



V SEDLE:
Benelli 900 Sei



ŘÍDÍME LEGENDY:
Toyota Corona RT40



Classic

KAROSÁŘSKÉ DÍLY
PRO KLASICKÁ AUTA



Kromě karosářských dílů, najdete v naší nabídce **ACIclassic** také kabelové svazky, palivové pumpy, samolepky do motorového prostoru, hadice chlazení a mnoho dalšího. Za zmínku také stojí **výfuky classic**. Jsme rádi, když vám můžeme pomoci **oživit auta s duší, jakou už v dnešních vozech nenajdete.**



Přátelé,

už nebude dlouho trvat a Slunce se na horizontu zvedne tak vysoko, aby se v plné síle postavilo chladnější polovině roku. Nastane asi nejkrásnější část roku, kdy se vše opět probouzí k životu. Nejen zvířata v lese, ale také naše stroje vylezou po zimě z brlohu. Veteráni, kabriolety, motorky a bicykly s radostí po zimním lenošení podlehnou touze si protáhnout kostru.

Možná ještě nebude úplně teplo, ale to nevadí. Nastane čas vyhánění pavouků z vejfuku, a to i za cenu tepelného nekomfortu. Nastane čas jarní údržby a přípravy na sezonu. Bude nutné vše zbavit prachu, umýt a naleštit. Bude nutné nabíjet baterky anebo kupovat nové. Bude nutné vše promazat a rozhybat, což může přinést i nějakou tu technickou bolístku.

To máte šampon, umělou kůži, leštěnku a hadry (nejlépe dva), olej, filtry a svíčky (nejlépe čtyři), náhradní žárovky, baterii a různé hadičky, sprej na čištění řetězu a sprej na jeho namazání, novou pneumatiku a lékárníčku.

Myslete na to, že ACI je tady se svým rozsáhlým sortimentem pro vás, že nabízí v každé kategorii zboží široké cenové spektrum při zachování stále vysoké kvality. Vedle obou sekcí AUTO a MOTO lze vybírat také v sekci CYKLO. Jak motorkář, tak i milovník aut přece můžou být „Pumpičky“.

Nově naleznete toto vydání v elektronické formě na naší webové stránce www.aci.cz v sekci O nás/magazíny. Věříme, že to bude pro vás přínos a na tomto místě naleznete i všechna starší vydání, ke kterým se můžete vrátit.

Pokud máte doma v garáži i vy cokoliv zajímavého (auto nebo motorku) a rádi byste se s tím pochlubili, tak neváhejte a napište nám na info@aci.cz.

Váš tým ACI

OBSAH

- 06 Novinky
- 08 Řídíme legendy – Toyota Corona RT40
- 12 Opravné plechy Škoda
- 14 Rozhovor – Martin Michek
- 16 Technika – Nárazníky

- 18 Technika – Deformační zóny
- 20 Klimatizace od ACI
- 22 Airbagové vesty TECH-AIR®
- 24 Tip na výlet – Lužice
- 26 V sedle – Benelli 900 Sei

08

ZA VOLÁNÍM TOYOTA Corona RT40



RECIPROCE

Do Československa se dovozila ACI kromě několika speciálních verzí (například „Zimník“ a „Jablko“). Právě Toyota Corona RT40 byla nejprodávanější verzí této legendy. Především kvůli své jednoduchosti a spolehlivosti. V roce 1972 byla nahrazena novou verzí Corona RT40.

Technika: Nová konstrukce
Corona RT40 byla nově konstruována a modernizována. Měla novou motorovou skříň, která byla vlnitá a sloužila jako ochrana před nárazy. Motor byl umístěn níže, což zlepšilo stabilitu a snížilo výšku těžiště. V zadních částech se objevily také nové nárazníky, které byly vyrobeny z plastu a měly podobu dvou kruhů. Přední nárazník byl vyroben z plastu a měl podobu dvou kruhů. V zadních částech se objevily také nové nárazníky, které byly vyrobeny z plastu a měly podobu dvou kruhů.

Technika: Nová konstrukce
Corona RT40 byla nově konstruována a modernizována. Měla novou motorovou skříň, která byla vlnitá a sloužila jako ochrana před nárazy. Motor byl umístěn níže, což zlepšilo stabilitu a snížilo výšku těžiště. V zadních částech se objevily také nové nárazníky, které byly vyrobeny z plastu a měly podobu dvou kruhů. Přední nárazník byl vyroben z plastu a měl podobu dvou kruhů.

Technika: Nová konstrukce
Corona RT40 byla nově konstruována a modernizována. Měla novou motorovou skříň, která byla vlnitá a sloužila jako ochrana před nárazy. Motor byl umístěn níže, což zlepšilo stabilitu a snížilo výšku těžiště. V zadních částech se objevily také nové nárazníky, které byly vyrobeny z plastu a měly podobu dvou kruhů. Přední nárazník byl vyroben z plastu a měl podobu dvou kruhů.

26

V SEDLE Benelli 900 Sei

6+4 = šest je více než čtyři

Prostřední motocykl, který má šest válců a čtyři rychlostní stupně. Benelli Sei je motocykl, který má šest válců a čtyři rychlostní stupně. Benelli Sei je motocykl, který má šest válců a čtyři rychlostní stupně. Benelli Sei je motocykl, který má šest válců a čtyři rychlostní stupně.

Benelli Sei
Benelli Sei je motocykl, který má šest válců a čtyři rychlostní stupně. Benelli Sei je motocykl, který má šest válců a čtyři rychlostní stupně. Benelli Sei je motocykl, který má šest válců a čtyři rychlostní stupně.

Benelli Sei
Benelli Sei je motocykl, který má šest válců a čtyři rychlostní stupně. Benelli Sei je motocykl, který má šest válců a čtyři rychlostní stupně. Benelli Sei je motocykl, který má šest válců a čtyři rychlostní stupně.

TIRÁŽ

Garáž Info / Magazín pro chlapy, co drží auta při životě
Vydavatel: ACI – Auto Components International, s. r. o., www.aci.cz
Vydavatel neručí za obsah inzerátů. Komerční nabídky platí do vyčerpání zásob. Změna cen vyhrazena. © 2026 ACI – Auto Components International, s. r. o.

PŘEDSTAVUJEME



Stojan na mytí a detailing kola

Kód: 9901444

Cena: 2 980 Kč (128,04 Eur)

Sada plochých pojistek

MIDI/SATANDARD (sada 80 ks)

Kód: 9900886

Cena: 177 Kč (7,59 Eur)



Odsávačka/plnička provozních kapalin

objem 1,5 litru

Kód: 9901531

Cena: 824 Kč (35,40 Eur)

Lešticí houbičky s adaptérem M14

Sada 9 ks 80 mm s kotoučem 80 mm

Kód: 9901564

Cena: 139 Kč (5,98 Eur)



LED pracovní světlo (26 LED 3030)

Napětí 9-36 V, světelný tok 2080 lm,
(průměr 110 mm)

Kód: 9901607

Cena: 355 Kč (16,33 Eur)



Stahovací páska pro opakované použití

200x7,5 mm, černá,

sada 100 ks

Kód: UP P7520A

Cena: 186 Kč (8,59 Eur)



Elektrický nůžkový zvedák

3 t - zdvih 110-350 mm 12V

Kód: 9901566

Cena: 2 782 Kč (119,52 Eur)



Sada krimpovacích rozpojitelných spojek

samec + samice (100 ks)

Kód: 9901170

Cena: 137 Kč (5,88 Eur)



Ceny jsou maloobchodní s DPH.



