



APM AUTOMAGAZÍN

léto 2008

Den plný adrenalinu veletrh dodavatelů a partnerů



D. Gondík a adrenalin - str. 8-9



Nový koncept - str. 10-11



APM X-treme - str. 20

ZCHLAĎ MĚ!



... máš přece klimatizaci!



CLIMATIC - servisní koncept APM Automotive se zaměřením na komplexní zajištění provozu, údržby a oprav automobilových klimatizací.

Za výhodných podmínek nabízí nejen kompletní přístrojové vybavení servisního pracoviště, ale i technickou podporu a poradenství, zaškolení obsluhy a pružné dodávky náhradních dílů.



Slovo úvodem

"Překážky jsou ony obávané věci, které spatříte, když odvrátíte pohled od svého cíle..."

Henry Ford

Když v dubnu vycházelo premiérové číslo APM Automagazínu, měli jsme trochu obavy. Věděli jsme, že jsme při jeho přípravě odvedli kus



dobré práce a že je přesně takový, jaký měl být. Přesto v nás zůstával malý stín pochyb, jak jej přijmete Vy, naši zákazníci. O to větší je naše radost, protože první číslo se Vám

líbilo. Zaznamenali jsme spoustu kladných reakcí a víme, že mnozí z Vás se těšili na druhé číslo, které právě držíte v ruce.

O to větší ale je také naše zodpovědnost, kterou vůči Vám cítíme. Samozřejmě chceme udržet úroveň a přinést Vám opět řadu informací o naší firmě, nabídce a službách a to opět co nejzábavnější formou. Opět Vás tedy pozveme do jedné z poboček a představíme jednoho z nás i některé z našich obchodních partnerů.

Nemůžeme se ale neohlédnout za letošním Veletrhem dodavatelů a partnerů, který se konal v květnu v naší kdyňské centrále a jehož přípravami jsme strávili téměř celé jaro. I s jeho výsledkem jsme moc spokojeni a věříme, že spokojeni jsou i ti, kteří se přijeli podívat a užít si trochu adrenalinu. Ten byl hlavním motivem celodenního programu. Proto je součástí tohoto čísla APM Automagazínu speciální příloha věnovaná právě akci APM Adrenalin Day.

Takže příjemné čtení...

Martin Kaiser,
ředitel marketingu APM Automotive

APM Automagazín

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

Vydává: **APM AUTOMOTIVE s.r.o.**

Nádražní 104, 345 06 KDYNĚ,
tel: 379 302 964, fax: 379 302 950
IČ: 00670863, DIČ: CZ00670863

Redakční rada:

Milan Ježek, Robert Babor
tel.: 739 684 272, milan.jezek@apm.cz
tel.: 739 530 708; robert.babor@apm.cz

Grafika a sazba:

Petr Kobes, Jiří Sýkora
tel.: 739 530 797; petr.kobes@apm.cz
tel.: 739 530 755; jiri.sykora@apm.cz

V tomto vydání:

DALIBOR GONDÍK: MIKROFON A MOTORY

Oblíbený bavič a moderátor Dalibor Gondík je také vášnivým milovníkem silných strojů. Dokázal to i na dalším veletrhu APM ve Kdyni... **str. 8 a 9**



PODVOZKOVÉ CENTRUM APM BILSTEIN

Společnost APM Automotive také letos představila svůj nový servisní koncept. Ten je tentokrát zaměřen na složitou soustavu podvozků automobilů... **str. 10 a 11**



DEN PLNÝ ADRENALINU A ZÁBAVY

Pátý veletrh partnerů a dodavatelů APM Automotive, který se konal v květnu ve kdyňské centrále společnosti, měl podtitul Adrenalin Day... **vnitřní příloha**



OBSAH

Kaleidoskop	4-5
Bavte se s námi	21

Témata

Herec, moderátor a závodník	8-9
Víceprvkové nápravy	12
Diagnostika team	16

APM Automotive

Koncept s podporou světových výrobců	10-11
Seriál: Historie společnosti (II.díl)	14-15
Naše pobočka: Brno	22
Náš člověk: Rastislav Komár	13

Naši partneri

FeBi a Bilstein	6
Victor Reinz	18-19
Atex Auto Cába Slaný	17

Motorsport APM

Streetfighters APM X-Treme Team	20
---------------------------------------	----



Titulní foto:

Rallyový speciál Subaru Impreza STi N13 pražského závodníka Vojtěcha Štajfy v obležení modelek při kdyňském Veletrhu dodavatelů a partnerů APM Automotive.



■ Atraktivní nabídka OE dílů

O atraktivní rozšíření nabídky OE dílů v sortimentu APM Automotive se postarali product manageři společnosti za-
jistěním rychlých a přitom cenově velmi výhodných dodávek originálních autodílů např. pro osobní a užitkové vozy
Ford, Opel, Škoda, VW, Audi, BMW, Honda, Mitsubishi, Nissan, Mazda, Hyundai či Saab.

Například díly na Fordy objednané do 15.30 hodin budou dodány ještě tentýž večer, případně druhý den, pro
vozy Opel se nabízí možnost objednávek identických OE dílů za vynikající ceny do 17.00 hodin s dodávkou
druhý den večer a pro vozy Škoda jsou stovky nejobvyklejších položek připraveny přímo ve skladu APM Pra-
ha-Zličín k okamžitému dodání. U ostatních značek jsou termíny dodávek zpravidla dva dny. Ve všech přípa-
dech ale nelze objednané díly vrátet. Uvedené originální díly nabízí APM z počátku pouze prostřednictvím
poboček a zatím nejsou dostupné přes webový katalog APM Cat. Nabídka a dostupnost se však bude stále
rozšiřovat v souvislosti s možností jednotlivých automobilek dodávat OE díly na trh náhradní spotřeby.

■ Moderní trvalé mazivo od Bosche

Praktickou novinku v podobě **maziva bez kovových přísad pro montáž brzd** přinesla na jaře
na český trh společnost **BOSCH**.

Mezi největší výhody nového maziva vyrobeného na záklá-
dě dlouhodobých výzkumů patří garance trvalého mazání
zamezujícího vzniku hluku v oblasti kotoučových a bubno-
vých brzd. To mimo jiné zaručuje i dlouhodobý a spolehlivý
jízdni výkon. Nové mazivo se vyznačuje nejen dlouhodobou
spolehlivostí, ale také vysokou zatížitelností, což má příznivý
vliv na mimořádně malé odlučování oleje, vysokou odolnost
vůči vymývání a stálost i při mimořádně vysokých či nízkých
teplotách. Protože nové mazivo neobsahuje žádné kovy ani
kyseliny, nezpůsobuje korozi a je nevodivé. Přesto je kom-
patibilní se všemi kovy i s většinou pryžových materiálů. Je
vhodné pro litinové i hliníkové třmeny brzd, pro montáž a
ochranu kompresorů i systémů centrálního mazání či k ve-
dení posuvných stěch, mazání dveřních závěsů nebo půlů
akumulátorů. **Bosch Superfit** najdete v katalogu APM Cat
ve stromu: *Kapaliny / Speciální maziva a oleje / maziva / brzdová*,
nebo pod objednacím číslem **RB5700015025**. Jeho cena
bez DPH je 168 Kč (100 ml).



■ Impergom: nedocenená kvalita za přijatelné ceny

Zřejmě v každém italském voze se najde nějaký z výrobků firmy **IMPERGOM**. Tento italský vý-
robce a distributor gumových a gumokovových dílů totiž dodává do prvovýroby italským au-
tomobilkám Fiat, Alfa Romeo, Lancia a Iveco (užitková vozidla).



Zaměřuje se ale také na aftermarket a v nabídce má manže-
ty, silentbloky motorů i náprav, gumové i papírové hadice,
víčka, dorazy, řemenice, spony, objímky či závěsy výfuků
atd. pro většinu evropských vozů. Celkem je to 15 tisíc po-
ložek distribuovaných především z logistického a skladova-
cího centra v Orbassanu poblíž Turína. To bylo postaveno v
roce 2002 a skladovací plocha 5 000 m² s osmi automaticky
ovládanými skladovacími tubusy přinesla vedle výrazného
zvětšení prostor také zpřesnění vyskladňování zboží.

Společnost APM Automotive má ve svém sortimentu znač-
nou část dílů značky **IMPERGOM**. Díky tomu mohou mecha-
nici v Čechách i na Slovensku využívat tyto díly (zejména na italské a francouzské vozy)

nabízející kvalitu za velmi zajímavé ceny. Týká se to hlavně součástek jako jsou univerzální
nebo šroubovací spony, palivové hadice, opravné sady ramen, silentbloky, dorazy tlumičů
a různé manžety. Značka ale zatím zůstává poněkud nedocenená, přestože přináší sku-
tečnou kvalitu, spolehlivost i konkurenceschopnost. To vše je garantováno i tím, že 50%
dodávaných dílů firma sama vyrábí. Navíc má už od roku 1999 certifikát ISO 9001 a od roku
2003 také ISO 9002.

