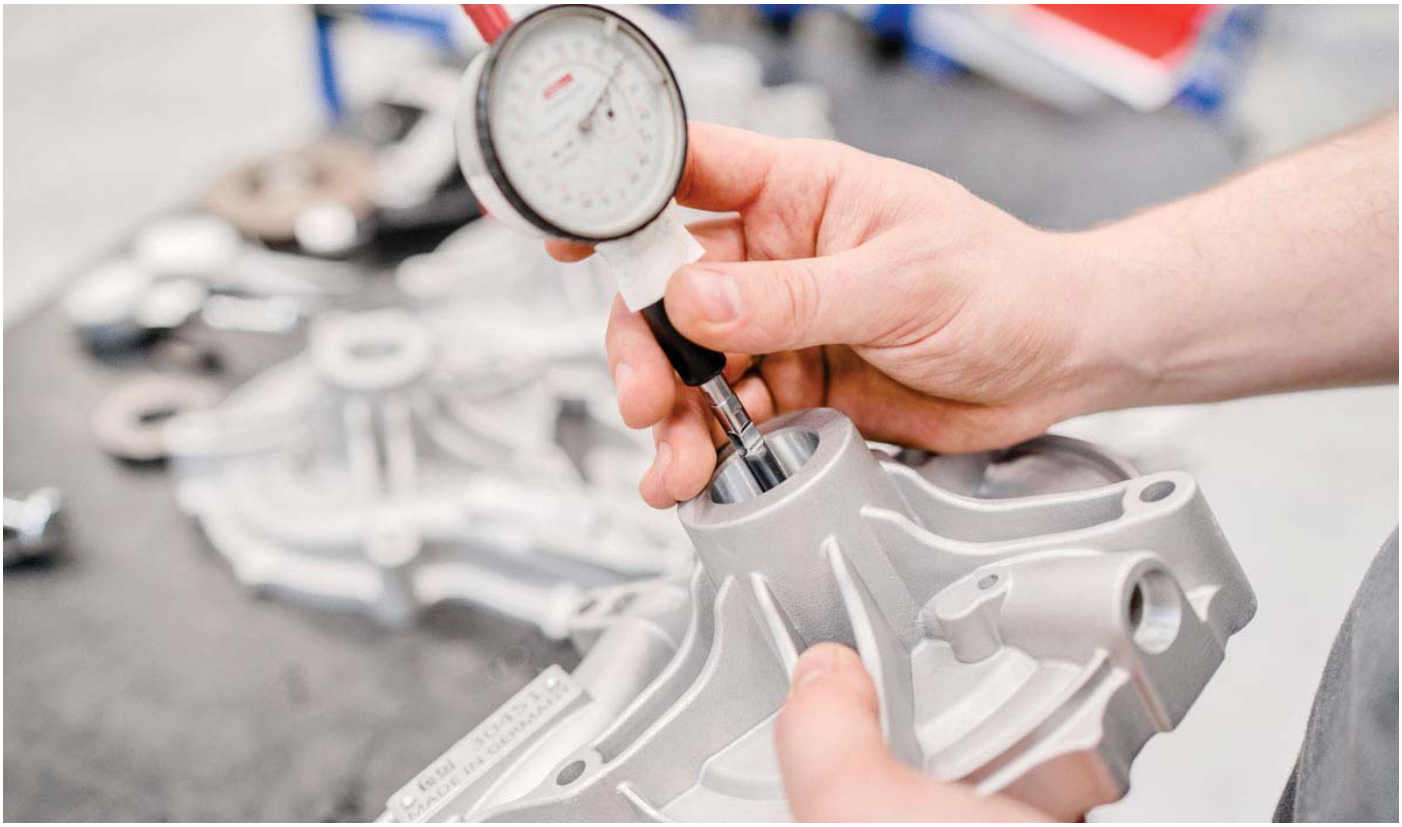
Ve snaze o dosažení úzké spolupráce bilstein group exkluzivně nabízí kompletní sortiment vysoce kvalitních pryžových kotoučů od dodavatele originálních dílů SGF na trhu s náhradními díly. Na pryžových kotoučích od tohoto jihoněmeckého výrobce se spoléhá řada prémiových značek automobilů. Inovace SGF spočívá v používání vlákny zesílených pryžových vložek k přenosům sil. Vibrace jsou tím efektivně minimalizovány a zajistí se optimální přenos.

Intenzivní interní testování

Náhradní díly z pryže a kovu jsou v laboratořích bilstein group intenzivně testovány, přičemž hlavní roli hraje testovací stroj Zwick Roell, díky kterému lze přesně změřit elastomerické vlastnosti vzorků. Při vývoji testovacích norem přitom skupina Bilstein úzce spolupracuje se svými dodavateli, což rovněž přispívá ke zvyšování kvality.

Kvalitativní proces bilstein group pro výrobu dílů z pryže a kovu

- Vývoj jednotlivých kvalitativních specifikací pro každý obecný díl
- Nový vývojový projekt na základě našich technických specifikací
- Dynamické testování originálních dílů pro referenční hodnoty při výrobě
- Srovnání výkonnosti nových dílů vůči originálním součástkám
- Povolená odchylka pro zařazení nového produktu do katalogu je max. 2%



DRIVE THE LEGEND.

KVALITNÍ NÁHRADA ORIGINÁLU?
POUŽIJTE BILSTEIN!

BILSTEIN B4

Tlak plynu dělá rozdíl. Před více než 60 lety jsme se vyvinuli jednotrubkový plyno-kapalinový tlumič pro sériovou výrobu a stanovili tak nový standard pro tlumení pérování.
Tlumiče BILSTEIN B4 jsou k dispozici prakticky pro všechny modely osobních automobilů – a to v původní jednotrubkové i zdokonalené dvoutrubkové (dvouplášťové) verzi.

BILSTEIN®

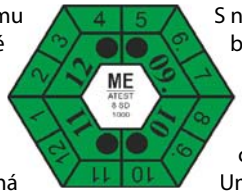
bilstein.com

Jak ještě snížit emise?

Pomohou hybridy, budoucnost mají ale i spalovací motory

Je možné ještě dále zvyšovat účinnost motoru, snížit emise v reálných podmínkách jízdy a zároveň dodržet stále přísnější zákonné limity? Experti společnosti Schaeffler jsou přesvědčení že ano, a přicházejí hned s několika řešeními.

Vedle takzvaného systému rotujícího vypínání válců a nové generace valivých ložisek pro motory a převodovky, která pracují s mimořádně nízkým třením, pomůže také hybridizace aut. Budoucnost má zejména doplňkové hnací ústrojí pro spalovací motory doplněné 48-voltovým trakčním systémem. Komponenty a systémy, vyvinuté společností Schaeffler, umožňují výrazné snížení CO_2 a dalších emisí díky dokonalejší strategii jízdy včetně rekuperace, plachtění a posilování.



Na začátek je třeba připomenout, že za přibližně 70% emisí CO_2 může spalování fosilních paliv, z toho čtvrtinu vyprodukuje doprava. Pokud chtějí jednotlivé státy splnit ambiciózní cíle z pařížských dohod v oblasti klimatických změn, bude potřeba uvést do praxe nové technologie pohonu aut. Elektroauta pomohou, ale nedá se spoléhat jen na ně. Podle odhadů společnosti Schaeffler bude i v roce 2030 jen necelých 30% nových vozů jezdit čistě na elektřinu. Další třetinu nových vozů budou i nadále tvořit auta se spalovacím motorem. Největší skupinou (40%) nových aut pak budou auta s hybridním pohonem, ve kterých bude převodovka a spalovací motor hrát stále klíčovou roli.

Bez rekuperace to nepůjde

Silnou pozici budou mít podle expertů Schaeffler tzv. ´mild´ hybridní vozy, které pracují s palubním elektrickým subsystémem s napětím 48 voltů. V roce 2030 opustí automobilky asi 20 milionů aut s takzvanou jednotkou P0, ve které je elektromotor spojen řemenem s klikovou hřídelí spalovacího motoru. Tento typ startéru a generátoru spojeného řemenem umožňuje rekuperovat velkou část kinetické energie při brždění. Pro její skladování stačí malý a relativně levný lithium-iontový akumulátor.

Rekuperovaná energie se hodí při restartu motoru v režimu Start-Stop, při tzv. ´plachtění´ a také pro přídavnou akceleraci. Společnost Schaeffler vyvinula nová řešení pro napínáky řemenů, které usnadní dynamické změny provozních režimů a chystá také aktivní elektricky ovládaný napínák řemenu.

S napětím 48V se mechanici v budoucnu budou setkávat stále častěji i na jiných místech hybridních hnacích ústrojí. Umožní to vyšší elektrický výkon (přes 20 kW) a také vyšší celkovou účinnost a nižší emise. Umístění elektromotoru s napětím 48V s hybridním modulem P1 na klikové hřídeli umožňuje bezpřevodové spojení přizpůsobené otáčkám spalovacího motoru. S hybridním modulem P2 s napětím 48V namontovaným mezi spalovacím motorem a převodovkou jsou rekuperace a jízdní strategie šetřící palivo ještě účinnější.

U příčně umístěných hnacích ústrojí přední nápravy, ve kterých je k dispozici malý zástavbový prostor v axiálním směru, vyvinula společnost Schaeffler variantu s osově paralelním uspořádáním připojeným přes řemen nebo řetěz ke vstupní hřídeli převodovky. Tento systém umožňuje kromě rekuperace brzdné energie také výhradně elektrický pohon při nízkých rychlostech jízdy, jako je tomu například v dopravních zácpách nebo parkování. Hybridní modul s napětím 48V od společnosti Schaeffler pomáhá při zrychlování a zajišťuje úsporu paliva při takzvaném plachtění, kdy auto jede s vypnutým spalovacím motorem. Integrovaná a automatická spojka zajišťuje vysokou úroveň komfortu při restartu motoru vozidla tím, že pomáhá motoru roztočit se na vyšší otáčky bezprostředně po startu. Modul P2 společnosti Schaeffler navíc umožňuje využití hybridního pohonu u manuálních převodovek.

Spotřebu sníží rotující vypínání válců

Velký potenciál pro další úspory paliva ale není vyčerpán ani u nehybridních spalovacích motorů. Jedno z řešení Schaeffler jsou přepínatelná zdvihátka ventilů pro deaktivaci válců ve tříválcových motorech, montovaná v sériově vyráběných vozidlech Ford.

Elektromechanický napínák řemenu – nové řešení společnosti Schaeffler pro zajištění možných dynamických změn provozních režimů.

Společnost také testuje rotačně odpojované válce. V tomto konceptu se vypínané válce průběžně střídají: po každých čtyřech taktech v normálním provozu se válec vypíná na další čtyři takty. Testy ukazují, že takové řešení může být ještě účinnější.

Součástí snahy o nižší emise je i zvyšování účinnosti převodovek. Pro tlumení torzních vibrací v hnacím ústrojí se například osvědčil odstředivý kyvadlový tlumič. Společnost Schaeffler ale vyvinula nová spojená kyvadla, ve kterých se tlumiče vzájemně podporují pomocí pružin umístěných v obvodovém směru. Důležitou součástí převodovek budou v budoucnu také ložiska s mimořádně nízkým třením, která se nazývají ‘Angular roller units“ (ARU). Jsou podobná kuželíkovým ložiskům a kombinují vysokou nosnost s dlouhou životností.