Termokamera

Displej 2,8", -25°C až +550°C
Kód: 9901426
5 490 Kč (235,82 Eur)



Dílečné sedátko s odkládacím prostorem

NOVINKA
Kód: 9901554
Cena: 1 204 Kč (51,72 Eur)



Tažná tyč s pružinou

Pro automobily do 3 t, 205 cm
Kód: 9901619
Cena: 1 468 Kč (63,06 Eur)



Diagnostický a programovací přístroj TPMS

Pro ventily CUB, Bluetooth OBDII
Kód: TPMS6
Cena: 10 878 Kč (467,36 Eur)

AdBlue kanistr

S nalévací trubicí, 5 l
Kód: ADBLUE 5+
Cena: 219 Kč (9,41 Eur)



MULTI 20 jemný multifunkční tmel

(+ tužidlo) ROBERLO 1,8 kg
Kód: R 600995
Cena: 894 Kč (41,18 Eur)



Sada letovacích spojek a smršťovacích bužírek

(150 ks)
Kód: 9901166
Cena: 310 Kč (13,31 Eur)



Práškový hasicí přístroj

Třídy požáru BC, náplň 1 kg, s manometrem
Kód: 9900971
Cena: 514 Kč (22,09 Eur)





Elektromobilita konečně vykročila správným směrem. Na malých automobilech se méně vydělá, ale také za ně zákazníci méně zaplatí. O to větší bude jejich rozšíření a smysl jejich využití. Jedním z dobrých příkladů je ID Polo.

V Indii je platná takzvaná GST daň (daň z luxusu - Goods and Services Tax). Od 1. 1. 2026 se pro motocykly s objemem nad 350 cm³ zvyšuje z 28 % na 68 %. naopak u motocyklů s objemem pod 350 cm³ se daň snižuje o 10 % ze základní sazby na konečných 18 %. Jde o podporu prodeje malých objemů, velké objemy jsou luxus. Týká se to domácího trhu, exportu se to nedotkne. Jawa s objemem 337 cm³ bude na domácím trhu z tohoto stavu profitovat.

Nezávislý institut pro výzkum systémů a inovací Fraunhofer ISI z německého Karlsruhe, uveřejnil studii, v níž zjistil, že Plug-in hybridy spalují až 4x více pohonných hmot, než deklaruje výrobce.



Když v roce 1946 spatřil Enrico Piaggio první prototyp skútru MP6 a uslyšel jeho motor o objemu 98 cm³, řekl: „To ní jako voska (vespa)“. Letos to bude již 80 let.



V roce 1901 Royal Enfield představil světu svůj první motocykl. Začal se tím po následujících 125 let odvíjet jeden z nejdelších motocyklových příběhů.

Továrna BMW Group v Mnichově vstupuje do další etapy – zahajuje výrobu prvních před sériových testovacích vozů nového modelu BMW i3. To znamená začátek závěrečné přípravné fáze před zahájením sériové výroby, naplánované na druhou polovinu roku 2026.





BMW řady 3 je již 50 let jedním z nejdůležitějších produktů v mezinárodní výrobní síti BMW Group. Od zahájení výroby v roce 1975 sjelo z výrobních linek 18 továren ve 13 zemích více než 18 milionů kusů.

Ford se chce vrátit do Le Mans v roce 2027 v kategorii World Endurance Championship (WEC). A samozřejmě kouká nejdýš.

Amerika se vrací od SUV k sedanům. Ford vyrobil poslední sedan v roce 2020, Chrysler v roce 2023 a GM v roce 2024. Mezi lidmi však roste poptávka a protože není domácí americká nabídka, zákazníci kupují asijské sedany.

Čína byla lídrem v digitalizaci interiérů, nyní připravuje legislativu, kdy zásadní funkce automobilu musí být ovládnány tlačítkem, resp. manuálním vypínačem, aby se řidič nemusel za jízdy dívat na displej. Dokonce definují podobu a minimální velikost takového vypínače. Konečně rozumný krok. Vyjde to dráž, ale je to bezpečnější pro posádku auta.



Na Motosalonu v Brně se představila Jawa 730 Twin. Rekonstruovaná továrna v Týnci nad Sázavou bude vyrábět konstrukčně a designérsky ryze českou velkoobjemovou motorku. Motor a řada komponentů jsou samozřejmě převzaté od jiných výrobců.

Maserati Tipo 26 byl první závodní vůz značky Maserati, který debutoval vítězstvím ve své třídě (1500cc) na náročném závodě Targa Florio 25. dubna 1926 na Sicílii. Vůz s přeplňovaným řadovým osmiválcem o objemu 1,5 litru řídil Alfieri Maserati a spolujezdcem Guerino Bertocchim, dojeli na 8. místě celkově a vyhráli svou třídu, čímž zahájili slavnou historii značky.



Triumph Tracker 400 rozšiřuje nabídku „čtyřstovkových“ modelů na platformě T-Series. Přichází spolu s modelem Thruxton 400.





RECIPROCE

Do Československa se dostalo 400 kusů těchto vozů výměnou za traktory Zetor. Jednalo se o vůbec první Toyotu oficiálně přivezenou do naší země a bylo možno ji koupit v Mototechně. S Coronou jezdil například Jiří Grossmann nebo Gustav Husák. Text: Petr Láska, foto: ACI

Toyota Corona byla nenápadná legenda šedesátých let, která změnila budoucnost značky Toyota. V polovině 60. let stála japonská automobilka Toyota Motor Corporation na zásadní křižovatce. Domácí trh už jí byl těsný a ambice směřovaly především do Spojených států i Evropy. Aby zde mohla uspět, potřebovala vůz, který bude dostatečně moderní, spolehlivý, cenově dostupný a zároveň konkurenceschopný vůči zavedeným značkám. Odpovědí byla třetí generace modelu Corona s interním označením RT40.

Vyráběná byla v letech 1964 až 1970, přičemž právě z roku 1970 je vůz, který zde vidíte. Corona RT40 se stala jedním z prvních skutečně globálních modelů

značky. Nebyla extravagantní ani technicky revoluční – její síla spočívala v promyšlené konstrukci, robustnosti a schopnosti obstát v každodenním provozu.

Design: jednoduchost jako přednost

Toyota Corona RT40 odrážela estetiku poloviny 60. let – rovné linie, uměřené proporce a důraz na funkčnost. Karoserie působila čistě a vyváženě. Přední část s lehce vystouplou maskou chladiče a horizontálními světlomety dala vozu charakteristický výraz, díky němuž si vysloužil přezdívku „shovel-nose“.

Hlavní karosářskou verzí byl čtyřdveřový sedan, který cílil na rodiny i drobné podnikatele. V ně-

kterých zemích se nabízely také dvoudveřové varianty či užitkově zaměřené verze. Interiér byl jednoduchý, přehledný a účelný – s důrazem na ergonomii a snadnou obsluhu.

Palubní deska nabízela základní, ale dobře čitelné přístroje. Použité materiály odpovídaly cenové kategorii vozu, přesto působily solidně. Pro zákazníky 60. let byla důležitá především spolehlivost a nízké provozní náklady – a právě zde Corona bodovala.

Rozměrově šlo o kompaktní rodinný sedan, jehož rozměry byly délka/šířka/výška 4110/1550/1420 mm. Rozvor náprav představovala hodnota 2420 mm a hmotnost vozidla byla 945 kg (pod tunu se dnes do-

stane málokterý automobil). Díky relativně nízké hmotnosti působil vůz svižně a zároveň úsporně. Kompaktní rozměry usnadňovaly parkování i manévrování v městském provozu.