■ APM nabízí svíčky NGK



Velkou univerzálností a je-
dinečným systémem číslování
mají zapalovací svíčky ce-
losvětově oblíbené značky
NGK. Prodejní série V-line
nabízí 35 druhů svíček, které
pokrývají 97% všech motorových
vozidel, a které jsou pro snazší výběr ozna-
čené číslicemi 1 až 35. Svíčky NGK patří k
nejlepším na trhu a svou moderní techno-
logií snižují spotřebu paliva i výfukových
plynů a zaručují bezpečnost zapalování a
tedy i delší životnost katalyzátoru. Už od
konce dubna jsou také v sortimentu APM
Automotive. Brzy nabídku obohatí také
žhavicí svíčky NGK a lambda sondy NTK
stejněho výrobce.



■ K čemu lodní baterie?

Z mnoha letošních novinek v sortimentu
APM vyčnívají lodní baterie, které jsou v
nabídce dodavatele autodílů poněkud ne-
čekané. Přesto ale mezi autopříslušenství
rozhodně patří. Jsou totiž vhodné nejen
k použití u malých plavidel poháněných
elektromotory, ale také k napájení zaříze-
ní např. v obytných přívěsech. Tyto osvěd-
čené akumulátory se díky zesíleným des-
kám vyznačují vysokou startovací silou a
zároveň mají výbornou výkonnost v cyk-
lickém provozu vybíjení a nabíjení. Svým
provedením se liší od baterií používaných
ke startování automobilů a jsou speciálně
navrženy tak, aby si dokázaly poradit s
jedinečnými nároky vyplývajícími z jejich
použití.

■ Repasované poloosy z Francie

Zhruba dvě tisícovky různých poloos na osobní a užitkové vozy vyrábí a dodává francouzská společnost Sorea S.A.S. Přibližně tři stovky nejběžnějších položek tohoto žádaného sortimentu přináší na český trh společnost APM Automotive pod obchodní značkou SEEAC.

Sorea S.A.S. byla založena před 30 lety a specializuje se na repasování mechanických a elektrických dílů osobních a užitkových vozidel. Vedle alternátorů či startérů jsou to právě poloosy, které Sorea doplňuje homokinetickými klouby vlastní produkce. Firma se dvěma stovkami zaměstnanců má v nabídce 5.000 položek výrobků a z toho měsíčně produkuje cca 20.000 poloos. Repasované díly jsou z poloviny na evropská auta, 28% tvoří díly na francouzské vozy a zbytek produkce je určen pro asijské značky. Repase je prováděna unikátní koncernovou technologií, všechny repasované díly jsou systematicky kontrolovány, testovány a schváleny dle příslušných certifikátů kvality (ISO 9001/2000). Moderní technologie firma využívá i k výrobě kloubů. Sorea má čtyři vlastní obchodní značky. Vedle značky Seeac jsou to ještě EAI, Neoto a Start Car.

K dispozici je tištěný katalog poloos zn. SEEAC (obj.č. 66483001).



■ Praktická vychytávka pro motorkáře

V sortimentu olejů značky DIVINOL si může vybrat každý přesně to, co potřebuje. Praktickou 'vychytávkou' je např. malé balení univerzálního oleje pro dvoutaktní motory. Ten je dodáván mimo jiné i v tubě 0,1 litru, která se vejde do kapsy každého motorkáře a která je při doporučeném poměru míchání 1:50 přímo stvořená pro pětilitrový kanistr benzínu.

Dvoutaktní olej DIVINOL ZWEITAKTÖL S je vhodný také pro motorové pily, dvoutaktní sekačky či motorová kola. Je to univerzální olej pro dvoudobé motory nejnovější generace s čistícími a antikorozními účinnými látkami pro mazání směsí a oddělené mazání dvoudobých motorů chlazených vzduchem i vodou. Použitím speciálních kombinací základního oleje se dosahuje zřetelně vyššího motorového výkonu.



(Požadavky na výkon - specifikace: „ISO-L-EGD“ -> Norma obsahuje mezi jinými API TC, GLOBAL GD, Husqvarna 242)

■ Stavba regálové galerie



Jednou ze stěžejních záležitostí APM Automotive pro rok 2008 bylo zvýšení kapacity a zmodernizování skladového prostoru ve Kdyni. „Kapacita regálů obsluhovaných zakladači byla již naplněna a počátkem roku jsme se u nových, ale i u již prodávaných sortimentů potýkali s problémem 'kam s ním',“ vysvětluje vedoucí útvaru nákupu, skladování a logistiky ing. Josef Rabušic. Zároveň přiznává, že zhušťování skladových míst začalo ohrožovat rychlost i kvalitu vyskladňování. „O rozšíření skladové kapacity jsme uvažovali už několik let a letos na jaře jsme se dočkali. Od Autobenexu, který se stěhoval do nových prostor, jsme koupili kompletní vybavení jeho centrálního skladu, policovou patrovou galerii, a vyčlenili jsme pro ni čtvrtinu našeho skladu. Ten prošel změnou režimu a dostal dvojici nových vrat pro usnadnění expedice zboží.“

Původní zhruba čtvercový tvar regálové galerie s vnějším ochozem se ve kdyňském skladu APM změnil na obdélník 42m x 19m a regály navíc dostaly i vlastní osvětlení.

Ve zkratce:

■ V případě reklamace dílu značky PIERBURG je potřeba spolu s vadnou či nefunkční součástkou zaslat i řádně vyplněný reklamační protokol. Ten je základním předpokladem pro úspěšné a včasné vyřízení reklamace. K jejímu posouzení totiž výrobce požaduje co nejvíce informací o závadě, ale také o voze, v němž byl díl namontován. Reklamační protokol je určen vždy pouze pro jeden díl a najdete jej na webových stránkách APM.

■ Už čtyři nové prodejny otevřela letos společnost APM. Začátkem roku začala fungovat pobočka v Chomutově, ke které se 1. dubna přidalo APM Most. O týden později byla otevřena nová prodejna ve Valašském Meziříčí, v těsném sousedství vyhlášené restaurace Snoza. APM ValMez sídlí v architektonicky ceněném objektu, který byl zařazen mezi nejvýznamnější české stavby z hlediska ztvárnění a začlenění do okolí. Od 19. května mohou zákazníci využívat prodejnu APM také v Havířově. Najdou ji v novostavbě u tzv. 'havířovského rondlu', kde je i STK či laserová střelnice.

■ Diagnostický přístroj CLT na testování kompresorů klimatizací přidává od srpna APM zdarma ke každému zakoupenému modulu Gaia Basic Set. Set za zvýhodněnou cenu 74900 Kč (bez DPH) obsahuje plničku Gaia, chladivo a veškeré příslušenství potřebné k provádění údržby klimatizací automobilů.

■ Užitečnost přípravků si můžete vyzkoušet...

O výhodách a kvalitách speciálního nářadí a přípravků značky KLANN pro opravy automobilů se přesvědčily již stovky mechaniků. Stahovací přípravky, aretační sady či nářadí pro opravy spojek a speciální nástavce značně usnadňují jindy komplikované a problematické pracovní činnosti. Na druhou stranu jsou ale poměrně nákladné, jejich použití přitom bývá velmi specifické a tedy i méně časté. Proto společnost APM Automotive, která má ve svém nabízeném sortimentu tisíce položek z katalogu KLANN, nabízí autoservisům možnost si vybrané přípravky půjčit a vyzkoušet. Mohou je totiž získat za podstatně výhodnějších podmínek do krátkodobého pronájmu (na pět dní). V rámci pilotního projektu, který odstartoval už 1. srpna, je nabízeno prvních šest nejpoužívanějších aretačních sad na pobočkách APM v Praze-Zličíně, v Brně a v Domažlicích, kde mohou zájemci rovněž získat potřebné informace.

KLANN 



■ PŘEDSTAVUJEME DODAVATELE...

BILSTEIN a FeBi Bilstein Jedno jméno, jedno město, dvě velké firmy

Mezi základní pilíře sortimentu autodílů nabízeného společností APM Automotive patří řadu let tlumiče pérování Bilstein a díly řízení a další součástky značky FeBi.

Přestože německé město Ennepetal vzdálené zhruba 25 km od Dortmundu má jen 30 tisíc obyvatel, v oboru autodílů patří mezi světové metropole. Právě tam totiž mimo jiné sídlí také dva významní producenti automobilových komponentů pro prvovýrobu i aftermarketový trh - dodavatel prvotřídních tlumičů pérování **BILSTEIN** a firma **FeBi Bilstein**, výrobce široké škály součástek zasahujících od řízení přes motory a převodovky až k brzdám a elektrickým komponentům. Jak už společně užívané jméno napovídá, jsou obě firmy spřízněné, mezi sebou však nemají žádné právní závazky.



Ve stejné době začala s automobilovým průmyslem spolupracovat také firma FeBi, když ve 20. letech vsadila na výrobu patentovaných komponentů v té době používaných listových pružin.