Elektromechanické nastavovače vačkových hřídelí umožňují oproti hydraulickým systémům dosáhnout vyšší rychlosti přestavení, což umožňuje agresivnější kalibraci rozvodů a minimalizaci aktivních zásahů do zapalování a vstřikování paliva.

Včasné přestavení do vyššího předstihu umožňuje, aby spalovací motor při akceleraci vytvořil rychleji krouticí moment, což znamená, že elektromechanické přestavovače vačkových hřídelí nejen pomáhají dosáhnout vysoké provozní účinnosti, ale zajišťují také dobrý jízdní výkon.

LuK, INA a FAG v novém balení

Divize Automotive Aftermarket firmy Schaeffler přichází s novým designem obalů pro kompletní sortiment produktů LuK, INA a FAG.

- Velkoplošná, vysoce kvalitní a fotorealistická vyobrazení jednotlivých komponentů a opravárenských sad
- Výrazný barevný pruh označující jednotlivé produktové značky LuK, INA a FAG
- Mateřská značka Schaeffler zastřešující všechny produkty
- Produktové označení v deseti jazycích

Více informací:
www.schaeffler.cz/aftermarket
www.repxpert.cz

LUK INA FAG RUVILLE

SCHAEFFLER

Dva dny plné diagnostiky

IV. ročník SuperVAG OPEN (19.–20. 2. 2019 Brno)

Dva dny plné zajímavých prezentací, praktických workshopů a hlavně nových informace z oblasti diagnos-tiky především vozů značek VW, Škoda, Audi a Seat. To byl letošní ročník stále oblíbenější konference SuperVAG OPEN, kterou kromě jiných svou přednáškou doplnil i jeden z diagnostických specialistů AutoPROFITEAMu…

Přednáškový sál brněnského hotelu Atlantis po oba dny konference doslova praskal ve švech. Kdo si vstupenku na tuto výjimečnou akci nezajistil v dostatečném předstihu, měl smůlu. Každý den se tak dostalo na zhruba 150 zájemců z řad zákazníků, diagnostických odborníků i obchodních specialistů, pro které pořadatelé připravili řadu aktuálních témat z oblasti diagnostiky, od té základní přes nastavení světel či kódování až po speciální vychytávky. Našel se čas i na novinky z oblasti profesionálního chiptuningu.

Na pódiu se tak vystřídala celá řada odborníků. Přednášeli a školili nejen vývojáři a technici pořádající společnosti, kteří se aktivně podílejí na vývoji nových funkcí, ale také pozvaní hosté. Různá zajímavá témata ve svých přednáš-kách rozebírali třeba Libor Fleischhans ze společnosti IHR-TECHNIKA, zástupce koncernu LKQ Tomáš Dohodil nebo odborníci společnosti Xtuning, kteří v plénu probrali nové tuningové trendy či homologaci i následné pojištění prove-dených úprav. Jedním z přednášejících by také nejzkušenější z diagnostiků AutoPROFITEAMu Miroslav Lucák.

„Ve svém příspěvku jsem se zaměřil na různě neodborně upravený software v řídících jednotkách, tedy na jev, se kte-rým se ve své praxi setkávám až nepříjemně často,“ vzpomíná Miroslav Lucák s tím, že na konkrétních případech chtěl ukázat, jak mechanici v autoservisech často marně hledají příčinu závady. *„Mění, nechávají testovat, nebo repasovat součásti vozidel. Náklady na opravu astronomicky rostou až do vrcholu, kdy dojde na výměnu samotné řídící jednotky systému. Mnohdy ale stačí jen analyzovat software a následně do jednotek nahrát původní data. Další kategorií tohoto tématu jsou např. souvislosti se zpětnou montáží filtrů pevných částic u vozidel, kde byl tento systém v minulosti deak-tivován,“* popisuje svoji přednášku specialista AutoPROFITEAMu a zároveň dodává, že hlavní slovo na konferenci samozřejmě patřilo zástupcům pořádající firmy HR CARSOFT s.r.o., jejíž diagnostické nástroje se značkou SuperVAG jsou mezi mechaniky stále oblíbenější. Přináší totiž unikátní řešení na celosvětové úrovni, přičemž vychází z vlastního vývoje a více než dvacetiletých zkušeností. „Viditelným důkazem kompetence a zkušeností vývojářů Carsoftu bylo třeba velice působivé vystoupení otevřel stránky se zdrojovým kódem programu a oslňoval svým přehledem v pro všechny ostatní zcela nepřehledné změti čísel a různých znaků. Myslím, že to mnoha lidem ukázalo, jek těžkou prací je vývoj podobných diagnostických zařízení,“ přibližuje Miroslav Lucák jednu z přednášek, která jej zaujala.

První den se odborníci SuperVAGu zaměřili na platformu MQB a její vývoj nebo na kódování servisních intervalů. Zároveň ukázali, co vše je možné jejich programem nastavit na ´trojkové´ Octavii III. Velký zájem byl také část věnující se nastavení, a především deaktivaci systému Start/Stop. Druhý den byl zaměřen na programování klíčů, a to přede-vším u platformy MQB (Octavia III, Golf VII apod.), což zvládá jen pár nástrojů na světě. Řadu cenných informací v tomto směru přenesl například praktický workshop s řešením situace všech ztracených klíčů. Na pódiu bylo vidět také jak vyměnit přístrojový panel, jak se pracuje s EEPROM pamětí nebo jak vyrobit klíč jednoduše a rychle pouze vložením do zapalování. Samozřejmě nemohl chybět ani pohled do budoucnosti.

foto: Motofocus

MONTÁŽNÍ TIPY MAHLE:

SRDCE MOTORU

OPRAVY A ÚDRŽBA

Opravy motoru není třeba se bát! S 10 tipy k montáži pístů od světového motorového speciality se může s klidným svědomím a pevnou rukou do opravy samotného srdce motoru pustit každý mechanik…

1. Na mírách záleží

Průměr pístu je uvedená na jeho dně. Ze součtu průměru uvedeného na dně pístu a montážní vůle zjistíte průměr válce. Tento rozměr je důležitý, pokud chcete namontovat písty většího rozměru a válec odvrtat na nejbližší větší průměr.

2. Vodítko

Na dně pístu je znázorněn také směr montáže, který udává, jak je třeba píst namontovat. Označení i směr se liší podle výrobce.

3. Malování podle čísel

Válce a jejich plochu si označte nejlépe už při jejich demontáži. Při montáži je potřeba díly složit tak, jak patří k sobě. To je důležité hlavně u lámaných ojnic nebo u víka hlavního ložiska.

4. Když nové, tak kompletně

S novými písty je dobré vždy vyměnit také čepy pístů a pojistné kroužky. Zároveň doporučujeme vyměnit i pánve ojnicových ložisek.

5. Hrozí zadření

Zámky pístních kroužků by měly být pootočené, nemyly by se překrývat. U tří kroužků to odpovídá úhlu 120°.

6. Čím víc, tím líp

Alespoň pokud jde o olej při montáži. Aby písty při prvním spuštění motoru neběžely na sucho, nesmíte v žádném případě šetřit mazivem.

7. Pěkně napnout!

Montáž výrazně usnadňuje napínací páska na pístní kroužky. Především ale páska chrání pístní kroužky před poškozením při zasouvání do válců.

8. Moment!

Ojniční šrouby je samozřejmě třeba utáhnout předepsaným utahovacím momentem. Podle pokynů může být i nutné použít nové šrouby.

9. Nad a pod

U vznětových motorů je po výměně pístů třeba změřit přečnívání pístu, resp. velikost mezery. V případě nutnosti je potřeba použít např. silnější těsnění hlavy válců.

10. Ať to sviští

Ještě před prvním spuštěním motoru je třeba například vypnout vstřikování a motor protočit bez nastartování. Tím se olej natlakuje, ale do motoru se nepřenese žádná zátěž. Zabrání se tím chodu na sucho a z toho plynoucímu možnému poškození nových pístů.

Podrobnější informace o montáži pístů i k dalším tématům najdete na sérii montážních plakátů společnosti MAHLE, které si můžete vyžádat u ´svých´ regionálních obchodních zástupců APM Automotive.

SMĚROVÉ BRZDOVÉ DESTIČKY **NK**

Jednou z největších výzev při výrobě brzdových destiček je kontrola a snížení hlučnosti brzd.

Pro vyřešení tohoto problému byly u některých specifických brzdových systémů vyvinuty brzdové destičky asymetrické konstrukce, která umožňuje navádění brzdových destiček na disk v určitém úhlu, což výrazně snižuje potenciál vibrací, a tedy i hluku.

Směrové brzdové destičky NK používají výřez tlumiče hluku na zadní straně. Tato metoda usnadňuje mechanikovi montáž a ukazuje, že podložky musí být umístěny v předepsané poloze určující směr.

THE RELIABLE PART

Montáž směrových brzdových destiček

Mnoho brzdových destiček NK má na zadní straně šipku označující směr otáčení brzdového kotouče. Při montáži těchto brzdových destiček se tedy ujistěte, že šipka míří stejným směrem jako kolo při jízdě vpřed.

Není-li použita žádná šipka, ale destičky NK mají půlměsíční výřez v podložce pro redukci šumu, musí být tento půlměsíc zobrazen na přední hraně, kde se destička nejprve dotkne brzdového kotouče.
Půlměsíc musí být umístěn tak, aby se otáčel směrem k pístové straně brzdového třmenu.

Výřez podložky pro redukci hluku

Vybrané směrové destičky NK

Směrové brzdové destičky NK (přední) - aplikace:	obj. č.	MOC (bez DPH)
ŠKODA Octavia I (96-)	NK224757	**1.119,- Kč**
ŠKODA Superb I (01-08)	NK224742	**1.043,- Kč**
CITROËN C2 (03-), C3 (02-)	NK221950	**907,- Kč**
OPEL Corsa (06-)	NK223635	**1.043,- Kč**
OPEL Astra G (98-09), Vectra B (95-03),	NK223618	**911,- Kč**

NOVINKA V SORTIMENTU

THE RELIABLE PART

NK PŘEDSTAVUJE NOVOU PRODUKTOVOU ŘADU:

ULOŽENÍ MOTORU (SILENTBLOKY)

Uložení motoru je vystaveno náročným výzvám, jako jsou teplotní rozdíly a vibrace způsobené stavem vozovky.

Vadné uchycení motoru má výrazně negativní vliv na bezpečnost jízdy a pohodlí posádky a musí být okamžitě vyměněno. V některých případech se to může týkat i vozů do 5 let stáří.

S díly NK nabízíme spolehlivý výrobek v odpovídající kvalitě as rozměry podle originálních dílů.

- // Počáteční rozsah zahrnuje téměř 400 referencí čísla, která pokrývají většinu relevantních Evropský park vozidel.
- // Plné gumové a hydraulické úchyty.
- // Zahrnuje více než 28 000 modelů automobilů.
- // Vyrábí se podle TS 16949, což je nejvyšší a nejobsáhlejší standard kvality v automobilovém průmyslu.