Technika: klasická koncepce

Corona RT40 vsadila na klasické uspořádání s motorem vpředu a pohonem zadních kol. Toto řešení bylo v dané době standardem a zajišťovalo vyvážené jízdní vlastnosti. Základní motorizací byl zážehový řadový čtyřválec řady „R“ o objemu 1,5 litru (1490 cm³). Šlo o motor s rozvodem OHV, který nabízel výkon 51 kW/70 k při otáčkách 5000 1/min. a točivý moment přibližně 115 Nm při otáčkách 2600 1/min.

Motor byl známý svou jednoduchostí a robustností. Díky nenáročné konstrukci byl snadno servisovatelný i v méně rozvinutých servisních sítích, což bylo klíčové zejména na exportních trzích.

V pozdějších verzích se objevily také silnější motory o objemu 1,6 litru, které nabídly o něco lepší dynamiku. Převodovka byla standardně třístupňová nebo čtyřstupňová manuální. V některých zemích byla dostupná i automatická převodovka Toyoglide, což bylo na tehdejší japonský sedan poměrně pokrokové řešení.

Maximální rychlost kolem 145 km/h byla pro rodinný automobil 60. let zcela dostačující. Spotřeba paliva byla příznivá, což hrálo důležitou roli zejména na americkém trhu, kde se postupně zvyšoval zájem o úspornější vozy.

Exportní expanze a rivalita

Corona RT40 byla jedním z prvních modelů Toyota, který zaznamenal výrazný úspěch mimo Japonsko. Ve Spojených státech





pomohla budovat pověst značky jako výrobce dostupných a spolehlivých automobilů. Toyota se postupně stávala vážným konkurentem evropských i amerických značek v segmentu kompaktních vozů.

Hlavním japonským rivalem byl tehdy výrobce Nissan se svým modelem Datsun Bluebird. Soubor těchto dvou značek významně přispěl ke zvyšování kvality a technické úrovně japonských automobilů. Konkurence byla tvrdá, ale právě díky ní vznikaly stále lepší produkty.

Toyota dokázala využít silných stránek modelu Corona – jednoduchosti, odolnosti a rozumné ceny. V době, kdy si zákazníci začínali více všimnout provozních nákladů a spolehlivosti, šlo o velmi přesvědčivou kombinaci.



Jízdní vlastnosti a každodenní použitelnost

Z dnešního pohledu působí dynamika vozu skromně, ale ve své době nabízela Corona RT40 vyvážené jízdní vlastnosti. Podvozek byl naladěn spíše komfortně, aby zvládal různé typy silnic – od kvalitních amerických dálnic až po méně udržované komunikace v jiných částech světa. Řízení bylo mechanické a poskytovalo přímý kontakt s vozovkou. Brzdový systém odpovídal tehdejšímu standardům – vpředu i vzadu bubnové brzdy u základních verzí. Celkově šlo o vůz, který nebyl stavěn na sportovní ambice, ale na dlouhodobý a spolehlivý provoz. V kontextu zkušeností s dnešními automobily je nutné vnímat pocity za jízdy s notným

nadhledem. Už při usednutí do vozu si uvědomíte, jak obrovský kus cesty urazil automobilový průmysl za uplynulých 66 let. Když si však uvědomíme, jaká byla nabídka automobilů na československém trhu v roce 1970, pak dokážeme ocenit pokrokovost Toyota Corona.

Motorsport a homologace

Ačkoliv Corona RT40 nebyla primárně sportovním automobilem, objevila se i v motorsportu. Disponovala homologací FIA pro dobové soutěžní skupiny, což umožnilo její nasazení v různých závodech a soutěžích. Účast v motorsportu přispěla k posílení image značky a prokázala, že technika Toyoty ob stojí i v náročných podmínkách.

Význam pro budoucnost značky

Toyota Corona RT40 položila důležité základy pro další globální expanzi značky. Úspěch tohoto modelu pomohl financovat vývoj modernějších generací a postupně vedl k vytvoření silného portfolia vozů pro světové trhy. Coronu můžeme považovat za předchůdce veleúspěšného modelu Corolla.

Dnes je Corona RT40 ceněna jako klasický automobil 60. let a významný historický mezník. Nešlo o vůz, který by šokoval výkonem nebo luxusem. Její přínos byl mnohem hlubší – ukázala, že japonský automobil může být spolehlivý, kvalitní a konkurenceschopný na světové scéně. Právě díky takovým modelům se značka Toyota stala jedním z největších výrobců automobilů na světě. ▲



Poděkování Retroautomuzeu Strnadice za zapůjčení auta
www.retroautomuseum.com





Lem zadního blatníku

Škoda YETI 5/2009-10/2013
 Škoda YETI 11/2013-2017
 Kód: 7606.47A/7606.48A
 Cena: 422 Kč (18,54 Eur)

Práh

Škoda Felicia 1/1998-8/2001
 Škoda Felicia 10/1994-12/1997
 Kód: 7615103/7615104
 Cena: 638 Kč (27,98 Eur)



Plech okolo hrdla nádrže L

(5 cm část od hrdla nádrže)
 Škoda Octavia I 10/1996-8/2000
 Škoda Octavia I 9/2000-11/2010
 Kód: 7620191A
 Cena: 163 Kč (7,17 Eur)



Lem zadního blatníku

Škoda Superb I 12/2001-2/2008
 Kód: 7634147A/7634148A
 Cena: 696 Kč (30,54 Eur)

Spodní díl zadní části předního blatníku

Škoda Octavia II 2/2004-6/2012
 Kód: 7622155A/7622156A
 Cena: 241 Kč (10,57 Eur)



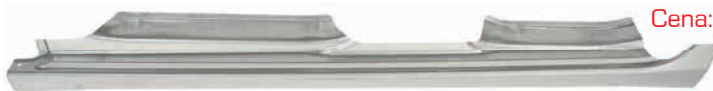
Práh

Škoda Roomster 3/2006-2/2010
 Kód: 7641103/7641104
 Cena: 2 408 Kč (105,68 Eur)



Práh (5dv./Kombi)

Škoda Fabia III 8/2014-2021
 Kód: 7629103/7629104
 Cena: 1 572 Kč (68,99 Eur)



Práh HB/Sedan/Kombi

Škoda Fabia I 8/1999-7/2004
 Škoda Fabia I 8/2004-12/2007
 Kód: 7625103/7625104
 Cena: 962 Kč (42,23 Eur)



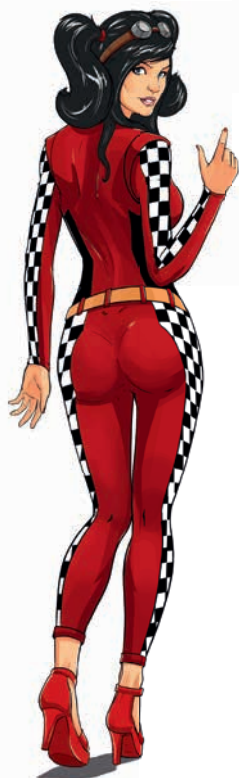
Práh

Škoda Octavia I 10/1996-8/2000
 Škoda Octavia I 9/2000-11/2010
 Kód: 7620103/7620104
 Cena: 599 Kč (26,29 Eur)



Opravný díl prahu (délka 1730 mm)

Škoda Fabia II 1/2007-2/2010
 Škoda Fabia II 3/2010-12/2014
 Kód: 7627.03A/7627.04A
 Cena: 545 Kč (23,90 Eur)



VYSOCE VÝKONNÉ FILTRY



Spoločnosť Sprint Filter bola založená v roku 1952 v Talii a začala vyrábať inovatívne, vysoce výkonné vzduchové filtry a sací systémy v spolupráci so špičkovými tímami. Neustály výskum a vývoj nových filtračných tkanín a sacích systémů je základem výrobků Sprint Filter již více než 70 let. Díky těmto zkušenostem dokáže společnost Sprint Filter splnit všechny typy požadavků; od jednoduchého výkonného filtru nahrazujícího jednotku OEM, až po celé sací systémy využívající karbonová vlákna, sklola-minát a plasty. Filtrační prvky vyrobené z jedinečných kalibrovaných polyesterových tkanin jsou součástí každé konstrukce Sprint Filter.