Po roce 1945 začala firma FeBi takřka od nuly. Přesto ukázala flexibilitu a se dvěma stovkami zaměstnanců vyráběla zboží denní potřeby jako mlynky, řezačky, zapalovače atd. V době tzv. hospodářského zázraku se počet zaměstnanců zdvojnásobil a firma přijímala stále více zakázek v oblasti precizního soustružení, které jí vyneslo velké uznání. V 50. letech zařadila do výroby náhradní díly na osobní a později i na nákladní vozidla, jejichž trh se rozvíjel velmi rychle. Díly, které nepřinášely zisk, byly nekompromisně vyřazeny z výrobního programu, což se ukázalo být velmi dobrým řešením. Brzy potom začali již někteří výrobci automobilů počítat s FeBi jako s dodavatelem do prvovýroby. S velkým bohem automobilového průmyslu se značka FeBi usadila nejen na německém trhu, ale i v zahraničí.

Také značka **Bilstein** se v rámci automobilového průmyslu zviditelnila v 50. letech minulého století. V roce 1954 totiž zahájila vývoj výrobku, který jí později proslavil - prvního jednoplášťového vysokotlakého tlumiče podle principu De Carbon. V roce 1957 byl poprvé nasazen do sériové produkce firmy Mercedes-Benz a značka Bilstein se od té doby stala synonymem vysokotlakého tlumiče nejvyšší kvality. V roce 1996 firma vyvinula elektronicky řízený aktivní tlumičový systém, používaný sériově např. u Ferrari F50. Dnes je Bilstein partnerem pro vývoj a výrobu sériových dílů u Ferrari, General Motors, Jaguar, Maserati, Mercedes, Porsche, Subaru...



Hlavní je kvalita

Kvalita u FeBi zahrnuje všechny oblasti od nákupu přes výrobu až po prodej a zásilkovou službu. Certifikát ISO 9002, který firma získala už v roce 1994, hraje spolu s vlastním dodavatelsko-právním ověřením důležitou roli. Vysoká kvalita zboží je zajišťována tzv. kontinuálně zlepšovacím procesem. U dodavatelů, kteří částečně používají formy a nástroje FeBi, provádí firemní specialisté přísné kontroly. Dosud má FeBi sedm desítek zastoupení ve 130 zemích světa a nadále proniká na nové trhy. Prioritou značky je důslednost, která vzbuzuje u zákazníka důvěru, stejně jako vysoká flexibilita, připravenost k inovacím, stabilita a široké spektrum výrobků. Hlavní je však vysoká kvalita.

Především na kvalitě staví svůj obchod také značka Bilstein. A úspěšně. Dvě tisícovky zaměstnanců ve čtyřech závodech vyrábí kolem 40 tisíc tlumičů denně. V sortimentu je přes 3100 položek jednotlivých tlumičů nebo podvozkových sad. Cena přitom odpovídá kvalitě a postavení značky ve světě. Tlumiče Bilstein patří k nejlepším na trhu, což vychází z dlouholetého vývoje a výzkumu i z dodávek do prvovýroby prestižních značek, jako jsou Jaguar, Mercedes Benz či Porsche. Víru v kvalitu svých výrobků firma demonstruje mimo jiné i doživotní zárukou na špičkové tuningové sady B14/B16.



Sídlo FeBi v Ennepetalu

Trochu historie

Společné mají i začátky. Sahají do roku 1818, kdy Johann-Henrich Bilstein se svými syny založil v Ennepetalu kovárnu jako tzv. komisní závod. V roce 1844 pak vznikla dnešní firma FeBi (Ferdinand Bilstein) BILSTEIN, která až do roku 1880 fungovala jako soustružna a neustále rozšiřovala svůj sortiment. Už v roce 1873 se mladší syn August Bilstein osamostatnil a zřídil slévárnu s galvanickým zařízením na výrobu kování oken (AuBi). Tu v roce 1919 převzal tehdy 25letý syn Hans a o devět let později začala sériová výroba prvních chromovaných nárazníků a zvedáků, které Bilstein dodává automobilovému průmyslu v milionových sériích dodnes.

POJEĎ SE MNOU!



BILSTEIN[®]



Světová značka Bilstein je synonymem vysokotlakového tlumiče pérování nejvyšší kvality. To potvrzuje i její podíl na vývoji dílů pro řadu prestižních automobilek a denní výroba kolem 40.000 tlumičů pro vozy všech značek a typů. APM Automotive nabízí komfortní a bezpečné tlumiče Bilstein právě pro Váš vůz.

... a nemáš se čeho bát!

APM
AUTOMOTIVE

Váš dodavatel autodílů

■ HEREC, MODERÁTOR, AUTOMOBILOVÝ ZÁVODNÍK...

Dalibor Gondík

- narozen 14.3.1970 v Sokolově
- absolvent hudebně dramatického oboru pražské konzervatoře
- herec, hudebník, moderátor, dramaturg, automobilový závodník,...
- záliby: rodina, auta a motoroky, sport, cestování,...



DALIBOR GONDÍK je velice čínorodý člověk. Kdo se s ním osobně setkal, může jen potvrdit, že energií doslova srší. A všechno, co dělá, dělá s opravdovým nadšením. Ať už se kdysi jednalo o prodávání 'dortíků' v cukrárně v rodném Sokolově či později hraní v divadle, muzicírování s vlastní kapelou, moderování zábavných pořadů v rádiu i v televizi, ježdění na oblíbené motorce nebo rallyové závodění. S nadšením se Dalibor Gondík spolu se svou sestrou Adélou pustil také do moderování květnového Veletrhu dodavatelů a partnerů APM Automotive.

24. května letošního roku přijeli sourozenci Gondíkoví do kdyňské centrály společnosti APM už podruhé a stejně jako na Veletrhu dodavatelů a partnerů 2006 opět značnou měrou přispěli ke skvělé atmosféře celodenního programu - tentokrát s podtitulem APM Adrenalin Day.

A oba si také den plný adrenalinových zážitků pořádně užili. I když bungee jumping, který se odehrával na ploše přímo před hlavní skladovou halou, je prý vůbec nelákal. Spíše naopak. „Mně stačí jen koukat, jak někdo jede v tom koši nahoru a pak se vrhá hlavou dolů proti betonu,“ kroutil hlavou Dalibor, ještě než se program veletrhu naplno rozběhl.

A Adéla jen přizvukovala. „Taky bych do toho nešla, lákal by mne ale let vrtulníkem,“ dodala popu-

lární moderátorka a herečka, která nakonec svůj adrenalinový zážitek získala. Hned u prvního stánku, kterých bylo ve skladové hale na tři desítky, neodolala nabídce německého dodavatele Ernst Markmiller GmbH a koupila si špičkový vysokotlaký mycí stroj - tzv. 'wapku' značky Kränzle. Právem se tak stala jedním ze dvou stovek zákazníků, kteří se proletěli nad Kdyní a okolím.

Svůj adrenalin si ale užil i Dalibor. Jedné přestávky mezi svými moderátorskými vstupy totiž využil k návštěvě svých kamarádů u rallyových stánků, kde si od závodníka Vojty Štajfy půjčil silnou motorku a vyrazil na krátkou projížďku. Na ohlašování poslední módní přehlídky pak přiběhl s rozzářenou tváří a bílým tričkem posetým malými černými tečkami, které mu tam při 'dvoustovce' zanechaly mušky. Po svezení v rallyovém voze, což byl další z adrenalinových zážitků pro zákazníky APM, ale Dalibor Gondík netoužil. „To by bylo, jako bych byl v práci,“ naoko se hrozil muž, který má na kontě už hezkou řádku startů na českých soutěžích a to jak na místě spolujezdce - například vedle Jiřího Kulhany, tak i za volantem diesellové Škody Fabia RS, kde jej naviguje kamarád, herecký kolega a hlavně rodinný příslušník Otakar Brousek ml. Ten je totiž tchánem Daliborovy sestry Adély...

Dalibor ale své tvrzení v průběhu kdyňské akce změnil a i při ní usedl do soutěžního vozu na 'horké' sedadlo vedle řidiče - po odmoderování vyhlášení výherců několika doprovodných soutěží Adre-

nalinového dne totiž doslova uhnal majitele jednoho z vystavených historických rallyových aut a vyrazili spolu na trať improvizované rychlostní zkoušky. „Dalibor si svezení v mé Škodě 130 LR opravdu užíval, pochválil její stav a autentičnost renovace, vůbec se nebál a ani jako zkušený spolujezdce profesionál mi do řízení moc nekecal,“ culil se amatérský závodník Tomáš Šperl z Velhartic, pro kterého byla jízda s populárním moderátorem dalším z vrcholů veletrhu APM. Zažil opravdu super den - jen chvilku před jízdou mu totiž sourozenci Gondíkoví při vyhlášení vítězů tipovací soutěže předvalili krásnou sestavu zahradního nábytku...



Tomáš Šperl st., Dalibor Gondík

APM Adrenalin Day, 24.5.2008 16:28 hod.