5 YEAR GUARANTEE AGAINST DEFECTS

IN MATERIAL AND WORKMANSHIP

nk-autoparts.com

HERTH+BUSS DemoBus, aneb sortiment Elparts na dosah ruky

Firma HERTH+BUSS není jen německým specialistou na díly pro asijské vozy, ale také významným dodavatelem mnoha dílů elektrické soustavy moderních vozů a samozřejmě i různých elektrických přístrojů, přípravků či nářadí. A právě tento sortiment nabízený pod značkou HERTH+BUSS Elparts představuje atraktivní a bohatě vybavený prezentační vůz značky H+B, který se letos premiérově ukázal také v ČR.

„V Německu má tento vůz mezi mechaniky velký úspěch, protože jim umožnuje opravdu dobře si prohlédnout a hlavně i osahat celou řadu našich výrobků. Od různých pracovních světel a měřicích či detekčních přístrojů přes pojistky, kabely a instalační díly až po speciálně navržené kleště a další nářadí,“ vysvětloval prodejní specialista firmy H+B pro střední Evropu Norbert Szerémy Szabolc, když účastníkům prvního předváděcího plzeňského školení představoval jedinečnou dodávku ukazující široký sortiment elektroinstalačních dílů a přípravků z řady Elparts. A samozřejmě také jejího řidiče Petera Hermanna, který je zároveň velmi zkušeným školitelem.

Z více než dvou stovek různých položek natrvalo umístěných v tzv. ´DemoBusu´ přitom Peter již dopředu upozorňoval např. na nový startovací booster Reanimator Hybrid s kondenzátorovou technologií či vysoce účinnou alternativní metodu dezinfekce vozidla AirClean. *„Hlavně ale tenhle vůz umožňuje mechanikům efektivně demonstrovat naše inteligentní řešení pro různé opravy. Ať už se jedná o nejrůznější speciální nářadí nebo o naše inovativní opravárenské sady usnadňující řešení mnoha každodenních problémů,“* dodal školitel s odkazem na jedinečný a v mnoha německých dílnách populární koncept H+B RepSolutions, který může nabídnout celou řadu důmyslných opravných sad.

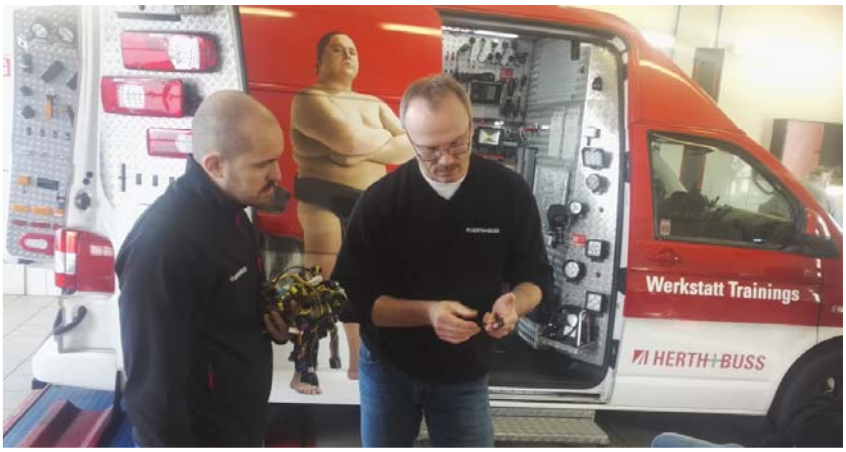
K těm patří třeba již i u zákazníků APM Automotive známá a oblíbená opravná sada **RepVac** pro profesionální opravy tlakového/podtlakového potrubí v motorovém prostoru (přípojky vzduchových filtrů, rozdělovačů, MAP senzorů, regulačních ventilů či systémy centrálního zamykání…). APM Automotove s úspěchem nabízí také sadu **RepPipe** pro rychlé a snadné opravy vadných částí na všech potrubích ostřikovačů v osobních automobilech. Nezáleží na tom, zda jsou vlnité nebo hladké, sada totiž obsahuje různé hadicové konektory pro přímé připojení hadic bez potřeby zvláštních nástrojů.

RepDPF pomůže rychle vyřešit problém s vadným vedením mezi filtrem pevných částic a snímačem diferenčního tlaku. Speciální ochranné pouzdro silikonových hadic je odolné vůči vysokým teplotám i mechanickému poškození, včetně možného prokousnutí kunami, a to i v dlouhodobém horizontu. Přitom si samotné tlakové vedení i jejich ochranné hadice zachovávají vysokou flexibilitu, takže je lze snadnou ohnout, zkrátit nebo jinak přizpůsobit jakémukoliv vozu. Sada obsahuje i pružné pásové svorky pro profesionální připojení.

Sortiment opravných kabelů **RepCab** usnadňuje mimo jiné opravu poškozených kabelů ve svazku u dveří či víka zavazadlového prostoru. V nabídce jsou také sady oprav konektorů **RepCon** pro výměnu mnoha vadných konektorů ve vozidlech (např. u zadních světel, žhavicích svíček či různých senzorů). Sada **RepLine** zase zahrnuje opravné kabely s pružným silikonem připravené na snadné a spolehlivé napojení drátů bez použití krimpovacích kleští.

Do konceptu **RepSolutions** lze zařadit také TesTip, tedy sadu různých elektrických součástek a měřicích kabelů sestavena speciálně pro snadné hledání / řešeni problémů v elektroinstalaci motorových vozidel (např. potenciometr, multimetr, tester polarity, SRS-konektor, odporový test, adaptéry, svorky, testovací hroty apod.)

„Většina opravárenských sad H+B je přitom dodávána v přehledných plastových boxech. A jejich další velkou výhodou je skutečnost, že všechny zahrnuté díly lze v případě potřeby samostatně doobjednat,“ dodal Norbert Czerémy jako zkušený obchodník, který dobře zná potřeby samotných mechaniků.



HERTH+BUSS

AirClean je vysoce účinná alternativní metoda dezinfekce vozidla, která pracuje čistě minerálně a je tak zcela neškodná pro životní prostředí. Touto novinkou společnost Heth+Buss rozšířila portfolio svých produktů pro údržbu klimatizace. Kromě detektoru úniku chladiva SelectH2 tak Herth+Buss nabízí také zařízení pro jednoduchou, a přesto efektivní dezinfekci vozidla a jeho klimatizačního systému bez velkého úsilí a bez poškození životního prostředí.

Systém AirClean využívá čistě minerální silné oxidační činidlo AnoKath vyrobené z vody a chloridu sodného, které spolehlivě eliminuje viry a bakterie. To je pomocí speciálního studeného rozprašovače možné aplikovat do ventilace a klimatizace všech typů vozidel, ať už jde o osobní a dodávkové automobily, těžká nákladní vozidla nebo obytná auta atd. Stříkací pistole AirClean je k dispozici s množstvím náplně do 1 litru nebo 5 litrů.

Hlavní výhody H+B AirClean:

- Žádné toxické látky nebo agresivní chemikálie
- Vysoce účinný a spolehlivě eliminuje bakterie, houby, viry a bakterie
- 100% biologicky rozložitelný
- Flexibilní. Různé povrchy mohou být ošetřeny dle potřeby jemněji nebo intenzivně
- Absolutně bezúdržbový systém
- Poskytuje ochranu i pro alergiky (čistí klimatizaci od pylu a spór)
- Rychlé a snadné použití
- Nízké náklady na materiál

Jedinou podmínkou pro efektivní používání systému AirClean je prostor s normální pokojovou teplotou (zhruba alespoň 20°C) a také vzduchový kompresor velmi dobrou filtraci (stlačený vzduch nesmí být kontaminován olejem)
Na malé auto se během zhruba pětiminutového procesu spotřebuje asi 70 ml, přípravku, u vozu střední třídy je doba čistění zhruba deset minut a spotřeba kolem 100 ml.

Firma Herth+Buss má k dispozici celkem čtyři takto vybavené dodávky VW Transporter T5, které neustále křižují celé Německo a občas vyrážejí i do okolních zemí.

Letos v létě přitom začala jejich obměna a od června už první ze školitelů využívá novější Transporter T6. Nový ´DemoBus´ dostal nejen zmodernizovaný externí design, ale také lépe koncipovaný interiér doplněný například o velký prezentační monitor a teleskopickou lištu s pracovními světlomety umožňující jejich ještě lepší předvedení v akci.

ALCO Filters: kabinové filtry pro moderní vozy

Kabinové filtry jsou dnes běžnou součástí téměř všech nových modelů aut a jeho funkce je stále důležitější. Když se vůz pohybuje nebo je-li ventilační jednotka v provozu, je venkovní vzduch nasáván dovnitř kabiny a spolu s ním i všechny nečistoty v něm obsažené. Zejména v městských oblastech přitom vzduch obsahuje velké množství prachu, pylu, sazí a dalších částic, jakož i plyny škodlivé pro zdraví. A proto je třeba vzduch pronikající do kabiny efektivně filtrovat…

Původně byly vzduchové filtry v kabině navrženy tak, aby odstraňovaly pouze pevné nečistoty, jako je prach a saze. Dnes s použitím moderních médií ale mohou vzduchové filtry v kabině odstraňovat téměř všechny částice s velikostí nad 3 mikrony a také vysoké procento nečistot ještě menších, jako jsou pyly, výfukové saze, bakterie či spory plísní.

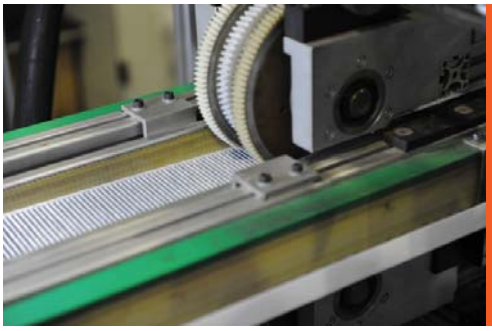
Kabinové vzduchové filtry vyráběné společností ALCO používají skládané médium vyrobené ze dvou různých vrstev. Spodní syntetická netkaná vrstva nese foukanou vrstvu taveniny z jemných vláken. Právě tato vrstva může poskytovat vynikající filtrační účinnost, přičemž zároveň umožňuje vysoký průtok vzduchu do kabiny.

Další typ běžně používaných kabinových filtrů se vyrábí za použití speciálního média s obsahem aktivního uhlí. Tyto filtry vedle zadržování prachových částic nabízejí také dodatečnou schopnost absorbovat škodlivé plyny, jako jsou oxidy dusíku, paliva, ozon a další pachové látky. Aktivní uhlí je porézní materiál s póry až 10.000krát jemnějšími než jsou lidské vlasy, což výrazně zvětšuje povrch = lžička tohoto aktivního uhlí má povrch větší než fotbalové hřiště. Uhlíkové filtry se značkou ALCO Filters využívají dva různé syntetické papíry, mezi kterými je umístěna vrstva obsahují aktivní uhlí.

Pro zajištění čistého vzduchu v interiéru vozidla společnost ALCO doporučuje výměnu kabinového vzduchového filtru každých 15.000 km, nebo alespoň jednou ročně. Pravidelná výměna filtrů přitom může také prodloužit životnost ventilačních a klimatizačních systémů.

ALCO OIL AIR FUEL HYDRAULIC Filters

ALCOFILTERS.COM



Elektrická vozidla nejsou až tak čistá

V důsledku aféry Dieselgate se dieselová vozidla stala ztělesněním všeho zla, a to navzdory tomu, že v průběhu let byla propagována jako ekonomičtější a proto čistší. Ztrácí řidič, který prodává vozidlo za nižší cenu. Získávají (alespoň v médiích) elektrická vozidla, která jsou propagována jako vozidla s nulovými emisemi. Je to pravda?