V roce 2010 společnost Sprint Filter zahájila modernizaci svých výrobních závodů a uvedla na trh řadu pro motocykly. Dnes je společnost Sprint Filter důvěryhodným dodavatelem více než 70 % týmů MotoGP a také OEM dodavatelem několika modelů motocyklů Ducati SuperSport. V posledních pěti letech se modely Sprint Filter PO8, PO37, PO8F1-85 staly měřítkem nejen pro trh s náhradními díly, ale i pro závodní aplikace.

Co stojí za úspěchem těchto filtrů?

Běžná sériová vozidla jsou obvykle vybavena papírovými filtry, zatímco výkonné aplikace používají bavlněné nebo pěnové filtry nasá-

klé olejem. Úkolem vzduchových filtrů je zajistit dobré proudění vzduchu a zároveň zabránit tomu, aby se prachové částice dostaly do motoru. Tyto dvě činnosti jdou přirozeně proti sobě, a právě v tom vyniká polyesterová filtrační tkanina společnosti Sprint Filter. Polyesterová tkanina je extrémně prodyšná, stabilní a není ovlivněna skládáním při konstrukci. Naproti tomu bavlněné filtry mají tkaní, které závisí na překrývání mnoha vrstev, což vede ke špatné průchodnosti v některých oblastech a neúčinné filtraci v jiných.

Jejich další výhodou oproti bavlněným filtrům je konzistentní účinnost a proudění vzduchu. Díky své rovnoměrné jemné struktuře zajišťuje vzduchový filtr Sprint Filter menší narušení proudění vzduchu, a to i díky patentovanému filtračnímu materiálu z jednovrstvého polyesteru, který minimalizuje turbulence v celé části vzduchového filtru. Tím zaručuje dokonalý provoz vzduchového boxu. ACI má v nabídce tyto filtry již 10 let a oblibenost u zákazníků potvrzuje, že fungují fakt skvěle.





NECHTE NA HLAVĚ

Martin Michek hovoří o novém požadavku na přilby podle homologace FIM O2. Netýká se to jenom toho, kdo by chtěl startovat na Dakaru, ale všech motocyklových disciplín. Text: ACI, foto: Martin Michek

Martin Michek má za sebou sedm startů v náročném Rallye Dakar. Poprvé startoval v roce 2020 a až do penalizace byl hodnocen jako nejlepší nováček. V roce 2021 vyrovnal po 23 letech historické české maximum získáním 10. místa v týmu

Orion – MRG. O ročníku 2022 by asi sám nerad hovořil, protože vzpomínky na něj tvoří technické problémy a penalizace. Ovšem na 11. místo v roce 2023 může být právem hrdý, protože byl nejlepším netovárním jezdcem ve startovním poli. V roce 2024 se mu

podařilo zopakovat úspěch z roku 2021 a na poslední dva ročníky také nebude pro odstoupení rád vzpomínat.

V tomto rozhovoru si však nebudeme povídat o Dakaru, nýbrž o helmách s homologací FIM O2, o jejich výhodách, nevýhodách a proč FIM O2.

ACI: Rádi bychom u nás v ACI přivítali jednoho z nejúspěšnějších českých dakarských jezdců. O tobě a o Dakaru je v toho v médiích a na sociálních sítích spousta.

Martin Michek: Ale o problémech, které kolem byly je toho už málo.

Přesně tak, my jsme tady z jiného důvodu. Jsme tady hlavně kvůli helmám a jejich nové homologaci FIM O2.

Mám tu žlutou helmu moc rád. Je to moje zlato, nikomu ji nedám a musím poděkovat všem, kdo mi pomohli se k ní dostat. Tedy konkrétně ACI-moto v kooperaci s Bonmotem, která nám tu helmu dodala. To bylo prostě perfektní.

Ty si léta jezdil v jedné značce přileb. Dakar tomu chtěl jinak. Proč?

Já si myslím, že na Dakaru a každé soutěži dneska jde o bezpečnost. Pořadatelé přirozeně chtějí, aby v těch nejlepších a největších závodech zajistili tu největší bezpečnost. Myslím si, že díky tomu, a je to takové málo omílané téma, přicházejí nové helmy a nové homologace, které úroveň bezpečnosti posouvají. Letošním rokem je to pro podniky mistrovství světa, ale je potřeba říct, že Evropa nebo evropský závody už to vnímají podobně. Je to dobře, když jezdec má tu nejlepší dostupnou ochranu. Od příštího roku je FIM O2 důležitá i pro Evropu a bude zásadní v tom, aby se jezdec vůbec dostal na start závodu. A pozor, není to

jenom motocross, není to jenom Dakar, je to plochá dráha, jsou to čtyřkolky, jsou to úplně všechny závody, kde jezdec musí mít helmu s homologací FIM O2. Byla to pro nás „prekérka“. V září se objevila nová pravidla a všichni jsme začali bláznit. Mně přišla helma první týden v prosinci, a to jsem to začal řešit v září, což je neuvěřitelné.

Přesně tak. Protože bez homologace FIM přilby na skladě běžně máme, ale toto bylo pouze na objednávku a jsme rádi, že jsme to stihli včas.

Já jsem za to byl taky hrozně moc rád, protože jsme to stihli v prosinci, dokonce ještě první týden prosince. Ještě jsem stihnul helmu nastříkat, což je taky moc důležité.

A znovu apeluju na to, třeba už na příští rok, kdo bude chtít jet Evropu, už dneska si tu helmu musí objednat, protože je to nedostatek zboží. Zažil jsem, že teď zrovna kluci z plochých drah mi všichni volali, jestli bych jim tu helmu nepůjčil, protože ta helma nikde není a nejbližší termín snad u všech helem, nejenom této značky je duben. Ale pro jezdce, kteří si to objednávali v prosinci!

Ano, přesně tak. Zmiňuješ tu přilbu, je to Airoh Aviator s FIM O2. Jaké jsou tvé pocity, jaké jsou tvé zkušenosti, jak tu přilbu hodnotíš?

Hele, já můžu mít porovnání, protože jsem jezdil mistrovství světa s Airohem, přímo jako tovární jezdec, když jsem jezdil za team TM. Tenkrát jsme jezdili motokros ve třídě MX1, MX2, dneska to je MXGP a musím říct, že zase udělali ohromný kus práce. Když teď zabřednu do Dakaru, tak v rychlostech, kterými se pohybujeme, je to rozmezí 100–160 km/h, mě překvapila aerodynamika této hel-



my. Vždy, když třeba jedeš někam na přejezd, tak si hodně „dakaris-tů“ odšroubovává kšilty. Aby jim to helmu netahalo dozadu. Potom si úplně odepisuješ krk, za tři dny si fakt dost „mrtvej“.

Musím říct, že aerodynamika helmy mě mile překvapila, hlavně při vyšších rychlostech kolem 160 km/h, že mi to helmu úplně nervalo dozadu a krásně fungují také boční průduchy. Opravdu tam byly hodně znát. Hodně se potíš a potřebuješ tam cítit i čerstvý vzduch. Další neskutečně výborný aspekt jsou magnetické lícnice. Ježišmarjá, jak já to miluju! Pros-

tě jednoduše přijdu, drží to, je to zacvaklý. To je prostě bomba. Takže výhody té helmy jsou fakt velké a největší výhodou je, že má homologaci FIM O2.