Dalibor Gondík - Tomáš Šperl ml.:

- Ty jsi Tomáš, vid? Já jsem Dalibor.
- Tomáš.
- Tomáši, máš krásný auto. Je to tvoje, ta škodovka na rampě, ne?
- No, ta je moje...
- Parádní. Pojď, pojedeme jí...!
- Já nevím, jestli s ní můžeme sjet z rampy, když je vystavená.
- Můžeme. Pojď, když jsme se spolu vyfořtili, tak se musíme spolu taky svézt...



Svůj kladný vztah ke všemu, co má kola a voní benzínem, dokumentoval Dalibor Gondík i odpověďmi na několik položených otázek:

Od kdy se datují Vaše kontakty s APM Automotive?

„Asi před třema nebo čtyřma lety jsme se s Aduš před Rally Šumava seznámili s manažerem marketingu APM Robertem Baborem při testování Octavie WRC našeho společného kamaráda a závodníka Karla Trněného a od té doby jsme zůstali v kontaktu. Rádi jsme využili nabídky moderování při akcích APM.“

Jak se Vám líbil letošní Veletrh APM - Adrenalin Day a vybavíte si ještě modernování stejné akce před dvěma lety?

„Letos vyšlo nádherně počasí, byli tam jako vždycky 'super lidi'. Aduš si hned koupila spoustu věcí, zalétala si v helikoptěře a já jsem si se všema parádně pokecal. Prostě APM akce, jak má být. Nejvíc mě asi zaujaly podvozky Bilstein a už ho řešíme na našeho Golfa. A 2006 kontra 2008? Tenkrát bylo puštěný na obrovským plátně v hale nějaký finále hokeje nebo fotbalu nebo čeho – to se mi vybaví jako první. Ale letos jsem si tam koupil pendrek a tureckej med. Takže velká spokojenost!!!“



Dalibor Gondík, Vojtěch Štajf

APM Adrenalin Day, 24.5.2008 14:42 hod.

Dalibor Gondík – Vojtěch Štajf:

- Hele, Vojto, rychle, puč mi helmu...!
- Na co?
- Na hlavu, ty vole... Dělej, prosím tě, puč mi jí. Jdu se project.
- No dobře. Tak si ji vem.
- A ještě jednu, prosím tě. Pro Janu...
- Ježíši, ty si vymejšíš... A kde máš motorku?
- Jo, tu mi taky ještě puč. Ale rychle! Mám strašně málo času, za chvíli musím bejt zase na place...

Co máte raději - auta nebo motorky a proč?

„I když poslední dobou hodně sedím v autě - i v nějakém tom rallyovém speciálu..ha ha ha... - motorka je motorka. Koneckonců na akci APM jsem využil možnosti usednout na Suzuki B-King, kterou tam přivezl Vojta Štajf a hned jsem zmizel... Prostě v devíti letech jsem vlezl na Jawu 350 poprvé a od té doby je to láska na celý život. Ale je pravda, že auta, hlavně ta trošku 'speciální' mě taky moc baví. Až budu 'velkej' chtěl bych Porsche 911. To už bude veterán. Vodou chlazeného. Targa. Bílá barva.... No nic. Ale sny jsou dovolený, né...?“

Nakolik bravurně zvládnete případné opravy auta?

„Například v roce 1992, když jsem rozvážel zákusky v Sokolově, jsem si na Fordu Sierra 2,3 D vyměnil rozbitý chladič, pak také brzdy včetně kotoučů a příčný stabilizátor. To vše během dvou let provozu. Ale klempířina nebo motor...to vůbec. A teď? V současnosti? Všude řídicí jednotky a datové sítě? Leda tak rádio...“

Jakým autem nyní jezdíte a čím jste jezdil v minulosti?

„Teď mám Audi A4 a je to bezva. Nádherný podvozek a skvělý motor common-rail. A minulost? Škoda 100 L mého tatínka, dodávky Mercedes 208D a Ford Transit, Ford Sierra combi, VW Vento, Mazda 323, Peugeoty 206 a 406, Renault Laguna combi, Hyundai Santa Fé, Hyundai S-Coupé, VW Golf, VW Jetta, VW Passat, Škoda Roomster, Škoda Fabia RS, Škoda Octavia II, Audi A3, Audi A4....nesmějte se, prosím, celá řada aut byla jen 'na chvíličku'...na zkoušku. A motocykly? Po dlouhých letech 'tápání' je to americký Buell. Už 5 let. A nechci nic jiného...“

Jak jste se dostal k rally a k ne právě obvyklému závodění s dieselem?

„Zamilování do rally následovalo po účasti na testování Vaška Pecha s Fordem Focus WRC v Bělé pod Bezdězem... Pochození rally následovalo po ráně s Octavií WRC Jirky Volfa na Pražském rallysprintu... Pak jsem do toho vlítl jako spolujezdec Dana Štangla ve Fordu Fiesta při rally historiků a to byla ta pravá pohoda a klídek. Přes spoustu dalších

'spolujezdectví' jsem se dostal až k Jirkovi Kulhanovi, se kterým jsem odjel Bohemku, Příbram, Vyškov, Třebíč, Šumavu a spoustu dalších krásných soutěží.“

Ted' sám závodíte za volantem ne až tak obvyklého dieselu... Jaké s ním máte v týmu KGB (Kulhan, Gondík, Brousek) Racing ambice?

„Ambice? Žádné. Dojet, nevadit ostatním na trati a bavit se. Mít úctu ke všem, kteří jezdí a milovat svět rally. To se nedá pochopit, to se musí zažít. A my jsme strašně rádi, že nám to KGB Racing team umožnil...“



NOVÝ KONCEPT S PODPOROU SVĚTOVÝCH VÝROBCŮ



*Rodina servisních konceptů APM Automotive se neustále rozrůstá. AutoPROFITEAM sdružující už více než tři stovky autoservisů a opravrn po celé ČR totiž chce nabízet svým partnerům nejen podporu silné společnosti a kvalitní náhradní díly, ale především stále více služeb. A mezi ty patří i možnost specializace. Po ATE Brzdovém centru a Climatic centru APM dala společnost APM vzniknout projektu s výstižným názvem **PODVOZKOVÉ CENTRUM APM BILSTEIN**.*

Cílem nového konceptu je nabídnout rozšíření odborné specializace autoservisů o rozsáhlou problematiku řízení, náprav, pružících soustav a geometrie se zaměřením na správnou montáž a přesnou analýzu závad. Právě proto se společnost APM Automotive při vytváření konceptu spojila s odborníky firm Bilstein a FeBi Bilstein, světově uznávaných výrobců vysoce kvalitních tlumičů a



Josef Polák

dílů řízení s dlouholetými zkušenostmi z vývoje podvozkových systémů pro renovované světové automobily. Díky tomu může nový moderní koncept autodílnám nabízet mimo náhradních dílů také cenné technické informace a profesionální diagnostiku schopnou odhalit i případné skryté závady.

„Přípravy projektu začaly už na sklonku minulého roku,“ vysvětluje šéf AutoPROFITEAMU Josef Polák a připomíná dlouhá, ale věcná a konstruktivní jednání s německými partnery. „Bylo třeba všechno nejen pečlivě naplánovat, ale také rozdělit

kompetence a vytvořit podrobný harmonogram přípravných prací. Od ledna se přípravy rozběhly naplno. Smlouvy, technická dokumentace, výroba modelů či vytváření osnov technických školení a propagačních materiálů. Vše směřovalo ke květnovému Veletrhu dodavatelů a partnerů APM ve Kdyni, kde jsme podle plánu koncept oficiálně představili především odborné veřejnosti.“

■ Proč právě podvozky?

„Pozornost většiny motoristů se soustřeďí na vizáž vozidla a to co je pod ‘kabátem’ se obvykle přehlídí. Přesto je nezbytné a často i životně důležité tyto ‘neviditelné’ skupiny automobilu pravidelně kontrolovat. A k těm patří i podvozek, který rozhodujícím způsobem ovlivňuje bezpečnost jízdy,“ říká Valeri Conev, manažer projektu Podvozkových center, který na tuto problematiku chce motoristy upozornit a zároveň jim hned nabídnout řešení na nejvyšší úrovni. „Kvalitní servis dnešních technicky vyspělých vozidel už nelze provádět bez moderního vybavení. Ať už se jedná o přesnou diagnostiku, speciální nářadí či montážní přípravky. A samozřejmě ani bez nezbytných zkušeností a potřebných informací. Přesně to chceme servisům poskytnout tak, aby mohli nabízet skutečně odbornou opravu



Manažer projektu PC Valeri Conev (vpravo)

vozidla se zárukou kvality.“ Nový koncept proto kromě vybavení a dodávek kvalitních dílů zahrnuje také systém odborných školení. „Během května a června jsme dokončili a vyzkoušeli témata školení, ke kterým jsme vytvořili i řadu technických sešitů. Doladili jsme také osnovy jednotlivých odborných seminářů opět rozdělených do několika úrovní. První úvodní školení pro zájemce či členy konceptu PC plánujeme na září,“ dodává Conev s pevnou vírou, že o nový koncept bude mezi mechaniky zájem.