Elektrická vozidla jako lék proti klimatickým problémům?

Velmi ambiciózní normy emisí CO_2 nedávno vytvořené evropskými zákonodárci nás nutí drasticky snižovat emise. Bez významného podílu na prodeji elektrických vozidel, která při jízdě nevypouštějí výfukové plyny, nebudou splněny emisní normy CO_2, což znamená velké finanční sankce pro výrobce vozidel.

Ale zlepší splnění standardů „na papíře“ ve skutečnosti situaci naší planety? Mnozí odborníci jsou k tomu skeptičtí.

Tak to vypočítali vědci pod vedením Christopha Buchala z Univerzity v Kolíně nad Rýnem.

Podle německých odborníků, s přihlédnutím k životnímu cyklu baterie, stanoveného na 10 let a s životností 150 tisíc. km, se tato emise pohybovala od 73 do 98 g CO_2/km. K tomuto výsledku musí být samozřejmě přidány emise CO_2 spojené s výrobou elektřiny k napájení vozidla. Například ve Francii není tento problém velký, protože více než 70 % elektřiny pochází z jaderných elektráren a v dalších zemích západní Evropy mají významný podíl na výrobě elektřiny obnovitelné zdroje energie.

Skutečné emise CO_2 z elektrického vozidla, s přihlédnutím k výrobě baterií a elektřiny, jsou od 156 do 180 g CO_2 / km, což je více než emise některých dieselových vozů (ve srovnání s Tesly 3 a Mercedes C220d).

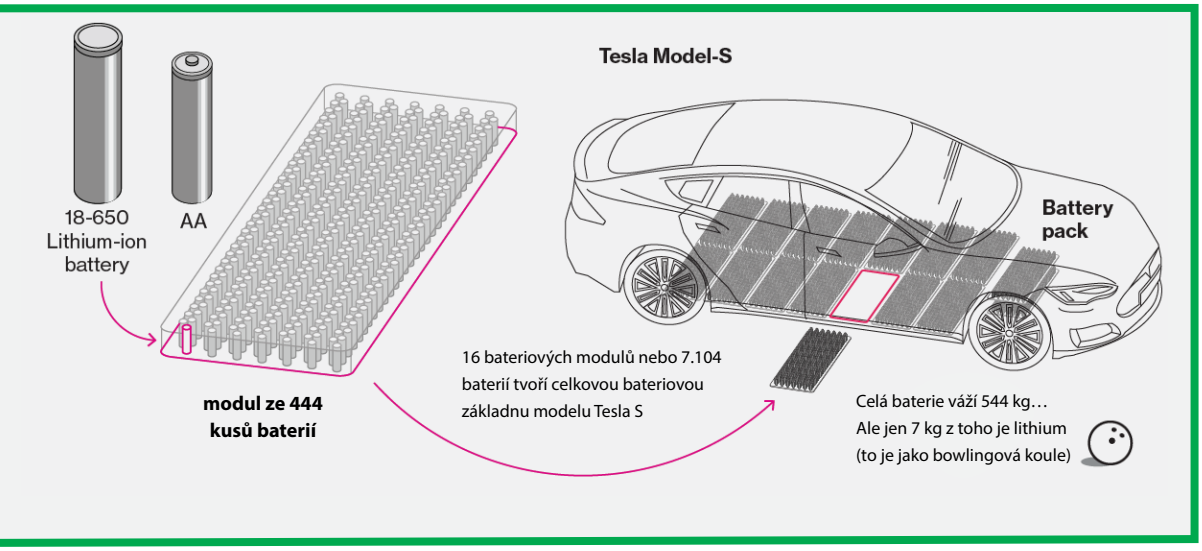
Existuje mnoho řešení

Ve světle studií vydaných Institutem Ifo v Mnichově pod vedením Christopha Buchala, jakož i dle dalších kritických názorů odborníků, kterých se objevuje stále více, nejsou elektrická vozidla tak čistá, jak jsou prezentována. Pan Schmidt, který řídí novou Teslu, nezachrání planetu výběrem takového vozu. Stejně tak pan Novák nemusí mít komplexy, protože řídí nový, i když „špinavý“ Mercedes nebo Opel s naftovým motorem. Podle vědců z Německa bude jeho auto vypouštět podobné nebo dokonce nižší množství výfukových plynů. Čistá jízda je zatím vyhrazena například pro jízdní kola nebo běžné neelektrické skútry.

Odborníci automobilového průmyslu poukazují na to, že neexistuje žádná a neměla by existovat jen jedna cesta, která by mohla vést k nízkoemisní dopravě. Právě naopak. V boji za klima bude hrát roli nejen technologie elektrických vozidel. Vyžaduje to spoustu práce, například ve zlepšení baterií. Pomoci mohou vodíková, LNG / CNG a hybridní vozidla, stejně jako konvenční pohony. Je samozřejmě nutné, aby členské státy investovaly do obnovitelných zdrojů energie a podnikly mnoho dalších kroků, které společně přinesou hmatatelné přínosy pro lidské zdraví a klima.

V souhrnu lze říci, že menší uhlíkovou stopu by zanechal vůz výše zmíněného pana Nováka, který by se o své vozidlo a jeho technický stav svědomitě staral až 20 let, než pan Schmidt, který pod heslem „péče o životní prostředí“ každé tři roky vymění auto za novější model „čistého“ auta.

zdroj: Motofocus



Vozidla „s nulovými emisemi“ nepotřebují spalovat palivo. Stačí jen nabitá baterie a můžeme vyrazit. Tichá a čistá. S tou čistotou to však není jen tak, jak se zdá. Když většina vidí nálepku „nulové emise“, má špatnou představu o úloze v boji za změny klimatu.

Podstatou problému u elektrických vozidel jsou baterie. Pro jejich konstrukční prvky se používá železo, kobalt, nikl, hořčík, lithium, hliník, grafit a mnoho dalšího. K jejich extrakci a zpracování je zapotřebí obrovské množství energie a například výrobní proces baterií pro Teslu 3 vyprodukuje od 11 do 15 tun CO_2.

Poloosy – svaly pohonu většiny vozidel

Hnací hřídele, nebo chcete-li poloosy, nejsou určitě dílem s častou frekvencí výměny. Zároveň ale rozhodně nepatří mezi díly, u nichž by se měla výměna stát triviální záležitostí. Závada poloosy je i pro lajka poměrně dobře rozpoznatelná a má charakteristické projevy. Ne vždy jim ale řidiči věnují dostatečnou pozornost a kontrolu v servisu často odkládají až na hranici, kdy se jízda stane nesnesitelnou. Přitom ale dlouhodobé selhávání hnací hřídele a odsouvání její kontroly může zapříčinit i poškození dalších souvisejících dílů. Tomu lze včasným řešením závady předejít. A navíc i bezpečnostní rizika spojená s touto závadou jsou poměrně vysoká a nezanedbatelná.

Projevy závady poloos

Mezi nejčastější projevy patří vibrace, zvýšená hlučnost a křupavé zvuky při natáčení kol. K zvýšení vibrací dochází zejména z důvodu větší vůle ve vnitřním kloubu poloosy. Ke zvýšení hluku a křupavým zvukům dochází naopak z důvodu poškození či velkých vůlí v kloubu u kola. Všechny typy projevů by měly řidiče upozornit na vzniklou závadu a na to, že je čas navštívit servis. Nicméně je nutné brát v potaz, že mechanik pak většinou objeví více spojitostí s nestandardním chováním vozu. Potom je vhodné předložit majiteli vozu servisní analýzu servisu vyplývající z kontroly stavu vozidla a důrazné doporučení neodkládat opravy, které mají spojitost s aktuálním stavem vozu.

Souvislosti

Hlavní příčinou selhání kloubu poloosy je prasklá či poškozená manžeta, upadlá či stržená páska manžety nebo klouby na konci životnosti. Ve všech případech je problémem selhání konzistence, kvalita nebo kontaminace maziva. Kvalitní mazivo a jeho správné množství uvnitř kloubů zaručuje správnou funkci a životnost. Dokonalým mazáním se zabraňuje zvýšenému tření a nechtěnému přehřívání ústrojí, aby nedocházelo ke změně fyzikálních vlastností materiálu a tím jeho znehodnocení. Zároveň umožňuje lepší přenos sil a komfortnější jízdu.

Komplexnost

Jednou z důležitých věcí je i správná montáž a kontrola souvisejících dílů vozidla a analýza toho, jaký podíl mohou mít tyto součástky na projevené závadě. Větší vůle ložisek rozvodovky nebo diferenciálu spojené např. s nepravidelnou výměnou oleje převodovky, vadné silentbloky ramen, motoru a převodovky, příliš velká vůle v zavěšení nebo v řízení nápravy, vůle v ložiscích kol, špatná funkce brzdového systému (přidřené brzdiče, házivost kotoučů) nebo díly podvozku po lehké nehodě, jejichž tvar vypadá zdánlivě nezměněn - všechny tyto neodstraněné závady mohou způsobit, že nová hnací hřídel nebude plnit správně svoji funkci nebo se závada projeví brzy znovu – byť třeba v jiné míře a s jinými příznaky. Důležité je i seřízení geometrie a kontrola opotřebení a stavu pneumatik. Dalšími aspekty, které ovlivňují funkci mohou být třeba krátká (nebo žádná) zkušební jízda či montáž v nepříznivých podmínkách.

Naslouchejme…

V dnešním motoristickém světě má klient velký výběr, kde může svůj vůz nechat opravit. Ovšem v době globální komunikace a internetu je stále více motoristů, kteří se umí v oblasti oprav vozidel orientovat mnohem lépe, než tomu bylo například před 20 lety. Co to znamená? Uživatel či majitel vozu již dávno nepreferuje pouze cenu a čas opravy. Očekává komplexnější informace a erudovaný přístup servisu. Proto je důležité, aby mu zástupce servisního týmu vysvětlil technické souvislosti a vše co je důležité pro kvalitní opravu. I v případě poloosy se totiž může stát, že problém vznikl jinde nebo že je nutná rozsáhlejší oprava.

Volba

Existuje mnoho variant, jak odstranit závady spojené s hnací hřídelí. V případech, kdy je závada odhalena včas, se nabízí možnost vyčištění a kontrola kloubu s výměnou manžety a doplněním správného typu a objemu maziva. Pokud je stav poloosy podle mechanika v pořádku a problém je pouze v jednom z kloubů, je možné provést výměnu pouze poškozeného kloubu.

Pokud kupujete poloosu SKF, kupujete novou nikoliv repasovanou hnací hřídel s předepsanými parametry OE. Jestliže věnujete dostatečnou pozornost opotřebení souvisejících dílů a prvků nápravy, zavěšení a řízení, budete odměněni dlouhou životností a bezpečnou a komfortní jízdou.

I tyto zmíněné náhradní díly je možné nalézt v nabídce SKF. Od kulových čepů, kompletních ramen, táhel řízení a stabilizátorů až po pružné členy nápravy a horních uložení tlumičů. U nových poloos SKF navíc není třeba vracet původní poloosy původní ani platit zálohy na vratný díl jako v případě repasovaných dílů. Tím je vyloučeno riziko, že za poloosu zaplatíte více, než byl původní předpoklad (když původní poloosa nesplňuje kritéria pro vrácení zálohy).