No, tak to jsme nadšení, že jsme mohli být u toho a že jsi s přilbou spokojen. Na závěr, co říct?

Na závěr bych rád řekl, že velmi důležitým prvkem helmy je všíty QR kód, který potvrzuje její status. Helmy předchozí generace homologace 22.06 tento QR kód neměly. Podle tohoto kódu budete ke startu připuštěni anebo ne. Zažil jsem horkou chvíli, kdy jsem na přejímce na Dakaru nemohl tento QR kód najít a vbolal jsem vám o pomoc. Nakonec vše dobře dopadlo. Určitě se to nedá „očůrat“, že by si někdo chytrý jenom získal tento QR kód. Myslím si, že nikdo nechce investovat tolik do přípravy na závody, aby nakonec vypadl před startem kvůli stupidnímu podvodu s helmou.

Přesně tak, protože kdo je připraven, není překvapen. Takže Martine, díky moc. Čekáme na tvoje další úspěchy v tvé už tak úžasné kariéře. Hodně štěstí a ať se ti daří! Díky moc za rozhovor. ▲

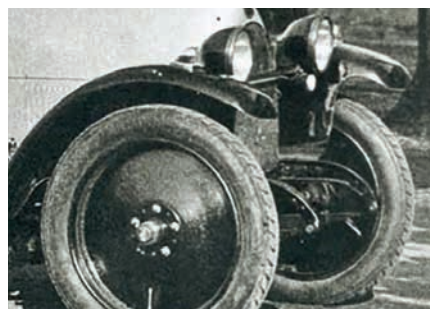


Od slova narážet

Nárazníky neoddělitelně patří k automobilu. Dnes. První automobily je vůbec neměly. Jaký byl tedy vývoj od ocelové tyče k chytré bezpečnosti?

Text: Michal Štěpán, foto: Stellantis

Automobilový nárazník je dnes samozřejmou součástí každého vozu. Chrání karoserii, posádku, chodce i složitou elektroniku ukrytou pod povrchem. Jeho podoba se však za více než sto let dramaticky změnila. Od jednoduchých kovových tyčí jsme se dostali k promyšleným deformačním systémům napojeným na radary a kamery.



Počátky automobilismu: Ocel jako jediná obrana (konec 19. století – 30. léta)

První automobily nárazníky často vůbec neměly. U raných modelů značek jako Ford Motor Company šlo spíše o doplněk než standardní výbavu. Pokud byl nárazník přítomen, tvořila jej jednoduchá ocelová lišta. Bezpečnost posádky se tehdy neřešila.

Éra chromu a stylu: Nárazník jako designový symbol (30.–50. léta)

S rostoucí popularitou automobilů se nárazník stal výrazným estetickým prvkem. Luxusní značky pracovaly s masivními, bohatě tvarovanými



mi chromovanými nárazníky, které dodávaly vozu majestátní vzhled. Tyto nárazníky byly vyrobeny ze silné oceli a měly především chránit karoserii před poškozením.



Bezpečnostní revoluce: Regulace mění konstrukci (60.–70. léta)

Zásadní obrat přinesly přísnější bezpečnostní předpisy, zejména ve Spojených státech. Automobilky musely zajistit, aby vůz vydržel náraz v nízké rychlosti bez vážného poškození. Výsledkem byly robustní, těžké nárazníky s hydraulickými nebo teleskopickými tlumiči.



Plastová revoluce: Integrace do karoserie (80.–90. léta)

Další velký skok přišel s rozšířením plastových materiálů. Nárazník se změnil z masivního kovového prvku na plastový kryt s ocelovou vztuhou a absorpční pěnou uvnitř.

Automobilky začaly používat lakované plastové nárazníky, které

plynule navazovaly na karoserii. Díky tomu se výrazně zlepšila aerodynamika, snížila hmotnost vozu a zároveň se zvýšila schopnost řízené deformace při nárazu.

Inteligentní nárazníky: Elektronika pod povrchem (21. století)

Dnešní nárazník je technologicky mnohem složitější, než by se na první pohled zdálo. Moderní vozy mají v náraznících integrovány: radarové senzory, parkovací čidla, kamery, absorpční pěny a kompozitní materiály nebo držáky pro asistenční systémy. Zároveň musí umožňovat přesnou funkci asistenčních systémů, jako je automatické nouzové brzdění nebo adaptivní tempomat.



Od pevnosti k inteligenci

Vývoj nárazníků jasně ukazuje proměnu celého automobilového průmyslu. Z původně jednoduchého kusu oceli se stal sofistikovaný bezpečnostní a technologický modul.

Dnešní nárazník už není jen „ochranná lišta“. Je to kombinace konstrukční pevnosti, řízené deformace, aerodynamiky a digitální technologie. A i když se může zdát, že jde o nenápadnou součást vozu, jeho evoluce je jedním z nejlepších příkladů toho, jak se automobil změnil z mechanického stroje v komplexní bezpečnostní systém na kolech. ▲

DÍLY A PŘÍSLUŠENSTVÍ PRO PŘÍVĚSNÉ VOZÍKY

Na trhu je mnoho výrobců přívěsů, ale většina z nich využívá homologované komponenty od značek **AL-KO**, **KNOTT** a **WINTERHOFF**. Jedná se především o **nápravy**, **brzdové komponenty**, **tažné spojky**, **nájezdové brzdy** apod. Všechny tyto komponenty u nás najdete.



Naše nabídka se vám také může hodit, pokud potřebujete **doladit** váš **stávající vozík** – přidat opěrné kolečko, úchyty na korbu nebo třeba držák se zakládacími klíny. Vybrat si můžete z různého příslušenství pro zabezpečení nákladu, nabídky zadních a pozičních světel, odrazek, zásuvek a jejich redukcí a mnoho dalšího.



ČÍM POMALEJI, TÍM LÉPE

Když už se děje něco špatně a nehoda je neodvratitelná, tak je nejdůležitější, aby vše, čím musí posádka vozidla projít, trvalo co nejdéle. Aby to zpomalení při nehodě bylo co nejpomalejší. Text: Petr Láska, foto: Mercedes-Benz

Právě o co nejdelší dobu zpomalení se starají deformační zóny automobilu. Deformační zóny patří mezi nejdůležitější prvky pasivní bezpečnosti moderních automobilů. Přestože si je běžný řidič často neuvědomuje, a právě ony rozhodují o tom, jak vážné budou následky nehody. Myšlenku řízení deformace karoserie systematicky rozpracoval už v polovině 20. století konstruktér Béla Barényi ve společnosti Mercedes-Benz. Jeho základní princip zůstává dodnes stejný: přední a zadní části vozu se mají při nárazu kontrolovaně „zmačkat“, zatímco prostor pro posádku musí zůstat co nejvíce neporušený.

Při nehodě se automobil pohybuje určitou rychlostí a nese kinetickou energii. Čím vyšší je rychlost a hmotnost vozidla, tím více energie je třeba při nárazu „pohltit“. Pokud by byla karoserie dokonale tuhá, energie by se přenesla přímo na cestující v podobě prudkého zpomalení. Deformační

zóny fungují jako mechanický tlumič: postupně se bortí a tím prodlužují dobu, během níž se vozidlo zastavuje. I nepatrné prodloužení této doby znamená výrazné snížení přetížení, které působí na lidské tělo.

Moderní konstrukce karoserií je mnohem sofistikovanější než dříve. Přední část vozu obsahuje podélné nosníky a speciální prvky nazývané crash boxy. Ty jsou navrženy tak, aby se při určité síle začaly deformovat předem stanove-



ným způsobem. Nejde o náhodné zborcení kovu, ale o přesně řízený proces. Inženýři do konstrukce vkládají zeslabená místa, vícekomorové profily nebo různé tloušťky materiálu, aby deformace probíhala postupně a rovnoměrně. Podobná logika platí i pro zadní část vozidla. U elektromobilů se navíc klade důraz na ochranu bateriového modulu, který je uložen v podlaze a musí zůstat při nárazu neporušený.