Za pravdu mu daly i dvě premiérové prezentace konané 24. května v rámci kdynského veletrhu. „Prezentací se zúčastnilo celkem 82 zákazníků a myslím, že všechny projekt zaujal. S některými už jednáme o zapojení do konceptu Podvozkových



center," usmívá se Josef Polák. Také on věří, že se časem přidají další zájemci. „Vždyť kromě jiného od nás partneři získají spoustu technických informací o jednotlivých komponentech podvozků. Ať už se jedná o montážní návody nebo o nejčastější závady.“

■ Učit se, učit se, učit se...

Pro přínosná školení je potřeba i názornost. Kromě připravené technické dokumentace a svých odborných znalostí budou školitelé využívat i speciálně vyrobené modely náprav. „Získat takový model ale není jednoduché. Každý výrobce si svá tajemství hlídá. Není divu, vždyť vývoj bývá nákladný a zdlouhavý," přiznává Ján Pančík, vedoucí oddělení vzdělávání a projektů APM. Právě na jeho bedrech do značné míry ležela zodpovědnost za přípravu školících materiálů. „Přesto jsme získali vydařený model přední nápravy, který byl k vidění už na našem veletrhu. A přes prázdniny chceme pro školení geometrií připravit model zadní nápravy.“



Podvozkové desatero

Na co se při pravidelných prohlídkách podvozků zaměřit?

- 1 - Brzdy:** Spolu s řízením nejdůležitější část vozu. Destičky i kotouče podléhají poměrně rychlému opotřebení. Účinnost a životnost je závislá na kvalitě.
- 2 - Brzdová kapalina:** Stará kapalina pohlcuje vodu, čímž klesá její bod varu a tím i spolehlivost brzd. Výměna v předepsaných intervalech je proto nutná.
- 3 - Řízení:** Současně s kontrolou vůlí kulových a pomocných čepů tyčí řízení je třeba zkontrolovat i převodku řízení.
- 4 - Čepy:** Pravidelnou kontrolu otočných kulových čepů je nutné zaměřit zejména na nežádoucí vůle a stav krycích manžet.
- 5 - Silentbloky:** (v závěsných ramenech nápravy): Výměna odtržené či pouze 'unavené' pryžové vrstvy je naprosto nezbytná pro správnou funkci nápravy.
- 6 - Stabilizátory:** U příčných stabilizátorů přední a zadní nápravy bývá nejčastější závadou spojovací článek mezi zkrtnou tyčí a výkyvným ramenem.
- 7 - Kola:** V rámci běžné údržby je důležité překontrolovat stav nábojů kol – velikost vůlí, stav mazacího tuku, bezproblémové otáčení kola.
- 8 - Pneumatiky:** Nutné je správné nahuštění, předepsaná hloubka dezénu a prohlídka i běžně skrytých částí jako je vnitřní strana a částečně i běhoun.
- 9 - Tlumiče:** Snižování účinnosti řidič většinou nezaznamená. Vadné tlumiče ale mají vliv na životnost podvozku a hlavně na bezpečnost jízdy.
- 10 - Geometrie řízení:** Správné seřízení ovlivňuje jízdní vlastnosti i životnost všech podvozkových částí a je nutné po každé výměně podvozkových dílů.

■ Přivezeme k Vám 'STK'

„Tak to je fakt bomba!“

- To asi napadlo každého servisáka při prvním pohledu na letošní novinku tábořské společnosti ATAL s.r.o. - mobilní technickou stanici, která se vejde do přívěsu a která je během pár minut připravena k provozu prakticky kdekoliv. Stejný pocit z novinky měli i specialisté AutoPROFITEAMu na diagnostiku a garážovou techniku. Také proto si měla mobilní stanice Atal svou světovou premiéru odbyť na letošním Veletrhu dodavatelů a partnerů APM Automotive ve Kdyni. A i když z toho nakonec z technických důvodů sešlo, nadšení odborníků z APT i jejich partnerů zůstává.



„Mobilní technická stanice společnosti ATAL je automobilový přívěs o váze 3500 kg speciálně upravený pro rychlou instalaci a předvedení všech jeho komponentů kdekoliv v terénu," říká Miroslav Kroužek z obchodního oddělení firmy ATAL s tím, že přívěs je napájen 380V a může být doplněn i vlastním agregátem. Veškeré komponenty mobilní stanice jsou řízeny jedním centrálním počítačem umístěným uvnitř přívěsu, jehož hydraulicky zvedané zadní čelo ukrývá sklopný tester tlumičů a brzd. Ty lze obsluhovat bezdrátovým dálkovým ovládním. „V přívěsu je také kompletní emisní pracoviště pro zážehové i vznětové motory, sériová diagnostika MultiDiag a osciloskop s motortesterem. Navíc je možné do stanice zabudovat i tester vůlí na nápravě a regloskop na správné nastavení světel. Pro snadnou manipulaci nejen s tímto přístrojem je naše mobilní zařízení vybaveno i kladkostrojem," dokončuje Miroslav Kroužek představení nejnovějšího z produktů vzniklých ze spolupráce české firmy ATAL s francouzským dodavatelem diagnostiky Actia.

Vybavení mobilní testovací stanice:

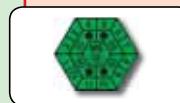
Tester tlumičů pérování: Použití přístroje ATAL – ACTIA MULLER, který namísto měření běžnou metodou Eusama (sledování minimální přílnavosti kola) vyhodnocuje stav tlumičů na bázi rezonanční frekvence (tj. minimální frekvence pro bezpečné držení vozidla na vozovce). Tato unikátní metoda umožňuje zjistit stav tlumiče bez ohledu na tlak v pneumatikách či zátěž vozidla.



Tester brzd: Standardní tester pro vozidla s max. zátěží na nápravu 2,5 tuny je speciálně upraven tak, aby max. možná hmotnost nápravy byla 4 tuny. To umožňuje měření i naložených vozidel. Speciální povrch brzdících válců zaručuje maximální přílnavost za sucha i mokra.



Emise: Kompletní stanice pro měření zážehových i vznětových vozidel schválená pro měření emisí v ČR.



Diagnostika: MultiDiag - multiznačková diagnostika elektronických řídicích systémů vozidel a osciloskop s motortesterem pro měření na zážehových i vznětových motorech.



ACTIA ATAL

Táborská společnost **ATAL s.r.o.** spolupracuje s AutoPROFITEAMem prakticky od začátku fungování tohoto servisního konceptu APM Automotive.

Nejprve dodávala pouze diagnostické přístroje jako motortestery či osciloskopy, později přidala také testery tlumičů či brzd a dnes už partneři APT mohou využívat kompletní nabídku z katalogu ATAL. Objednat si samozřejmě mohou i mobilní technickou stanici.

TECHNICKÉ TÉMA



VÍCEPRVKOVÉ NÁPRAVY A KŘIVKA SBÍHAVOSTI

Konstruktéři automobilů hledají intenzivně další cesty ke zvýšení jízdní bezpečnosti a komfortu automobilů. Podvozek přitom hraje klíčovou roli. Proto se stále objevují nové konstrukce náprav a ruku v ruce s tím i nové požadavky na diagnostiku podvozkových skupin. Jako výborný příklad může sloužit tzv. čtyřramenná, nebo též 'víceprvková' přední náprava koncernu Volkswagen. Právě u ní, ale nejenom u této konkrétní nápravy, se setkáváme s pojmem či parametrem geometrie kol, který označujeme jako křivka sbíhavosti.

přesně definovaném bodě, kdy je karoserie o určitou výšku nadzvednutá nebo „propérována“. Zvláštností čtyřramenné přední nápravy koncernu Volkswagen je, že její křivku sbíhavosti lze seřizovat změnou výškové polohy spojovacích tyčí.

■ Vliv špatně nastavené křivky sbíhavosti

Špatně seřízená křivka sbíhavosti, zejména nestejně nastavená u levého a pravého kola, může vést k tomu, že automobil nedrží při přejezdu zvlnění komunikace nebo při akceleraci dokonale jízdní směr. Stejně tak může dojít při brzdění k situaci, že vůz táhne k jedné straně. Při průjezdu zatáčkou lze při špatné křivce sbíhavosti vysledovat tendence k nežádoucí a nepřiměřené nedotáčivosti nebo přetáčivosti.

Z toho vyplývá, že při měření či seřizování geometrie kol těchto podvozků (náprav) je nutné věnovat křivce sbíhavosti patřičnou pozornost. Ještě naléhavěji to platí, pokud se jedná o vozidlo po havárii, při níž došlo k poškození komponentů nápravy (včetně řízení) nebo karoserie. Ale nejde jen o nehody. Podobně důležité je zjistit stav křivky sbíhavosti po případné demontáži a montáži ložisek kola, spojovacích tyčí, převodky řízení, nosných dílů pohonného agregátu apod.