Správná analýza závad, výběr kvalitních dílů a jejich správná montáž má pouze jeden výsledek. Komfortní a bezpečnou jízdu. SKF do této rovnice nesporně patří.

Nemáte rádi překvapení?

Tak žádejte SKF sady pro rozvodový řemen

Všechny správné díly v jedné krabici - řemen, napínáky i vodní pumpa. Vše vyrobeno podle prvotřídních standardů, které od SKF očekáváte. Žádná překvapení.

SKF

Racing 21 má už druhé Polo GTI R5

Zástupci společnosti Racing 21 převzali v polovině září v hannoverském sídle společnosti Volkswagen Motorsport již druhý Volkswagen Polo GTI R5. Zmíněný soutěžní vůz bude součástí sportovních aktivit týmu v roce 2020.

V barvách Racing 21 Klokočka Volkswagen týmu absolvovalo Polo GTI R5 celý letošní domácí šampionát a díky vysoké spolehlivosti s ním posádka Vojtěch Štajf – Veronika Havelková obsadila páté místo v celkové klasifikaci MČR a splnila tak svůj stanovený cíl.

Celá letošní sezóna byla navíc věnována intenzivnímu vývoji tohoto soutěžního vozu v oblasti jeho nastavení pro jednotlivé soutěže. Celkový kvalitativní posun v jízdních vlastnostech vozu a jeho již zmíněná dlouhodobá spolehlivost přispěly k rozhodnutí týmu zajistit pro sezónu 2020 ještě jeden vůz stejné specifikace. Téměř roční úzká spolupráce se společností Volkswagen Motorsport vytvořila vzájemnou důvěru, díky které bylo možné získat do České republiky již druhý vůz Polo GTI R5, nyní s výrobním číslem #039.

Ke slavnostnímu předání soutěžního speciálu jezdci a zároveň manažerovi týmu Racing 21 Vojtěchu Štajfovi došlo včera v německém Hannoveru. Akce se zúčastnil mimo jiné i testovací jezdec společnosti Volkswagen Motorsport Dieter Depping, který se na vývoji vozu Polo GTI R5 osobně podílel. *„Převzetí auta zažívám letos již podruhé a opět je to pro mě osobně i celý náš tým mimořádná událost,“* říká Vojtěch Štajf s tím, že celý tým věnoval velkou pozornost postupnému vývoji a preciznímu nastavení vozu pro každou soutěž českého šampionátu. A výsledek se nakonec dostavil v podobě celkového umístění. *„Těší mě, že jsem se mohl v rámci této akce osobně podělit o své zkušenosti právě s Dieterem Deppingem, který má s tímto vozem najeto hodně testovacích kilometrů. Jsme tedy o významný krok dále a přichází nyní čas naše poznatky zužitkovat v následujícím roce. Polo GTI R5 potvrdilo mimo jiné vysokou míru spolehlivosti, a také to nás vedlo k pořízení dalšího vozu do týmu.“*

Na sezónu 2020 bude tedy tým Racing 21 připraven se dvěma vozy VW Polo, když nyní se intenzivně jedná o její programové podobě, co se týká jezdeckého složení a případných soutěžních startů. Ale to je zatím budoucnost.

Je ale také čas ohlédnout se za sezonou 2019.

Cesta ke splnění cíle

Letošní sezona týmu Racing 21 začala podobně jako vyvrcholila, tedy malou slavností v Hannoveru, při níž Vojta Štajf převzal první vůz VW Polo GTI R5, navíc symbolicky s pořadovým číslem 021 vyraženým na bezpečnostním rámu. Záhy se celý tým vrhnul do náročného testování a hledání limitů nového vozu i jeho optimálního nastavení pro první podnik MČR Valašská rally Valmez, která byla programu jen o tři týdny později.

Tamní premiéra ´Pola R5´ v rámci domácího šampionátu nakonec přinesla týmu kromě mnoha cenných zkušeností a celkově desáté příčky také první body za osmé místo v klasifikaci MČR. *„Samozřejmě jsme se snažili jet co nejrychleji, ale já jsem musel nejprve poznávat chování auta, které jsem řídil vůbec poprvé na daném povrchu. I proto jsem se více orientoval na sžívání se s vozem, a to bez ujetých ostrých kilometrů nejde. Teď ale mohu s jistotou říci, že limity Pola GTI R5 jsou v některých situacích výše než u našeho loňského vozu,“* zhodnotil první ostrý závod jezdec Vojtěch Štajf s tím, že po dalším testování by rád své dobré pocity promítl do lepších časů na rychlostních zkouškách při Rallye Šumava Klatovy.

A svůj plán pro druhý podnik seriálu MČR Vojtěch Štajf a Veronika Havelková naplnili, když v deštivém šumavském počasí obsadili celkově šesté místo. Vyplatilo se tak poněkud měkčí nastavení vozu a také vydařená eliminace přirozené nedotáčivosti vozu.

V polovině května v Českém Krumlově se pak podařilo umístění ještě vylepšit, když Vojtěch Štajf tam – stejně jako v předchozích třech letech - vybojoval pátou příčku. Na členitém českobudějovickém okruhu přitom zajížděl velmi kvalitní časy s umístěním na druhém, resp. třetím místě, pokaždé s odstupem v desetinách vteřiny od vedoucího jezdce. Sobotní druhou etapu ale ovlivnilo drobné jezdecké zaváhání na úvodním měřeném úseku, kde vůz skončil krátce mimo trať. Vyvázl ale jen s drobným poškozením a posádka mohla pokračovat dál, takže si nakonec připsala další cenné body a zaznamenala posun na průběžnou pátou příčku v MČR.

Zlepšování pokračovalo také v tropickém červnu na asfaltových i šotolinových tratích mezi jihomoravskými vinicemi. Páteční první

etapu Agrotec Petronas Rally v Hustopečích ale poznamenal problém s vadně fungujícím ventilem udržujícím tlak v turbodmychadle a výrazně snížený výkon v prvních dvou testech. posádek. Po zastávce v servisní zóně a výměně vadného ventilu za dohledu technických komisařů ale začala posádka Štajf – Havelková opět zrychlovat a výsledkem byl postupný posun až na konečné čtvrté místo (a třetí v rámci českého mistrovství).

A body za třetí místo v rámci MMČR si posádka VW Polo v barvách Racing 21 přivezla také z mladoboleslavské Rally Bohemia. *„Byla to nesmírně obtížná soutěž s novými úseky tratě i nevyzpytatelným počasím. Často jsme kombinovali směsi pneumatik, které bych normálně nikdy nedával k sobě. I proto jsme nejdelší zkoušku soutěže jeli v lijáku na suchých pneumatikách, takže to bylo hlavně o sebekázni udržet auto na silnici a nikam nespadnout. Máme radost i ze spolehlivosti auta, které naši mechanici tradičně skvěle na soutěž připravili,“* zhodnotil soutěž Vojtěch Štajf spokojený nejen s pátým místem celkově, ale i s faktem, že s VW dojel zatím všechny soutěže.

To bohužel přestalo platit v posledním díle republikového seriálu, když posádka Vojtěch Štajf a Veronika Havelková v poslední rychlostní zkoušce Barum Czech Rally Zlín havarovala a ze soutěže musela odstoupit. Přesto si i díky vysoké spolehlivosti vozu Polo GTI R5 v celkovém pořadí Mistrovství České republiky v rally udržela páté místo. „Vypadnutí nás samozřejmě mrzí. Měli jsme dobrou kvalifikaci, a ještě lepší úvod do soutěže, čímž se potvrdilo správné nastavení auta z testu. Nechtěli jsme riskovat a přizpůsobil jsem tomu i sobotní výkon na trati. Přesto jsme měli trochu potíže s vibracemi poté, co jsme spodkem vozu trefili větší kámen. Naštěstí to byl jen ohnutý kryt podvozku, který se dotýkal karoserie, takže jsme se stále drželi na slušné osmé příčce,“ popisoval zkušený jezdec, který se snažil dobře rozjetou srpnovou soutěž dojet bezpečně až do cíle. *„Na poslední vložce na Kašavě už nedávalo smysl riskovat. Bohužel v jedné rychlé pravé zatáčce mi při výjezdu z lesa zasvítilo prudce do očí slunce. Nic jsem neviděl a korekce špatného směru už přišla pozdě, takže jsme doslova vletěli na paseku. Mrzí mě to, ale jsem strašně rád, že se nám s Veronikou nic nestalo. Barumka je pro mě tři roky zakletá,“* vyprávěl Štajf, který zároveň poděkoval všem partnerům i celému týmu a také fanouškům. *„Speciální poděkování patří mé navigátorce Veronice. Byli jsme spolu celý rok v dobrém a nakonec i v tom horším. Páté místo v domácím šampionátu jsme ale udrželi, a to byl náš letošní cíl.“*

Evropské body

Kromě startů v nakonec pouze šestidílném seriálu Mistrovství ČR (sedmá, původně na říjen plánovaná Rally Přibram byla z organizačních důvodů zrušena) se posádka Racing 21 zapojila do FIA European Rally Championship (ERC), kde pod hlavičkou Autoklubu ČR (ACCR) úspěšně hájila reprezentační barvy. Pro první dva evropské starty přitom využila svůj loňský vůz, osvědčenou ŠKODA Fabia R5.

Svoji evropskou sezonu zahájili Vojtěch Štajf a Veronika Havelková v březnu skvělým devátým místem a dvěma mistrovskými body z portugalské ostrovní Azores Rallye. O měsíc později pak přidala další bod na Rally Islas Canarias, kde skončila 11. celkově a o příčku lépe v pořadí ERC. Další dva podniky seriálu sice česká posádka vynechala, ale v srpnu v Itálii při Rally di Roma Capitale své umístění i bodový zisk z Kanárských ostrovů zopakovala. Do ERC se pak započítávala i (nedokončená) zlínská ´Barumka´, v níž už ale Vojta Štajf pilotoval vyzkoušené Polo, se kterým se v listopadu chystá ještě na Rally Hungary. která letošní evropský šampionát FIA ERC uzavře.

Běžné pneumatiky na elektromobilu trpí

Elektromobily jsou momentálně na vzestupu, který brzdí ale zatím brzdí mimo jiné i vyšší pořizovací cena, přestože ve srovnání s klasickými vozy se spalovacími motory mají zhruba jen desetinu součástek, žádnou převodovku. Výhodou jsou také moderní bezúdržbové baterie či levnější inspekční prohlídky. S čím ale mají majitelé elektromobilů obvykle nečekané potíže, jsou pneumatiky…

MZ řady studií na toto téma vyplývá, že běžné pneumatiky na elektromobilu vydrží zhruba jen polovinu toho, co snesou u auta s benzinovým motorem. Kvůli bateriím totiž mají elektromobily výrazně vyšší hmotnost a zejména při příčném zrychlení tak pneumatiky trpí. Stejně jako u razantních startů či výrazném zrychlování, které elektromobil umožnuje. A rychlejšíopotřebenípneumatik u elektromobilů má i řadu dalších příčin. Nicméně výrobci pneumatik to vědí a intenzivně pracují na vývoji speciálních pneumatik právě pro vozy s elektromotory.