Boční náraz představuje zvláštní problém, protože mezi dveřmi a cestujícími je velmi malá vzdálenost. Proto jsou prahy, sloupky karoserie a výztuhy dveří vyrobeny z extrémně pevných materiálů. Úkolem zde není jen pohlcovat energii, ale také zabránit průniku cizího předmětu do kabiny.

Klíčovou roli hraje volba materiálu. Dnešní automobily využívají kombinaci různých druhů vysokopevnostních ocelí, které dokážou být současně pevné i tvárné. Některé části karoserie jsou navrženy tak, aby se deformovaly, jiné musí zůstat téměř neporušené.

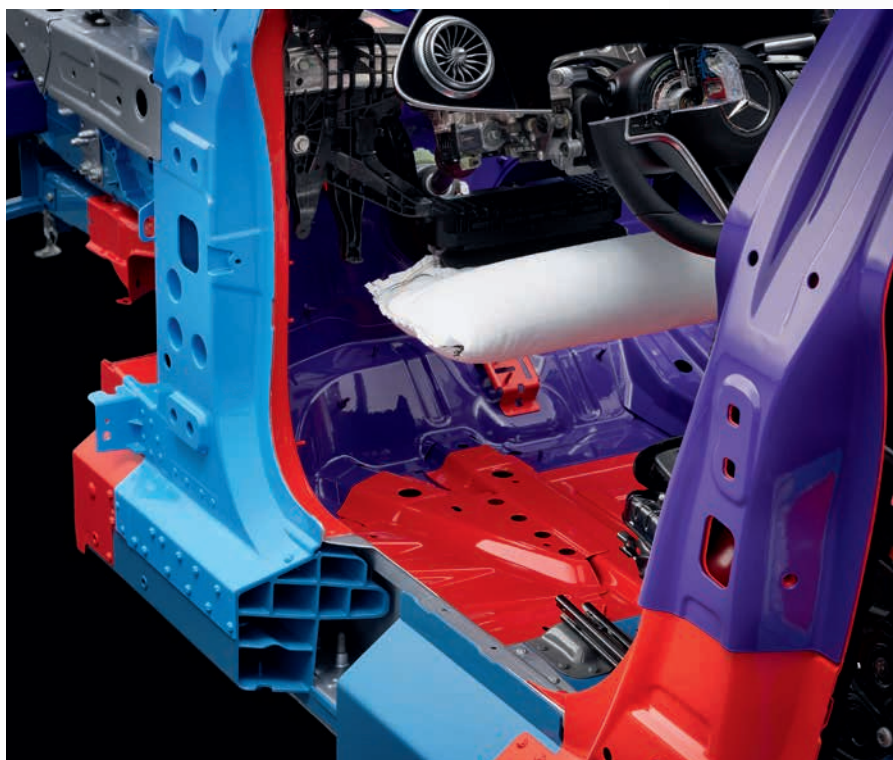
U lehkých konstrukcí, například u vozů značek jako Audi nebo Tesla, se často používá hliník. U vybraných modelů značky BMW se objevují i kompozitní materiály vyztužené uhlíkovými vlákny, které kombinují nízkou hmotnost s vysokou pevností.

Než se však jakýkoli vůz dostane do výroby, projde tisíci počítačových simulací. Inženýři pomocí pokročilých výpočtových metod modelují různé typy nehod a sledují, jak se konstrukce deformuje. Teprve poté následují skutečné nárazové testy podle přísných mezinárodních standardů, například organizace Euro NCAP. Tyto testy hodnotí nejen samotnou pevnost karoserie, ale především ochranu posádky.

V posledních letech se konstrukce deformačních zón úzce propojuje s elektronickými bezpečnostními systémy. Moderní automobily dokážou těsně před nárazem automaticky přitáhnout bezpečnostní pásy nebo upravit nafouknutí airbagů podle síly střetu. Aktivní bezpečnostní systémy,

například automatické nouzové brzdění, mohou dokonce snížit rychlost ještě před samotným nárazem, čímž významně sníží množství energie, kterou musí deformační zóny pohltit.

Současné deformační zóny tedy nejsou jen „měkkou“ částí karoserie. Jde o pečlivě navržený systém, který kombinuje fyzikální zákony, moderní materiály a pokročilé výpočty. Jejich úkolem je přeměnit náhlý, ničivý náraz na co nejvíce kontrolovaný a postupný proces. Díky tomu mají dnešní automobily při nehodách nesrovnatelně vyšší úroveň ochrany než vozy před několika desetiletími. ▲



PLNIČKY

- moderní plničky Brain Bee jsou stavěny pro každodenní ostrý provoz v servisech a dílnách
- jsou alfou a omegou diagnostiky a servisu klimatizací všech značek automobilů
- menu v češtině včetně zaškolení našimi klima techniky
- jsou spolehlivé, robustní, a zároveň uživatelsky přívětivé
- možnost dodání plničky s namontovaným analyzátozem chladiva, nebo bez



- funkční metody opravy šetří čas a peníze na
- 5 různých typů a metod práci s nimi
- možnost opravy defektů lepidlem

OPRAVY TRU



Auto Components International

DETEKCE ÚNIKU CHLADIVA



- 3 způsoby detekce úniku: vodíková, dusíková a UV metoda
- v nabídce také detektory a analyzátory chladiva
- moderní metody pro přesnost a úsporu času při hledání úniků



ČIŠTĚNÍ A D



- generátory ozonu pro dekontaminaci a odstranění zápachů z
- široký výběr dezinfekčních prostředků pro vnitřní okruh i interiéry vozidel
- pro komplexní péči o servisní vozidlo doporučujeme sekci kos

(fitinky i závitové spojky), které
výměně celých dílů
mechanismů spojek a nářadí pro
práci speciálním dvousložkovým



MANIFOLD A HADICE



PROPLACH KLIMA OKRUHU

- důležitý první krok servisu klimatizací po nehodě, poškození kompresoru, apod.
- při podezření na přítomnost nečistot v okruhu klimatizace (např. utěšňovače, kovové piliny...) proveďte proplach před připojením plničky
- v nabídce proplachovací sady, kapaliny i příslušenství k plničkám Brain Bee

Pro chladič!



CHLADIVO A OLEJE



- univerzální kompresorový olej pro chladivo R134a + R1234YF
- v nabídce i oleje pro hybridní a elektrická vozidla
- možnost přimíchání UV pro detekci přímo do olejů

DEZINFEKCE

komplexnou dezinfekci
interiéru
ochranných sprejů pro klimatizační

čalounění
interiér





AUTORIZOVANÝ SERVIS AIRBAGOVÝCH VEST TECH-AIR®

Společnost ACI je od spuštění prodeje airbagových vest Alpinestars TECH-AIR® také jejich autorizovaným servisním střediskem. Díky vlastnímu zázemí a personálu proškolenému přímo u výrobce si poradíme s pravidelnou údržbou i s pečlivou kontrolou nebo výměnou dílů po nehodě, při níž došlo k aktivaci airbagů vesty.

Text: Robert Holzknacht, foto: archiv ACI

Alpinestars stanovuje interval pravidelné kontroly systémů z rodiny TECH-AIR® na 24 měsíců nebo 500 motohodin (dle telemetrie vesty). Provedení této předepsané kontroly v autorizovaném servisním středisku ACI interval resetuje.