Čtyřramenná (víceprvková) přední náprava koncernu Volkswagen. Kinematika ramen a spojovacích tyčí vyvolává při propérování žádoucí změny sbíhavosti. V této souvislosti hovoříme o křivce sbíhavosti. Tu lze seřizovat pomocí změny výšky hlav spojovacích tyčí.

Čtyřramenná (víceprvková) přední náprava koncernu Volkswagen je konstruována tak, že při propérování – tedy stlačování a rozpínání pružící jednotky – dochází zároveň ke změně sbíhavosti. Docílil se toho uspořádáním ramen, pružící jednotky a vysoko uložené převodky řízení s krátkými spojovacími tyčemi. Právě tato změna sbíhavosti při změně výškové polohy karoserie tj., při stlačení či roztažení pružící jednotky, se označuje jako křivka sbíhavosti.

■ Jaký má křivka sbíhavosti praktický význam?

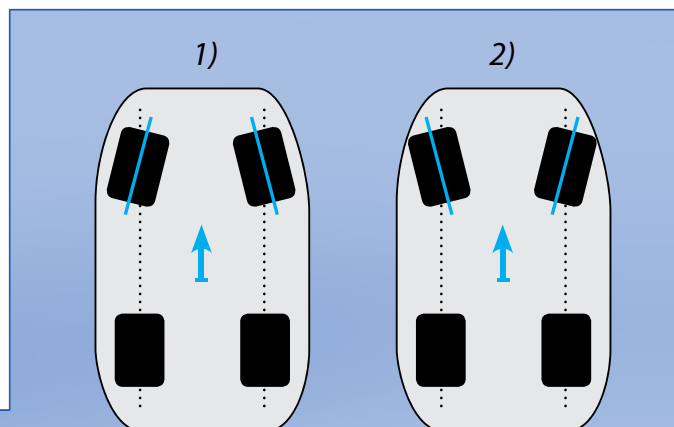
Například při akceleraci se vpředu zvedne karoserie (pružící jednotka jde do horní polohy) a v důsledku konstrukce nápravy s křivkou sbíhavosti se sbíhavost zvětší. Tedy v kladném smyslu. Totéž nastane také při přejezdu táhlejšího zvlnění komunikace. Naopak při brzdění, kdy se pružící jednotky

stlačují do spodní polohy, se zřetelně zvětšuje rozbíhavost předních kol, což zlepšuje brzdný efekt.

Podobně lze popsat působení křivky sbíhavosti při průjezdu vozidla zatáčkou. Vnitřní kolo se odlehčí a jeho (dělená) sbíhavost se mění do pozitiva (zvětšuje se), u kola vnějšího je tomu naopak. Pružící jednotka se stlačuje a kinematika nápravy zajišťuje změnu dělené sbíhavosti příslušného kola v negativním smyslu (zmenšení sbíhavosti či roz-

bíhavost). Výsledný efekt je zřejmý. Vytváří se malý moment působící proti natáčení volantu (směru řízení) a podvozek svým chováním inklinuje k nedotáčivé tendenci. To zlepšuje jízdní vlastnosti v zatáčke.

Křivka sbíhavosti je tedy odvislá od hodnoty sbíhavosti v normální (jmenovitě) poloze vozidla a hodnoty sbíhavosti v



Vliv křivky sbíhavosti:

- 1) při vytažení pružící jednotky (akceleraci) se sbíhavost zvětší a vůz se stabilizuje
- 2) při stlačení pružící jednotky (brzdění) se zvětší rozbíhavost a tím i brzdná účinnost.

Rastislav Komár

Oblastní manager APM Automotive s.r.o.



• **Oblíbené jídlo:** zbožňuji boloňské špagety od přítelkyně a typickou východoslovenskou pochoutku, pirohy s tvarohem a smetanou, od mé matky.

• **Oblíbené pití:** v Česku asi nikoho svojí volbou nepřekvapím, ale je to správně vychlazená 'Plzeň' a rozhodně nepohrdnu ani destiláty typu Metaxy nebo tequila.

• **Oblíbená hudba:** cokoliv kytarového a klidně i tvrdšího ražení jako hraje Dan Landa nebo Kabát, ale vychutnám si i náročnější hudbu, vyžadující špičkovou interpretaci.

• **Oblíbený film:** 'Seznamte se, Joe Black' s Bradem Pittem a rád si pustím i 'Dannyho partáky'.

V pracovní hierarchii APM Automotive má čtveřice oblastních manažerů své místo těsně pod vrcholem pomyslné obchodní pyramidy. Nad nimi ční jen ředitel obchodu a jednatel. Rastislav Komár je právě jedním z těchto čtyř firemních mušketýrů, vyznávajících jako jejich francouzští předchůdci za vlády Ludvíka XIII. i nyní v těžkých konkurenčních bojích na poli českého aftermarketu nesmrtelné heslo 'Jeden za všechny a všichni za jednoho'.



„Který z Dumasových mušketýrů by mi byl nejbližší? Určitě D'Artagnan, to byl šéf a mozek...“ směje se stále dobře naložený manažer. A že si vybral správně, ukazuje i charakteristika znamení, v němž se 29letý Východočech narodil. „Podle hinduistické astrologie jsem 'silným mužem, porážejícím sekerou les, jdoucím svou cestou za svým cílem a svého záměru dosahujícím přes jakékoli překážky'. Za tento osobní horoskop jsem dal nedávno tisícovku, tak to musí být pravda...“, dodává typický beran s humorem sobě vlastním. A pasují na něj i další 'beran-

JEDEN Z NÁS...

SILNÝ MUŽ, PORÁŽEJÍCÍ SEKEROU LES

ní charakteristiky: zdatný a schopný bojovník s vůdcovskými schopnostmi a vrozenou soutěživostí. Ta mu vynesla i současný pracovní post.

Auta už od kolébky patřila k oblíbeným hračkám malého Rastíka a přestože už o něco větší Rasta vystudoval s auty nesouvisející hotelovou školu, plynule se z nich stal jeho velký koníček. Čerstvě dospělý Rastislav pak nastoupil do prodejny autodílů v Náchodě jako operátor a zmíněná soutěživost ho přivedla v září 2005 k účasti ve

výběrovém řízení na obchodního zástupce společnosti tehdy ještě vystupující pod názvem Autoprogress-Markmiller APM-Automotive.

„S APM jsem už z pozice zákazníka měl jen samé dobré zkušenosti. Po vítězství v konkurzu jsem nastoupil do pobočky v Hradci Králové a začal jsem s návštěvami zákazníků v několika okresech východních Čech. Se silným zázemím jsem mohl začít naplno uplatňovat své krédo - dát klientům vše, co potřebují ke své činnosti nejen formou výborných nákupních podmínek, ale hlavně přátelských vztahů a ochotou pomoci či poradit. A přesně totéž nyní ve své nové roli požadují po svých podřízených,“ líčí svoje pracovní motto oblastní manažer obchodu, který v této funkci působí od listopadu loňského roku.

Kariéra však logicky přinesla úbytek času na rodinu a koníčky. „Možná i proto jsem ještě svobodný a bezdětný. Mám však už více než rok fantastickou přítelkyni Hanku, se kterou začínáme plánovat rodinu. Kvůli soukromí jsme se od rodičů přestěhovali do panelákového bytu 3+1 v Polici nad Metují a ještě letos bychom chtěli začít stavět svůj vlastní domek někde v okolí Náchoda,“ nezakrytě se těší na společnou budoucnost s o rok mladší úřednicí živnostenského odboru náchodského městského úřadu. Oba spojují i společné zájmy. „Kromě toho, že je Hanka velice chytřá, tolerantní, krásná a veselá, tak je stejně jako já sportovně založená. Vyrážíme spolu na kolo, na lyže, plaveme, hrajeme tenis... A snad jí nebude vadit ani moje nová záliba v leteckém



modelářství,“ doufá muž, kterého letadla fascinují a vojnu strávil na letištích v Olomouci, Pardubicích a Hradci Králové, přestože paradoxně má z výšek a z létání strach...

Ještě jeden velký koníček nelze opominout a tím je hudba. Rastislav zdědil hudební sluch po svém otci a máloco ho uspokojí tak, jako vzít do ruky kytaru a k tomu si zazpívat. Klidně i lidové písničky z východního Slovenska, odkud, z vesničky 14 km od ukrajinských hranic, rodina pochází. Do Čech se Komárovi přistěhovali, když bylo malému Rastíkovi pět let. Tím se vysvětluje i netradiční křestní jméno - pozor, skutečně to není známé Rostislav! A po tatínkovi má také veselou a přátelskou povahu. Kdyby si měl někdy zvolit heslo do svého erbu, tak by jím prý bylo: Keep smiling - s úsměvem jde všechno lépe!



HISTORIE

SPOLEČNOSTI APM AUTOMOTIVE

SERIÁL
část II



1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008

I když v současnosti patří společnost APM Automotive mezi největší dodavatele na českém i slovenském trhu s autodíly, cestu na výsluní rozhodně neměla jednoduchou. Začátky byly z dnešního hlediska v mnoha směrech doslova úsměvné. To platí zejména o době, než v roce 1999 vzniklo pražské zastoupení APM, které pomohlo společnosti s centrálou a skladem ve Kdyni tzv. udělat díru do světa.