Nejdůležitějším požadavkem je co nejmenší valivý odpor, protože právě ten se podílí třetinou na energetické potřebě elektromobilu, který potřebuje mít co největší dojezd na jedno nabití. Z tohoto pohledu je tedy třeba, aby pneumatika byla úzká, vysoká a tvrdá, takže by se jako materiál nabízelo třeba železo. Ale co komfort posádky a bezpečnost jízdy zejména za mokra…? Problém samozřejmě ještě dále komplikuje fakt, že i elektromobil potřebuje kvalitní a zejména bezpečné zimní obutí. Při umírněné jízdě by elektromobilům mohly stačit Eco-celoroční pneumatiky. Ale ideální to samozřejmě není. Dalším problémem je hlučnost. Zatímco vozy se spalovacími motory jsou hlučné samy o sobě, provoz elektromobilu je prakticky bezhlučný, takže se do popředí dostává hluk vznikající při odvalování kola po asfaltu.

Řešení se snaží nabídnout např. značka GOODYEAR se svými pneumatikami Efficient-Grip určenými právě speciálně pro elektromobily. Mají výrazně redukovaný valivý odpor pro větší dojezd a jsou aerodynamicky optimalizované, aby poskytovaly vyšší efektivnost při nižší hlučnosti. Koncern CONTINENTAL pro elektromobily vyvíjí pneumatiky řady Conti.eContact a MICHELIN se snaží odpovědět řadou Energy-E-V. Vývoj zcela nových pneumatik je sice velmi nákladný, ale při stoupající výrobě elektromobilů se výrobcům vyplatí a ti tak experimentují i s novými materiály jako je aramid nebo kevlar. Je tedy jasné, že v dohledné době budou na trhu k dispozici skutečně optimální pneumatiky pro elektromobily, je ale jasné, že jejich pořizovací cena bude (stejně jako u celého vozu) výrazně vyšší…

Continental
The Future in Motion

M+S Pneumatiky s těmito symboly nabízí **bezpečnost, ovladatelnost** a **vynikající výkon** za nízkých teplot a **na sněhu a ledu**.

EXPERT NA ZIMU

WinterContact™ TS 860

Zima přichází

Kontrola na sněhu i ledu

GERMAN TECHNOLOGY

Vítěz testu
Vydání 20/2018
205/55 R 16 H

auto motor sport
Test Result | Issue 20/2018
TEST WINNER
Highly Recommended
CONTINENTAL WinterContact TS 860
205/55 R 16 H

HAZET
Das Werkzeug

NOVINKA!

Twin Turbo

Technology by HAZET

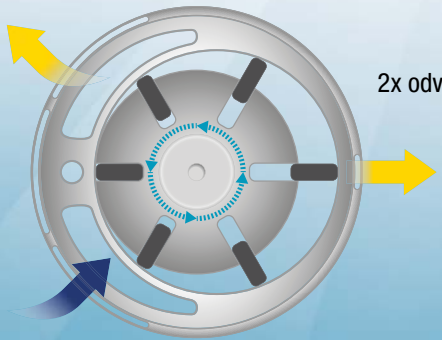
Nejsilnější série rázových utahováků HAZET všech dob!

Exkluzivně pouze u HAZET!

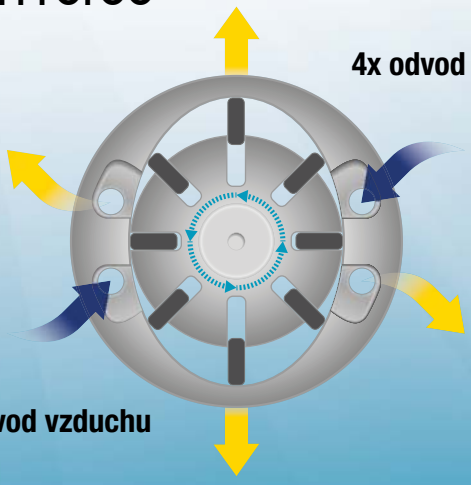
- Maximální efektivita díky směrodatné „technologii HAZET Twin Turbo" umožňuje vysoké točivé momenty při kompaktním způsobu konstrukce
- Inovativní 8 lamelový vzduchový motor s o 25 % vyšším výkonem úderu zaručuje maximální točivý moment
- Vysoká trvanlivost a vysoká efektivita při použití v průmyslu a automobilovém průmyslu
- Vyšším výkonem ovlivní rychlejší povolení šroubového spoje při šroubování a tím je dvakrát tak efektivní.
  <u>Výhoda:</u> Úspora času, protože pracovní postup je rychleji ukončen a tím se spotřebovalo méně vzduchu = úspora nákladů!

Twin Effect – Větší výkon v kratší době!

Standard



TwinTurbo



David Fabián a jeho španělský sen

Před letošní sezonou se mezi sportovce podporované společností APM Automotive dostal také teprve třináctiletý mototrialový jezdec David Fabián z Dobříše. I přes své mládí má na kontě už čtyři tituly mistra České republiky a v loňském roce navíc vybojoval stříbro v mistrovství Evropy v juniorské kategorii od 12 do 16 let. A pro sezonu 2019 si spolu se svým otcem a trenérem v jedné osobě naplánovali účast hned ve třech šampionátech….

Kromě domácího šampionátu, ve kterém se mezi dospělými v kategorii A pohybuje na čtvrtém až pátém místě, v letošní sezóně startuje také v mistrovství Evropy a navíc také v neskutečně dobře obsazeném mistrovství Španělska, kde si vede velmi dobře. K tomu jistě přispěla i skutečnost, že právě ve Španělsku právem označovaném za světovou trialovou velmoc, pravidelně také trénuje.

„Jsou tam lepší jezdci, takže i trénování je tam efektivnější, protože se můžete poradit, jak to co nejlépe projet. A hlavně jsou ve španělsku mnohem lepší podmínky na trial, než tady u nás. A to po celý rok, nejen v létě,“ vysvětluje mladičký, ale přesto již velmi zkušený závodník. Na svůj předsezonní tréninkový pobyt na jih Evropy odjel už před loňskými Vánocemi a vydržel tam až do prvního závodu šampionátu SPEA RFME Copa Espaňa 2019, který odstartoval v březnu v Arnedillu v provincii La Rioja ve španělských Kordilerách. V Davidově kategorii Cadete startovalo celkem 18 trialistů a mladý český jezdec na motocyklu Beta měl v každém kole po 12 trestných bodech. Dokonce zajel o jednu čistou sekci více než vítězný Gaudí Vall Ingles z Andory, který byl ale v součtu o šest trestných bodů lepší. O třetí příčku se ve španělských Kordilerách na úvod sezony podělili dva jezdci ale z již výraznou bodovou ztrátou (16 trestných bodů).

Dubnový druhý závod šampionátu v katalánském Olvanu dobříšský jezdec vynechal, ale v květnu pak v andorské Sant Julii domácího Vall Inglese o sedm bodů porazil a radoval se z vítězství. A to i přes hrozivý pád ve 3. úseku druhého kola. *„Na špičce skály jsem si vykopl kvalt a zřítil se po hlavě dolů z 10 metrů. Cestou jsem udělal pár backflipů a motorka za mnou. Ale za chvilku jsem se oklepal a ani jsem se raději nekoukal, co mám všechno potlučený a zhmožděný,“* popsal David krizovou situaci na svém facebooku, s tím, že i když to trochu odnesla pravá noha a záda, dopadlo to dobře.

Na tohle vítezství pak dobříšský jezdec navázal dalšími druhými místy v obou červencových závodech v Pobladura de Las Regureas v západním Španělsku. Lepší tam byl opět pouze Vall Ingles, který tak šampionátu jednoznačně dominuje. David Fabián je přitom je jediný, kdo lídra průběžného pořadí letos porazil. V sobotu nasbíral Vall Ingles 7 trestných bodů (šlápnutí), zatímco Fabián 17. V neděli už byl rozdíl už minimální: Vall Ingles 9, Fabián 12. Další jezdci již měli pokaždé již větší bodový odstup. Zhruba 20 km dlouhá trať měla 10 sekcí a každý den ji jezdci absolvovali dvakrát. Sekce přitom nebyly až tak obtížné, ale spíše záludné, protože větší část vedla potokem a nebylo tedy vidět na podloží. A druhý skončil David Fabián také v polovině září v Entrimu, kde až do předposledního úseku dokonce vedl, ale nakonec mu k vítězství chyběl jediný bod. Přesto se v celkovém pořadí posunul na průběžné druhé místo. A to si pak začátkem října ještě upevnil, když po bezchybném výkonu přidal v Siguenze své druhé prvenství v sezoně.

Do konce pohárového seriálu v líhni trialových mistrů, kteří této disciplíně vládnou více než jejich krajané MotoGP, chybí už jen poslední závod, který je naplánován na polovinu listopadu do katalánského Valderrobres.

DAVID FABIÁN pochází z motorkářské rodiny, takže není divu, že na motorku poprvé usedl už ve čtyřech letech. A stejně jako jeho otci mu brzy mu učarovala poněkud méně tradiční disciplína. Už po dvou letech odstartoval do svých prvních závodů a od deseti let jezdí „stopětadvacítky“, přičemž v domácím šampionátu je historicky nejmladším jezdcem startujícím v kategorii A. Díky trialu už procestovat téměř celou Evropu, když od loňska je oficiálně i reprezentantem České republiky. Letos v červenci byl Autoklubem České republiky spolu s několika dalšími mladými adepty motoristického sportu vybrán do ACCR Czech Talent Teamu, což by mu mělo přinést další podporu v jeho cestě na motocyklové výsluní. Jeho snem je přitom dostat se v roce 2024 na Olympiádu v Paříži, kde bude mít právě trial jako první motocyklová disciplína svoji premiéru…

IMPERGOM

ORIGINAL Imperium®

www.impergom.it

inforicambi Official Partner

Autocat v8 Electronic Parts Catalogue

E.T.A.I

TecDoc CERTIFIED DATA SUPPLIER

40

1976 | 2016 • 40 ANS

d'Expérience et Qualité

Anton Stanček – bronz z Budapešti

Krásnou bronzovou medaili z evropského šampionátu veteránů si počátkem července nadělil nestárnoucí kdyňský stolní tenista Anton Stanček, mezi jehož dlouholeté sponzory patří také APM Automotive. Touto úspěšnou premiérou v nejstarší věkové kategorii 85+ podle svých slov završil svoji reprezentační kariéru a do budoucna už bude prý hrát pouze v rámci okresního přeboru…

Cenný bronz vybojoval 85-letý kdyňský hráč ve čtyřhře společně se stejně starým Karlem Ježkem z Ostrova nad Ohří, když po hladkém postupu ze skupiny skončili až v semifinále na pálkách francouzského dua Decret / Yahiel. Také ve dvouhře se Anton Stanček probil se skupiny až do vyřazovacích bojů, kde nakonec skončil mezi šestnáctkou nejlepších.

Letošní 13. Mistrovství Evropy veteránů hostila Budapešť a pro kdyňského hráče, to byla již osmá účast na podobném turnaji. A letošní bronz je v jeho ´evropské sbírce´ už druhý. První získal v roce 2015 ve finském Tampere rovněž v deblu, tehdy v kategorii nad 80 let společně s Františkem Preisem. Zajímavostí je, že stejnou medaili si tehdy z Tampere přivezl i jeho letošní parťák. Ke svým velkým úspěchům na ME ale kdyňský hráč řadí také vítězství v tzv. soutěži útěchy z roku 2009 v chorvatské Poreči.