K tomuto povinnému intervalu nezapomeňte poučit jezdce, aby sami pečlivě zkontrolovali stav vesty a bombiček po každém pádu. V případě nejasností uživatele neváhejte obrátit na podporu naší dealerské sítě před nebo po každé odjeté sezóně.

Konkrétní typ servisu je možné objednat přes webový katalog ACI,

kde jsou servisní úkony uvedeny v nabídce doporučených služeb u každého airbagového systému.

Kontaktovat nás můžete i na infolince 274 021 111 nebo na e-mailu aci@aci.cz.

Poptávku servisu předáme konkrétnímu servisnímu technikovi.

Kompletní proces zakázky probíhá podobně jako při servisu motocyklu v autorizovaném servisu. Servisní středisko disponuje potřebnými náhradními díly, diagnostickými pomůckami a specifickým vybavením určeným pro konkrétní modely vest z široké nabídky systémů TECH-AIR®. Nestandardní zjištěné závady řešíme přímo s centrálou Alpinestars v Itálii.

Celý proces je podložený průběžnou komunikací zakázky a výstupním protokolem. Díky tomu má zákazník transparentně vysvětleno vše včetně konkrétních úkonů, které se na servisované vestě prováděly v případě běžných i atypických oprav. ▲



Nabídka airbagových vest TECH-AIR®



ACI
Od  to sedí!
Auto Components
International



TECH-AIR®3 V2 System

Alpinestars (žlutá/fluo/černá) 2026
Kód: M160-481
Cena: 14 270 Kč (579,94 Eur)



TECH-AIR®3 V2 System

Alpinestars (černá) 2026
Kód: M160-479
Cena: 14 270 Kč (579,94 Eur)



TECH-AIR®OFF-ROAD System

Alpinestars (černá/červená) 2026
Kód: M160-636
Cena: 24 590 Kč (999,95 Eur)



TECH-AIR®3 V2 CANVAS System

Alpinestars (černá) 2026
Kód: M160-545
Cena: 14 890 Kč (599,94 Eur)



TECH-AIR®3 V2 CANVAS System

Alpinestars (běžová) 2026
Kód: M160-546
Cena: 14 890 Kč (599,94 Eur)



TECH-AIR®5 PLASMA System

Alpinestars (černá) 2026
Kód: M160-565
Cena: 18 899 Kč (768,69 Eur)



TECH-AIR®10 V2 RACE System

Alpinestars (černá/červená/šedá) 2026
Kód: M160-625
Cena: 28 289 Kč (1 149,94 Eur)



TECH-AIR®5 V2 System

Alpinestars (šedá/černá) 2026
Kód: M160-623
Cena: 14 769 Kč (599,94 Eur)



TECH-AIR®7X System

Alpinestars (černá/červená) 2026
Kód: M160-570
Cena: 23 989 Kč (949,95 Eur)

Ceny jsou maloobchodní s DPH.

Co by kamenem dohodil

Atť se vydáte na motorce, s veteránem, s kabrioletem nebo rodinným autem s jízdními koly na nosiči, vždy naleznete neskutečnou pohodu. A to pouhých 200 km na sever od Prahy.
Text: Michal Štěpán, foto: autor

Na pomezí spolkových zemí Braniborsko a Sasko, mezi městy Budyšin a Chotěbuz, vznikl během posledních desetiletí krajinný fenomén, který nemá v Evropě obdoby. Lausitzer Seenland (Lužická jezera) je dnes symbolem proměny – z jizev po povrchové těžbě hnědého uhlí se stala třpytivá soustava jezer, kanálů a přístavů, kde voda, vítr a gastronomie vytvářejí nečekaně harmonický celek.

Ještě koncem 20. století zde dominovaly obří těžební stroje a měsíční krajina dolů. Postupné zatápění lomů však dalo vzniknout desítkám nových vodních ploch. Největší z nich, Senftenberger See, dnes připomíná přímořské letovisko – s písčítými plážemi, marinou i dlouhými promenádami. Nedaleko ležící Geierswalder See je oblíbený mezi jachtaři a milovníky windsurfingu, zatímco Partwitzer See láká klidnější atmosférou a romantickými západy slunce.

Jezera jsou propojena splavnými kanály, takže je možné podnik-



nout několikadenní vodní putování. Kdo dává přednost suché zemi, ocení perfektně značené cyklostezky vedoucí kolem vodních hladin i přes bývalé průmyslové areály. Rovina a otevřený horizont dávají krajíně téměř severský ráz. Impozantní ocelové konstrukce bývalých těžních zařízení dnes působí jako monumenty moderní historie. Technické památky jsou citlivě zakomponovány do rekreačního prostoru – vyhlídkové věže nabízejí panoramata, kde se modř vody střídá se zelení mladých lesů.

Za návštěvu stojí také město Senftenberg s barokním zámekem a příjemným historickým centrem. O něco severněji leží Hoyerswerda, kde lze poznat specifickou architekturu někdejší NDR i moderní kulturní projekty.

Cestopis by však nebyl úplný bez ochutnání místních specialit. Lausitzer Seenland leží v oblasti historické Lužice, kde se mísí německé a srbské (lužickosrbské) tradice. V restauracích často narazíte na pokrmy z čerstvých ryb z místních jezer – candáta, štika či kapra, podávané s bylinkovým máslem nebo jemnou hořčičnou omáčkou. Typickou regionální pochoutkou jsou „Lužické bramborové placky“ (Quarkkeulchen), podávané nasladko s jablečným pyré nebo naslano s kysaným zelím. V některých hostincích lze ochutnat i srbské speciality, například vydatné polévky nebo domácí koláče plněné tvarohem a mákem.

Lausitzer Seenland dnes nabízí víc než jen koupání. Můžete se vydat na plavbu hausbótem, projet se na inline bruslích po hladkém asfaltu kolem jezer nebo podniknout výlet do okolních lesů. Díky dobré infrastruktuře je oblast vhodná i pro rodiny s dětmi.

Krajina, která byla kdysi symbolem těžkého průmyslu, se proměnila v prostor lehkosti a pohybu. Lausitzer Seenland tak není jen geografickým pojmem, ale příběhem o znovuzrození, který lze zažít všemi smysly. ▲





CASSIDA HELMETS

www.cassidahelmets.cz



TOUR 2.0 CREW

Nejprodávanejší přilba od Cassidy přichází v roce **2026** v novém designu „Crew“. Oblíbenou cestovní přilbu lze s drobnými úpravami vzít i do ostřejšího terénu nebo upravit pro ježdění na sněhu díky sadě elektricky vyhřívaného plexi. Více info na webu Cassida.

6 > 4 = šest je více než čtyři

Snad každý, kdo kdy viděl motorku jinde než jen na obrázku, někdy slyšel o italské firmě Benelli. Rodinná firma z Pesara, založena šesti bratry v roce 1911, vyrobila svůj první motocykl již v roce 1921 a velmi rychle se začala angažovat v závodním prostředí. Text: Honza Žlábek, foto: Radek Boháč



Velkou ránu celému příběhu značky zasadila válka, ale Benelli se rychle oklepala a pokračovala tam, kde skončila, na závodní dráze. Abyste ale mohli závodit, je především potřeba mít na to peníze, což v tomto případě znamenalo prodávat produkční motocykly.

Bratři z Pesara

Plán byl velkolepý. Velký dvouválec 650 Tornado měl na americké půdě konkurovat populárním brit-

ským dvouválcům. Pomoci měl i Steve McQueen jako ambasador, ale zpomalení ve vývoji o skoro 3 roky způsobilo, že motocykl byl v roce 1970 již zastaralý. K tomu přidejte velkou evropskou finanční krizi a nástup Japonců na trh a je vymalováno. Benelli se ocitla na dně a roku 1972 byla prodána argentinskému továrníkovi Alejandro DeTomasovi. Ten měl již v automobilovém světě na kontě DeTomaso Pantera, italský sporták s motorem Ford V8 uprostřed.