S úsměvem na tváři na tu dobu vzpomíná i dnešní šéf útvaru nákupu, skladování a logistiky APM ing. Josef Rabušic, který do firmy přišel v polovině roku 1996: „Než jsem přišel, prakticky všechno řídila mateřská firma z Německa. Určovala co, kde a za kolik se koupí, maloobchodní ceny i co máme mít na skladu. To změnil až nový jednatel Josef Mazanec, který mne do firmy přivedl a který nás záhy vyslal na první cesty k dodavatelům.



Brzy po svém příchodu do firmy se Josef Rabušic stal modelem pro jeden z prvních reklamních poutačů

A tak jsme navštívili firmy PTS, Spidan, Geri, Sachs a ATE, což byl nezapomenutelný zážitek. Vzpomínám, že jednou jsme nocovali v růžovém hotelu. Doslova všechno tam bylo růžové - pokoje, nábytek i povlečení. Byli jsme z toho dost nesví,“ vypráví Rabušic a vzpomíná i na první služební vozy, pohodlný Ford Mondeo a užitkový pickup pořízené ve stejné době. „Měli jsme také starší dodávkový Mercedes půjčený z Deggendorfu, kde jej už nepotřebovali. To byl náš první rozvozný vůz, který sloužil ještě spoustu let, ale nakonec skončil dost neslavně. Před dvěma lety nám jej v Hradci Králové ukradli i s náradím, k jehož prezentaci sloužil.“

Objednávky na papíře

V roce 1996 měla společnost APM obsazené pouze jedno ze čtyř pater administrativní budovy v sousedství skladové haly, kde dodnes sídlí. A zatímco v jedné z kanceláří byly čtečky mikrofilmů s katalogy autodílů, v další seděl Josef Rabušic se dvěma kolegy a přijímal telefonické zakázky. „Objednávky se psaly na papír a pak teprve přepisovaly do počítače, což někdy bylo dost složité. Když jsme dělali v tabulkovém excelu a chtěli se podívat na nějaký díl do skladového programu DIAS, který pracoval ještě pod operačním systémem DOS, museli jsme počítač restartovat. Musela to být souhra všech nás tří. Bylo určeno, kdo bude první brát telefon a ten měl po celý den otevřený právě DIAS, aby se mohl podívat, jestli požadovaný díl máme skladem. A další mu pak k tomu dě-



(r. 1999)
První pobočka APM v Praze - Hostivaři

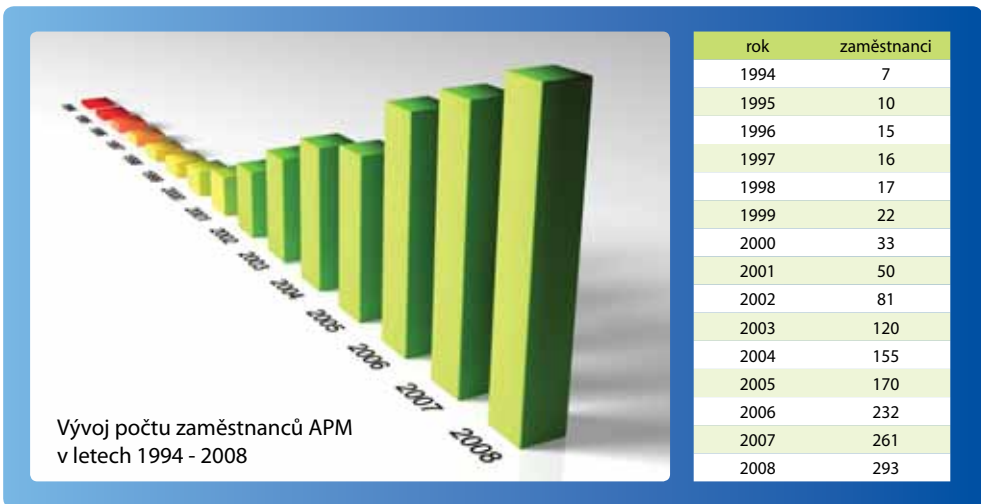
lali objednávky. A když někdy bylo potřeba dohnat plán, sami jsme obvolávali některé zákazníky a nabízel jim klouby nebo tlumiče na škodovky. Tehdy jsme dělali měsíční obrat kolem dvou milionů, což dnes děláme prakticky za pár hodin.“

Také ve skladu to před dvanácti lety vypadalo úplně jinak. Na práci v něm stačilo pět lidí včetně řidiče první dodávky. Zboží balili do balíčků a ty vozili na kdyňské vlakové nádraží. „S autem jsme mohli vjíždět až na perón, kde jsme předávali balíky s vyplněnými nádražními listy rovnou výpravčímu. A když se nestihlo zabalit včas, jelo se na nádraží do Domažlic, kde se balíky překládaly. Balíková služba tehdy nebyla nijak obvyklá a hlavně byla hrozně drahá,“ vzpomíná dál Rabušic, který se - stejně jako ostatní zaměstnanci - občas stával i skladníkem. „Když bylo potřeba ve skladu něco rychle vyložit, třeba kamion plný plechových dílů, šli z kanceláří pomáhat skoro všichni. Právě blatníky se opíraly o jeden sloup, levé o druhý a kapoty o další. Teprve když kamion odjel, roznášelo se zboží do

APM - Automotive

skladu. Tehdy byly plechové díly velmi žádaným artiklem, vozilo se sem hodně bouraných aut z ciziny.“

Ani rozlehlý sklad nebyl tehdy zdaleka tak plný jako dnes, proto se mohly pohodlně naskladňovat i rozměrné karosářské díly. „Dříve jsme ve skladu měli na každé straně jen tři zakladače a v ostatních uličkách se zboží dávalo jen tam, kam se dosáhlo. Až později jsme dokoupili další zakladače, kterých je dnes už jedenáct. A všechny buňky rozsáhlého skladového systému jsou už také zcela zaplněny, proto jsme museli sklad doplnit novými pochozími regály,“ srovnává šéf úseku skladování 'dávnou' minulost se současným stavem.



Vývoj počtu zaměstnanců APM v letech 1994 - 2008

První veletrhy

Ve druhé polovině 90. let byla společnost Autoprogress Markmilller APM-Automotive s.r.o. také stále více vidět. Třeba na veletrhu Autosalon/Autotec v Brně, kde měla vlastní stánek poprvé v roce 1997. Ve stejném roce se zástupci APM ještě pod záštitou mateřské



Jeden z prvních stánků APM na brněnském veletrhu

firmy vydali také na největší automobilový veletrh do Frankfurtu, v roce 1998 se poprvé ukázali i v Paříži a od té doby jezdí na veletrhy pravidelně. I díky tomu společnost neustále rozšiřuje portfolio dodavatelů a udržuje svou stabilitu na trhu.

„První stánek APM v Brně byl v patře pavilonu Z hned nad hlavním vchodem a myslím, že tohle místo jsme po někom zdělili,“ vzpo-

míná Josef Rabušic s tím, že dostat se tehdy právě do oblíbeného 'Zetka' nebylo jednoduché. „Naše místo bylo na kraji u schodiště a hned vedle byl sloup, který jsme museli do stánku nějak zakomponovat. Ve srovnání s některými našimi pozdějšími stánky byl asi

tak poloviční, přesto jsme na něj byli pyšní. Přivezli jsme s sebou dvě auta plná dílů a chtěli je všechny vystavit. To ale nebylo možné. Navíc jsme se poučili z nehody v jednom ze sousedních stánků, kde skleněné police všechno to železo neunesly a s velkým rámušem se zřítily. Takže nakonec bylo vystaveno jen něco, třeba tehdejší novinka - brzdový kotouč ATE Power Disc s vyfrézovanou elipsoidní drážkou.“ Samozřejmě, že ani v expozici APM nemohla chybět malá kuchyňka a posezení pro obchodní jednání. „Jednou jsme dokonce zákazníkы brali na okružní jízdu parníkem po brněnském přehradě. Také to bylo velmi dobrým tahem pro zviditelnění firmy.“

Druhá pobočka

Po rozpačitých začátcích, završených otevřením pražské pobočky v Hostivaři, přišla klidná léta postupného rozvoje, během kterých

se z malého kdyňského dodavatele autodílů stal ostřílený hráč na aftermarketovém trhu s ambicemi hledět stále výše. Situace ve společnosti se stabilizovala, obrat se razantně zvyšoval a spolu s tím rostl i počet zaměstnanců ve skladu i v administrativním záme-

mí. Zatímco v roce 1997 měla firma necelou dvacítku zaměstnanců, do roka po otevření pražské pobočky se počet zdvojnásobil. K dalšímu zásadnímu kroku se vedení společnosti odhodlalo v roce 2003. V červnu byla totiž otevřena pobočka APM v Domažlicích. „Částečně i proto, že už jsme dělali opravdu velký byznys a zákazníci přicházející přímo k nám do Kdyně nás už příliš odváděli od naší hlavní práce. A tím se to vlastně rozjelo a začaly se budovat další a další pobočky. A pak také vlastní logistika. Do té doby jsme vlastně fungovali jako balíková služba a zboží jsme posílali přes Dosped či České dráhy,“ vzpomíná jednatel APM Svatopluk Krejsa na další důležité období v historii firmy.