Na turnaje veteránských mistrovství Evropy jezdí Anton Stanček pravidelně už od roku 2005, kdy se šampionát konal v Bratislavě. *„I když jsem moc spokojený a medaili považuju za velký úspěch, byl to můj poslední turnaj mistrovství Evropy. Už mě bolí záda i klouby a za dva roky, kdy se bude hrát ve velšském Cardiffu, to určitě nebude lepší,“* říká s poněkud smutným úsměvem stolní tenista Sokola Kdyně, který ale nadále počítá se svými zápasy v rámci domažlické okresní soutěže týmů. A nadále prý rád bude také dělat rozhodčího pingpongových zápasů.

Z Budapešti si přitom kromě medaile přivezl i spoustu dalších zážitků. *„Budapešť je moc krásná a měli jsme příležitost si ji i trochu prohlédnout. Času ale nebylo nazbyt, takže jsem neviděl všechno, co jsem chtěl. Ale trochu mě zklamalo, že nikde neměli nějaké pohledy, které si obvykle vozím jako suvenýry. Ale ubytování bylo skvělé. Ve čtyřhvězdičkovém hotelu Rubín přímo ve velkém sportovním komplexu,“* říká Anton Stanček.

Zároveň přidává i jednu nevšední příhodu přímo z turnaje, kdy jedno z utkání v základní skupině musel dohrávat s rozbitou pálkou. *„Vždy před zápasem mají soupeři možnost vzájemně si prohlédnout pálky, ale německý hráč toho nevyužil a vzpomněl si na to až po třetím odehraném setu, který jsem vyhrál a snížil tak na 1:2. I když bych nemusel, nechal jsem jej si moji pálku prohlédnout a on ji nakonec zřejmě svojí nešikovností upustil. Nechce se mi věřit, že by to udělal schválně. Při pádu se mi totiž rozlomila rukojeť. Já jsem si vždy vystačil jen s jednou pálkou, takže jsem náhradní s sebou ani tentokrát neměl. A protože na nějakou opravu nezbýval čas, dohrával jsem zápas s pálkou, která místo kulaté rukojeti měla jen základní plochý tvar držadla,“* vypráví Anton Staček, který se prý za celou svoji dlouhou soutěžní kariéru s ničím podobným nikdy nesetkal. A i když na turnaji byla řada firem vyrábějících potřeby pro stolní tenis, lepidlo, kterým by šla rukojeť opravit, žádná neměla. Nakonec tedy pomohl až jeden z prodejců, který k provizorní opravě použil lepenku na oblepování hran. A i s touto provizorně opravenou pálkou si kdyňský hráč nakonec došel až pro cenný bronz. Jeden z pěti, který si česká veteránská výprava z Budapešti přivezla.

European Veterans Table Tennis Championships 2019
1. - 6. července 2019 - Budapešť

čtyřhra muži 85+:
1. Georg KARLSSON / Kai MERIMAA (SWE / FIN)
2. Claude DECRET / Henri YAHIEL (FRA / FRA)
3. Anton STANČEK / Karel JEŽEK (CZE / CZE)
Rolf GROSS / Richard LUBER (GER / GER)

Radikální závodní příležitost i pro amatéry

Celkem třináct řádek měl letošní kalendář akcí závodního **Radical Teamu Praha**, který (již tradičně i s podporou APM Automotive) umožňuje zažít skutečné závodní pocity i desítkám amatérů bez závodní licence… A to nejen při některém z řady testovacích dnů na autodromech v Mostě a v Brně, ale především v rámci čtyř vytrvalostních závodů série **Makpak Endurance**.

Do těchto závodů Radical Team tradičně nasazuje několik závodních speciálů na bázi BMW 325, které doplňuje kompletně laminátové kupé BMW 130i (oproti civilní variantě rozšířené o 19 cm) s výkonem 300 koní a ohromujícím přítlakem. Hvězdami týmu jsou pak tzv. ´placky´ Radical SR4 a SR3, které díky velkému výkonu a hmotnosti pouhých 460 kg dosahují zrychlení z 0-100 km/h za pouhých 3,6 s. A tyto vozy i se svými amatérskými, ale dobře proškolenými piloty se během závodních víkendů výrazně zapojovaly do bojů o vavříny v rámci svých kategorií.

31. 3. - 6h Le Most: Téměř čtyřicítka vozů na startu, druhé a třetí místo a úspěšný start do nové sezóny

20.6. - 12h Le Slovakiaring: Prvenství Radicalu 51 v šestihodinovce, druhé místo druhého Radicalu v závodě na 12 hodin a bronz pro BMW 60.

5.9. - 6h Le Most: Trojice jezdců v Radicalu SR4 vybojovala absolutní prvenství v šestihodinovce a k tomu tým se šesti vozy na startu přidal i bronz v divizi 4.

První, druhé a třetí místo v devítihodinovce Le Brno. A první místo ve vloženém pětihodinovém závodě!

A závodit (i testovat) se bude také v roce 2020 (od března do října), přičemž zmíněné Radicaly a již osvědčené ´bavoráky´ nově doplní také BMW M1 (což je M3 v těle BMW1 coupé).

Radical team o.s. motorsport

Sponzorství zacílené do automobilového sportu u APM Automotive coby dodavatele náhradních dílů příliš nepřekvapí. Ale firma po celou dobu své existence podporuje i další sportovní či kulturně společenské spolky, a to především z okolí své centrály v malém západočeském městečku Kdyně. Nevelké, ale přesto přínosné podpory se tak dostalo i mnoha týmům či jednotlivcům, ale také ochotníkům, dobrovolným hasičům nebo pořadatelům různých (nejen) místních akcí...

APM Automotive a sportovní rybářství

Letos na jaře se tým sportovců podporovaných kdyňskou společností APM Automotive rozrostl o jednoho místního mladého rybáře. Přesněji o čtrnáctiletého závodníka v rybolovné technice Davida Nejdla, který se svému novému sponzorovi (a nejen jemu) odvděčil opravdu vydařenou sezonou…

David a Lucie Nejdlovi

Po všech úspěšných jarních nominačních závodech byl totiž i přes své mládí vybrán mezi 6 nejlepších juniorů (15 -.18 let) do národního týmu ČR pro účast na Mistrovství světa ve Švýcarsku. A oprávněnost své nominace pak dokázal při červnovém republikovém šampionátu v Havířově, kde v kategorii žáků vyhrál disciplíny ´muška na cíl´ a ´zátěž dálka jednoruč´. Hlavně ale získal – stejně jako jeho sestra Lucie – žákovský mistrovský titul v pětiboji.

A o prázdninách přišly úspěšné reprezentační starty Davida Nejdla. Nejprve na mezinárodním mistrovství Slovenska v Nových Zámcích, kde získal bronzovou medaili v disciplíně ´mušky na terče´. A pak v překrásném městečku St. Niklaus ve Švýcarských Alpách při Mistrovství světa v rybolovné technice, kde se dokázal prosadit mezi juniory a obsadil celkově páté místo, když v pěti disciplínách nasbíral dohromady 489,21 bodu. Mistrem světa se stal Polák Patryk Sapigorski se součtem 505,675 bodu.

Úspěšnou sezonu pak kdyňský ´rybář´ završil v polském městě Szamotuly při finále Světového poháru v rybolovné technice, kde si svým výkonem upevnil konečné páté míst v celkovém pořadí mezi juniory, kterému dominovala troji-ce polských reprezentantů. *„Z finančních důvodů se mohl David zúčastnil pouze čtyř závodů ze šesti a o to je jeho konečné umístění cennější,“* netajil spokojenost otec mladého reprezentanta, před kterým je v aktuálním žebříčku většina osmnáctiletých závodníků, kteří v příštím roce v juniorské kategorii končí. *„A to je pro nás velká šance! Davidovým velkým cílem pro příští rok jsou stupně vítězů,“* uzavřel Nejdl starší.

Rybolovná technika (nebo také casting) je souhrnné označení pro několik disciplín sportovního rybolovu. Tento sport vychází z potřeby rybáře zasáhnout cíl nebo dohodit nejdále.

APM Automotive pod bezednými koši

Nejmladší basketbalisté BK Jiskra Domažlice zahájili přípravu na novou sezonu 2019/20 i s novými sadami tréninko-vých rozlišovacích dresů, které dostali právě od APM Automotive. Jednou z trenérek nadějí tradičního klubu je totiž vedoucí personálního oddělení APM Automotive Mgr. Michaela Krekulová. Při zahajovacím týdenním soustředění přitom vedle šéftrenéra BK Jiskra a bývalého třetiligového hráče Josefa Prettla mladým hráčům a hráčkám své zkušenosti předávala i někdejší československá reprezentantka a domažlická odchovankyně Ivana Prettlová-Petrželová.

Nouzové brždění ve dvou mrknutích oka

Bosch spouští nové asistenční systémy řidiče pro více bezpečnosti v městské džungli

Cyklista, který z ničeho nic přejíždí přes silnici, zatímco řidič projíždějícího vozu se soustředí spíše na hledání parkovacího místa. Již mnohokrát zopakovaná situace v běžném městském provozu, které v řadě případů končí zraněním. Systém nouzového brždění od firmy Bosch s detekcí cyklistů ale může těmto vážným důsledkům zabránit, protože auto pohybující se rychlostí až 40 km/h automaticky zastaví. Jakmile radary nebo video senzory systému nouzového brždění detekují hrozící kolizi, Bosch iBooster iniciuje plné brždění během pouhých 190 milisekund – tedy rychleji, než člověk dvakrát mrkne.

„Asistenční systémy řidiče jsou dalším krokem na cestě za řízením bez nehod," říká člen představenstva Bosch Dr. Dirk Hoheisel s tím, že elektroničtí asistenti jsou vždy plně ostražití a v případech nouze reagují mnohem rychleji, než jsou schopni reagovat lidé. To poskytují podporu zejména tam, kde to řidiči potřebují nejvíce – v rušné městské dopravě. Díky tomu patří systémy nouzového brždění k nejužitečnějším asistenčním systémům, především pokud se jedná o reagování auta na cyklisty a chodce, nejzranitelnější účastníky silničního provozu.

Více ochrany tam, kde je nejvíce potřeba

V Německu jsou jízdní kola zapojena do jedné čtvrtiny všech nehod s následkem zranění. Podle německého Spolkového statistického úřadu, zemřou ročně při takovýchto nehodách až čtyři stovky lidí – zhruba 12% celkového počtu úmrtí na německých silnicích. Asi ve dvou třetinách těchto nehod bylo do nehody zapojeno také auto. Osazení každého auta v Německu systémem nouzového brždění schopným detekce cyklistů by předešlo skoro polovině (43%) nehod zahrnujících jízdní kolo a motorové vozidlo s následkem osobního zranění, nebo alespoň by zmírnilo závažnost následků. „Asistent nouzového brždění by mohl zkrátit brzdnou dráhu o pár kritických centimetrů, které mohou znamenat rozdíl mezi životem a smrtí," říká Gerhard Steiger, prezident divize Bosch Chassis Systems Control.