DeTomaso spolu s Benelli koupil i Moto Guzzi a měl velkolepé plány o tom, jak povede konkurenční boj proti japonským motocyklům na americké půdě.

Protože šest je víc než čtyři

Recept byl jednoduchý. Vezmete dva čtyřválcové z populární Hondy CB500 Four, oba říznete a část slepíte dohromady. Design nechte udělat v Carrozzeria Ghia, kterou jste koupil ve zvýhodněném italském balíčku a s šasi si nechte



V SEDLE Benelli 900 Sei

pomoci od chlapců z Moto Guzzi. Tradá, první produkční šestiválec s výkonem něco málo přes 70 koní a maximálkou přes 200 kilometrů v hodině je na světě. Benelli 750 Sei.

Veřejnost? Jak jinak, šokována. Přece jen postavit jen tak z nudy šestiválec se nikomu před ním nepodařilo. Obavy přicházely především ohledně ovladatelnosti a váhy. Kupodivu to nebylo tak hrozné, jak se očekávalo. Seiku krmí tři 24mm karburátory Dell Orto, usazené dovnitř mezi trubky rámu, takže motorka se velikostně v zásadě nijak neliší třeba od menší čtyřválcové 500 Quattro. Bohužel spolu s použitím pouze třech karburátorů motorka plně nevyužívala výkonový potenciál šestiválce, nicméně to doháněla alespoň pocitově, když se rozezněl zvuk z koncovek výfuků.



Benelli se v USA potýkala především s problémem distribuce a servisní sítě a do roku 1978 vyrobila a prodala celosvětově pouze 3200 motocyklů. Poté přišel facelift, kdy byl objem motor zvětšen na 900 cm³ s drobným nárůstem výkonu, motorka dostala lepší podvozek a brzdy. Nicméně ani to nenakoplo produkci k vyšším číslům. Do roku 1989 se vyrobilo pouhých 2000 kusů 900 Sei.

Jak vlastně jezdí Benelli 900 Sei?

Dlouho neběžela, tudíž se po chvíli točení motorem sbírá jeden válec po druhém, dokud neběží pěkně na všech šest. Spojková páčka jde relativně zlehka, převodovka si ochotně bere jedničku a jedu. Se zvukovým doprovodem jsem hned doma, neb mám doma skoro 50 let starý šestiválec od BMW, jen teda v autě, kde by ho každý očekával. Za chvíli zjišťuju, že je to



asi podobně návykové, protože ve 4500 otáčkách se zvuk motoru rozezní, a když jsem úplný barbar a točím Benellku až přes šest, je to pastva pro uši. To se neomrzí. Výkonově to není žádný zázrak, ale ten zvuk. Panečku. Celá motorka je hozená především do komfortu. Zejména se motorkou nenesou absolutně žádné vibrace od motoru v celém otáčkovém spektru. Ruku v ruce s motorem jde měkce naladěný podvozek a relativně vzpřímená jízdní pozice, které ve mě nebudí skoro žádné závodnické ambice. Za plyn vezmu do plna jen v případě, kdy zas nutně potřebuju slyšet ten zvuk, což je docela často.

Za zmínku určitě stojí brzdový systém, který tenkrát používala Guzzi. Přední páčkou brzdíte pouze jeden přední brzdíč. Ten druhý je ovládán spolu se zadním brzdíčem nožní pákou.

Nicméně jedna z nejvíce fascinujících věcí na celé Sei je ta, že si nepřipadáte jako na šestiválci. Očekával jsem, že bude široká a neohrabaná, ale Seika je velikostně docela malá motorka a vlastně se i moc hezky vodí.

Nehynoucí odkaz

Benelli Sei netrhala prodejní rekordy a DeTomasův útok na Japonce na americkém trhu je spíš úsměvný, než aby ho kdokoliv bral vážně. Spolu s koncem produkce Sei pomalu skončila i dlouhá cesta italské Benelli, ale jedna věc nelze Seice odepřít. Byla první a svým způsobem i poslední.

Než z linky sjela první 750 Sei, nikdo se o produkční šestiválec ani nepokusil. V průběhu let, vzniklo množství šestiválcových motorek. Šlo ale spíše o cestovní monstra a Benelli Sei tak zůstala jediná, která se ani v zatáčkách neztratí. ▲



PŘEDSTAVUJEME



Nabíječka GYSFLASH 1.12

S funkcí CAN-BUS 12V, 1 A, 32 Ah

Kód: GY 029361

Cena: 1 285 Kč (55,21 Eur)



Cyklo přilba s headsetem R2

SENA (matná černá)

Kód: C140-034

Cena: 4 669 Kč (200,61 Eur)



Waterless Cleaner 500 ml

S 100 čistič motocyklů (bez použití vody)

Kód: KS 3420

Cena: 453 Kč (20,85 Eur)



Rukavice IRON RIS, NOX EXKLUSIV

(černé) 2026

Kód: M120-857

Cena: 1 162 Kč (49,90 Eur)



Bunda Trail Jawa, AYRTON

(černá/červená) 2026

Kód: M100-810

Cena: 4 890 Kč (198,94 Eur)



Měřič motohodin, Q-TECH

(černý)

Kód: M007-35

Cena: 785 Kč (33,74 Eur)



Kalhoty Rally II, AYRTON

(černá/šedá) 2026

Kód: M110-344

Cena: 3 889 Kč (159,95 Eur)



Plachta na motorku OXFORD

Aquatex Pro (černá)

Kód: M001-58

Cena: 900 Kč (38,67 Eur)



Ceny jsou maloobchodní s DPH.



Svinovací lankový zámek, ABUS

Combiflex Midnight Blue (délka 65 cm)

Kód: M005-514

Cena: 519 Kč (22,30 Eur)



Rukavice F-16, FLY RACING - USA

(červená/černá/bílá)

Kód: M172-0311

Cena: 555 Kč (23,86 Eur)



Brýle FORECAST NEON, ACCURI 2 100%- USA

Žluté - čiré plexi

Kód: M150-1106

Cena: 1 682 Kč (72,26 Eur)



Boty TECH 7 ENDURO DRYSTAR, ALPINESTARS

(černá/červená/fluo/bílá) 2026

Kód: M130-654

Cena: 13 459 Kč (560,71 Eur)



Přilba Oxygen 2.0 Jawa OHC, CASSIDA

(šedá matná/červená/černá/bílá) 2026

Kód: M140-2407

Cena: 2 639 Kč (106,95 Eur)

Stojan MX, Q-TECH

(černý)

Kód: M002-478

Cena: 1 003 Kč (43,10 Eur)



Kbelík s odkapávacím roštem

OXFORD (černý/modrý, objem 20 l)

Kód: M002-185

Cena: 463 Kč (19,88 Eur)



Chain Care Kit (Dry Lube)

S 100 sada péče o řetěz, vč. transparentního maziva

Kód: KS 3422

Cena: 1 183 Kč (54,50 Eur)



STARÁ LÁSKA ~~NE~~ REZAVÍ!



ACI

Auto Components
International



5828657

Přední blatník



5828690

Rám pod motor



5828667Q

Přední čelo



5827603Q

Přední dveře



5827148

Lem zadního blatníku



5828791Q

Pant přední kapoty



5827460

Zvuková izolace přední
kapoty



5828660

Přední kapota

od  **to sedí!**
Auto Components
International

Skladem více než 200
karosářských dílů na VW Polo IV

www.aci.cz