Také specialisté programu Euro NCAP (The European New Car Assessment Program) testující bezpečnost moderních vozů rozpoznali důležitost systému nouzového brždění pro bezpečnost na silnicích. Počínaje rokem 2018 zahrnuje systém hodnocení bezpečnosti v podobě udělování hvězdiček za účelem ochrany uživatele také nouzové brždění s detekcí cyklistů. Systémy nouzového brždění s detekcí chodců jsou součástí systému hodnocení od roku 2016.

Elektroničtí asistenti získávají na popularitě

Ve světě zvyšujícího se objemu dopravy přinášejí moderní asistenční systémy řidiče řadu výhod vedoucích ke zvýšené bezpečnosti na silnicích. Udržují auta v jízdním pruhu, varují před překážkami ve slepém úhlu zpětných zrcátek, poskytují podporu při parkování a udržují danou vzdálenost od auta jedoucího před vámi. To je pouze několik příkladů.

Bosch neustále vylepšuje technologie stojící za těmito asistenčními systémy řidiče: senzory dodávají stále preciznější obraz okolí auta a jejich interakce s ovládáním auta, jako je brždění a zatáčení, se stává stále rychlejší a efektivnější. Tímto asistenční systémy řidiče nejen dláždí cestu automatizovanému řízení, ale nabízí bezstresový a uvolněný způsob řízení. Není tedy překvapením, že rozšíření elektrických asistentů se stále zvětšuje. Z průzkumu firmy Bosch vyplývá, že více než polovina všech nových aut v Německu (52%) má na palubě alespoň jeden asistenční systém řidiče. Současným trendem je konsolidace několika asistenčních funkcí do jednoho senzoru, tak jak demonstruje varování při opouštění vozidla, nová funkce vyvinutá společností Bosch.

Radar nabízí neustálý pohled přes rameno

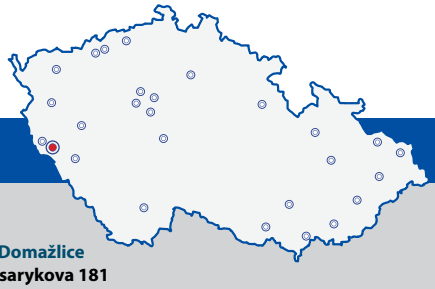
Zadní radarové senzory Bosch se středním dosahem, monitorující změny v jízdních pruzích na dálnici, dokážou řidiče ubránit před nebezpečnými chybami: po paralelním zaparkování u kraje chodníku řidiči většinou hned vystupují z auta – bez jakéhokoliv ohlédnutí se. Toto již nespočetněkrát vedlo až k příliš osobnímu setkání cyklistů s dveřmi od auta a jejich neslavnému sražení na zem.

Ale technologie varování při opouštění vozidla od firmy Bosch může pomoci. Je aktivní pro všechny dveře v autě a varuje cestující – dokonce i několik minut po tom, co byl zhasnuto zapalování – aby při vystupování z auta dali pozor. řidělány na levé a pravé zadní části auta, senzory Bosch monitorují provoz. V rozsahu 20 metrů dokáží senzory detekovat další účastníky silničního provozu, kteří se přibližují zezadu nebo jsou již vedle nebo za autem, a okamžitě varují řidiče, ještě než otevře dveře.

WWW.BOSCH.CZ

Náš sortiment

Naše pobočky



Kdyně - centrála
Nádražní 104
tel. +420 379 302 922
info@apm.cz

Benešov
Žižkova 1077
tel. +420 317 711 042
benesov@apm.cz

Brno
Škrobárenská 484/8
tel. +420 531 012 622
brno@apm.cz

České Budějovice
Luční 79
tel. +420 739 530 794
budejovice@apm.cz

Domažlice
Masarykova 181
tel. +420 379 768 899
domazlice@apm.cz

Hodonín
Velkomoravská 4017/77
tel. +420 517 332 449
hodonin@apm.cz

Chomutov
Kukaňova 5375
tel. +420 474 334 267
chomutov@apm.cz

Karlovy Vary
Jáchymovská 160/47
tel. +420 353 564 348
karlovy.vary@apm.cz

Klatovy
Plzeňská 823
tel. +420 376 399 144
klatovy@apm.cz

Mladá Boleslav - Kosmonosy
Karla Veselého 728
tel. +420 326 702 846
mlada.boleslav@apm.cz

Most
Obchodní 23
tel. +420 417 639 238
most@apm.cz

Olomouc
Týnecká 714/6
tel. +420 585 314 568
olomouc@apm.cz

Opava
Vojanova 2988/36
tel. +420 553 673 046
opava@apm.cz

Ostrava - Vítkovice
1. máje 3236/103
tel. +420 596 613 630
ostrava@apm.cz

Pardubice - Staré Hradiště
Ohrazenická 123
tel. +420 466 531 757
pardubice@apm.cz

Plzeň
Skladová 20
tel. +420 377 244 064
plzen@apm.cz

Praha - Hostivař
Pražská 16
tel. +420 225 001 822
praha@apm.cz

Praha - Trója
Čimická 442/33
tel. +420 255 729 652
praha.troja@apm.cz

Praha - Zličín
Sárská 5/133
tel. +420 225 091 822
praha.zlicin@apm.cz

Roztoky
Lidická 1348
tel. +420 255 729 650
roztoky@apm.cz

Šumperk
Čsl. armády 1323/21
tel. +420 583 210 831
sumperk@apm.cz

Tachov
Vítkov 103
tel. +420 378 772 094
tachov@apm.cz

Teplice
Masarykova tř. 1950
tel. +420 417 532 311
teplice@apm.cz

Uherské Hradiště
Hradišťská 83
tel. +420 572 503 703
uherske.hradiste@apm.cz

Ústí nad Labem
Dráždanská 830/72
tel. +420 475 209 765
usti@apm.cz

Valašské Meziříčí
Legií 1549
tel. +420 571 610 465
valmez@apm.cz

Zlín
Prštné 526
tel. +420 576 201 955
zlin@apm.cz

Znojmo
Brněnská 3913/31
tel. +420 515 225 255
znojmo@apm.cz

BAVTE SE S NÁMI...

① **Poznávačka:** Poznáš auto podle detailu?

② Zastaví cestovatel u malého autoservisu na tuniském tržišti a ptá se mechanika:
„Na kolik mě vyjdou nové brzdy na můj Land Rover?" „Jeden dolar pane."
„To je tedy neuvěřitelná cena a nové pneumatiky?" „Jeden dolar pane."
„No to je síla a to se vám vyplatí dělat takhle levně?" „Já nebýt majitel, já mechanik, majitel v kanceláři.
On jebat moje žena, ……!"

E	C	N	A	R	E	L	O	T	Ě	J	K	Á	J	E
L	A	K	Č	E	T	R	E	N	K	Y	O	C	Z	E
D	Ě	E	S	S	B	R	Y	N	Z	A	T	I	L	B
N	N	R	V	A	Á	G	E	J	Š	A	V	B	O	Ú
A	A	A	Ě	L	E	D	A	Ě	T	I	A	U	Z	H
M	D	M	T	L	J	A	R	D	D	Z	E	L	O	L
S	Í	I	O	P	T	I	K	A	É	H	O	E	M	O
I	N	K	N	O	E	C	I	N	V	I	Ž	Í	Ř	P
L	S	A	Á	S	A	U	N	Z	I	T	T	O	O	Ř
A	A	M	Z	T	A	T	S	E	C	P	I	S	V	Í
T	B	U	O	R	Š	L	E	B	Z	R	O	B	E	Č
O	M	T	R	A	U	T	E	R	É	N	V	T	Č	K
B	O	A	H	C	O	S	T	Ř	Í	K	A	Č	K	A
O	L	C	H	H	C	Ě	P	S	O	R	P	K	A	I
R	P	E	S	R	O	Z	E	R	T	K	I	O	S	K

BAZÉN
BEZNADĚJ
BITVA
BRYNZA
CESTA
CIBULE
DIVIZE
GEJŠA
KERAMIKA
KIOSK
KOLEGYNĚ
KOTVA
LASER
MANDLE
MOZOL
MUTACE
OPTIKA
OVEČKA
PLOMBA
POSTRACH
PROSPĚCH
PŘÍŽIVNICE
ROBOTA
SÁDRA
SKANZEN
SLUCH
SNÍDANĚ
SOCHA
STŘÍKAČKA
SVĚTONÁZOR
ŠROUB
TALISMAN
TEČKA
TERÉN
TOLERANCE
TOPINKA
TRENKY
TREZOR
ÚHLOPŘÍČKA

Fotoperličky:

■ Sjede Trabant do příkopu u louky a zůstane stát vedle kravince.
Kravinec povídá: "Co ty jsi zač?"
Trabant: "Já jsem auto!"
Na to kravinec: "Jestli ty jsi auto, tak já jsem pizza!"

■ Pan Tarbík vykládá rozumy při půllitru piva o dovolené v hospodě: „Zdaleka ne všichni automobilisté jsou hulváti. Někteří zastaví, svezou vás, pozvou na láhev vína a ještě nechají přespat." „Neříkejte, to se vám někdy stalo?" „Mně ne, ale manželce již několikrát."

■ Jede mladík na motorce a v plné rychlosti to narve do plotu. Převezou ho do nemocnice a když se probere, ukazují mu rentgen polámaných žeber. A on povídá: "Tak ten plot poznávám, ale kde je motorka?"

■ Policajt zastaví blondýnku v autě, která kličkuje po silnici zprava doleva a vůbec jede příliš riskantně. Nejdřív ji nechá udělat dechovou zkoušku na alkohol, ale když zjistí, že úplně střízlivá, ptá se jí, proč tedy řídí tak nebezpečně? „Pane policisto, já sama nevím, ale ať jedu kam jedu, všude mám před sebou strom." Policajt se na chvíli zamyslí, znovu se podívá na auto a řekne: „To je váš osvěžovač vzduchu, madam."

■ Soused zazvoní a ptá se: „Tak prý ti žena dneska rozbila na padrť to tvoje nový auto? Nestalo se jí nic?" „Zatím ne. Je pořád zavřená v koupelně..."

■ Vnuk veze babičku do města na návštěvu na skútru. Každou chvíli natahuje ruku a signalizuje, že zatáčí. Babička mu rozčileně říká: „Prosím tě, drž řidítka oběma rukama! Až začne pršet, já ti řeknu!"

■ Dívka říká svému tatínkovi: "Tati, jeden kluk ve škole mi říkal něco, co moc nechápu. Říkal totiž, že mám bezva čelní sklo, božský kufr, hodně dobrou karoserii a bezchybné nárazníky." Tatík při těch slovech zbrunátní a odpoví:" Vyřiď mu, že jsi ještě v záruce, a jestli se opováží otevřít kapotu, aby zkontroloval olej, urvu mu výfuk holýma rukama!"

Řešení: 1) Volvo XC 90 II, 2) „...já jebat jeho autoservis!"

Všechno dohromady: dokonalé řešení.

Od brzdového kotouče až po nářadí - ATE brzdový specialista nabízí inovativní a kompletní řešení pro Vaše zákazníky. V největší kvalitě. Dokonalá souhra. Z jednoho zdroje.

Brakethrough **Technology**

www.ate-brakes.com

ELPARTS Elektrické rozvody | Instalace | Nástroje | Osvětlení
JAKOPARTS Motor | Hnací ústrojí | Brzda | Podvozek | Elektrické rozvody

Jedna značka. Dva silné sortimenty!

ELPARTS | JAKOPARTS

HERTH+BUSS