Až do uvedeného roku totiž APM neměla vlastní logistickou síť a spoléhala na nejrůznější spediční firmy. Situace na trhu se ale změnila. Najednou se nedalo existovat bez sítě vlastních poboček a jejich prostřednictvím realizovaných dodávek přes noc. A k nočním závozům byla potřeba vytvořit vlastní flotilu rozvozových dodávek a nákladních vozů. S těmi se pak dal vytvořit dnes už ustálený systém přímých dodávek odběratelům a autoservisům.

V roce 1994 začínala společnost Autoprogress-Markmilller APM-Automotive se sedmi zaměstnanci, kteří přešli z původní firmy Autoprogress, v části pronajátého skladu a pěti kancelářích. V současnosti už APM Automotive zaměstnává zhruba tři stovky lidí nejrůznějších profesí. Od poloviny května roku 2008 je v provozu v pořadí už sedmnáctá pobočka v Havířově. Do prodejní sítě navíc patří i distribuční sklady v Uherském Hradišti, Jihlavě a v Českých Budějovicích.



■ DIAGNOSTIKA TEAM

OSCILOSKOP A DIAGNOSTIKA VOZIDEL

Tato pravidelná rubrika má za cíl osvětlit problematiku a využití diagnostických přístrojů v autoopravárenské branži. Příspěvateli budou specialisté na diagnostiku, členové APT Diagnostika teamu **Miroslav Lucák** a **František Vaněk**, kteří na konkrétních případech přiblíží tajemství práce např. s osciloskopem. Pokuší se tak vyvrátit mýtus, že: „osciloskop patří do laboratoře a ne do autodílny“.

Historie osciloskopu jako měřicího přístroje sahá do poloviny minulého století. V prvních autodílnách se však objevil později a jeho použití se omezilo jen na měření zapalování. U současných elektronikou nabitých aut se právě osciloskop stal široce využitelným diagnostickým nástrojem.

Od osmdesátých let stále pokračuje aktivní rozvoj metod tzv. vnitřní diagnostiky, což je schopnost elektronických řídicích jednotek provádět vlastní diagnostiku. „Stále přetrvává názor, že opravář napojí vozidlo na počítač, vozidlo odepíše, kde je chyba a pak se objednávají a mění vadné součástky,“ usmívá se Miroslav Lucák s tím, že diagnostika ne vždy může přesně určit místo a příčinu závady. „Otázkou zůstane, zda je chyba v komponentu, v elektroinstalaci, v řídicí jednotce či v mechanické části. Nebo může být chybové hlášení důsledkem vady jiného dílu, od kterého řídicí jednotka nemá zpětnou pracovní vazbu. Často také vozidlo nefunguje správně

a řídicí jednotka o tom neví,“ popisuje zkušený diagnostik problematiku zjišťování závad. Cílem je zabránit zbytečným výměnám drahých dílů. A k tomu je potřeba závadu přesně identifikovat. „Nemůžete se spolehnout jen na tester pro komunikaci s řídicími jednotkami, ale je potřeba měřit a ne hádat. Vyplatí se to!“

K čemu je důležitý osciloskop při diagnostice automobilových motorů? „Pomocí osciloskopu lze měřit fyzikální veličiny v čase, výsledky měření ukládat a poté analyzovat. Ať už je to tlak, teplota, napětí, proud,“ vysvětlují specialisté APM Automotive. „Osciloskop ‘nenapiše’, že je špatná lambda sonda jako sériová diagnostika, tedy tzv. čtečka, ale zobrazí, co se na měřeném místě skutečně odehrává. Vyhodnocení křivky je už na diagnostikovi, který určí defekt na základě znalostí ze školení a zkušeností z praxe. Důležitá je znalost diagnostikovaných systémů a funkce jednotlivých komponentů.“



M.Lucák



F.Vaněk

Osciloskop mechanikovi může zobrazit celý průběh elektrického napětí, včetně změn v předem definovaném čase. „Multimetrem také změříme elektrické napětí, ale pak nám chybí právě to zobrazení změn. Použitím tzv. převodníků lze na napětí převést téměř jakoukoliv fyzikální veličinu např. elektrický proud, tlak, teplotu... Průběhy měřených veličin si můžeme uložit a poté analyzovat. Existují i metody, jak pomocí osciloskopu prověřit mechanickou stránku regulovaného systému, např. testy komprese, časování rozvodů, chod čerpadel atd. bez pracných a časově náročných demontáží motorů,“ vypočítávají členové APT Diagnostika teamu výhody používání osciloskopu.

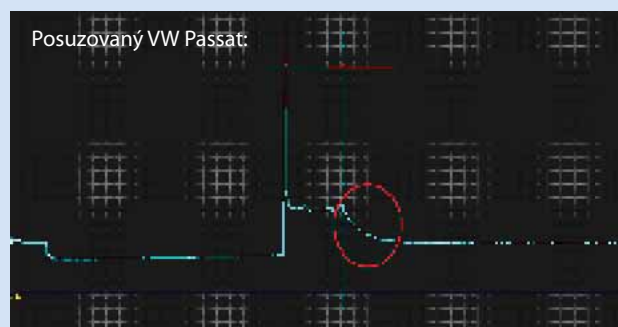


Případ: měření tzv. vysokého napětí na vozidle VW Passat 1,6

(r.v. 1999, kód ARM).

Popisovaná závada: motor se příliš pomalu zvedá do vyšších otáček, zvýšená spotřeba

Ve snaze odstranit problémy byly u vozu kromě dílů pro běžnou údržbu (olej, filtry...) vyměněny i zapalovací kabely a svíčky. Projevy závady pokračovaly, ale podle dat z paměti řídicí jednotky žádná chyba nebyla nalezena. Následovalo měření osciloskopem za použití kapacitního snímače (převodníku), které dalo rychlou a jasnou odpověď. Získaný oscilogram totiž při srovnání se vzorovým průběhem vykazoval viditelný rozdíl: **chybějící dokmit a příliš krátkou dobu hoření směsi ve válci.**



Na základě tohoto oscilogramu už je zřejmé, že je závada v zapalovacím modulu, přesněji se jedná o zkrat ve vinutí zapalovací cívky. Výměnu vadného dílu už mechanici zvládli hravě.

„Osciloskop prostě patří mezi dobré pomocníky každého diagnostika a to zejména při měření signálů jako jsou snímače otáček, lambda sondy, váhy vzduchu, nastavovače, ventily a další. A našim zákazníkům, kteří mají se čtením některých ‘záhadných’ křivek problém, samozřejmě pomáháme. Jsme totiž na tyto případy připraveni,“ uzavírají Miroslav Lucák a František Vaněk.

■ PŘEDSTAVUJEME NAŠEHO ZÁKAZNÍKA

ATEX AUTO CÁBA SLANÝ

Oblíbeným cílem řady automechaniků i motoristů ze Slaného a širokého okolí je útulná prodejna autodílů firmy Atex Auto Cába. A není divu. Kromě kompletního sortimentu náhradních dílů nabízí příjemné prostředí s ochotným personálem a navíc je na snadno přístupném místě u frekventované silnice od Prahy.

„Historie naší firmy se píše od roku 1991, kdy jsme začali prodávat náhradní díly hlavně na 'dvanáctsettrojky', dělali jsme také servis a to hlavně na škodovky.

I když už autoopravárenství dávno není hlavní podnikatelskou činností, v těsném sousedství prodejny stále funguje malá dílna. Autoservis Atex Auto Cába je navíc zapojen do sítě AutoPROFITEAM, servisního konceptu APM Automotive. A je také certifikovaným ATE BrzdovýmCentrem.

„Hlavním zaměřením firmy je ale velkoobchodní prodej autodílů. I když na začátku jsme se vlastně specializovali na

Zdeněk Kopal

vedoucí prodeje Atex Auto Cába

- Pražská 628, 274 01 Slaný
- Tel.: 312 527 402, Mobil: 603 264 451
- E-mail: zdenek.kopal@quick.cz
- www.autocaba.cz

Otevírací doba:

Pondělí - Pátek 8:00 - 12:00, 12:45 - 17:00
Sobota 9:00 - 11:00

část provozu zabývající se prodejem autodílů a kterého možná i proto mnozí oslovují 'Pane Cábó'. „Už jsem na to zvyklý," uzavírá s úsměvem Zdeněk Kopal, jehož dalšími zálibami jsou kromě práce hlavně počítače, potápění a samozřejmě rodina.

Kolem roku 1995

se rozbíhal koncept Atex partnerů, tedy jakési nezávislé sdružení firem, které nakupovaly u centrálního skladu. A když tento projekt skončil a my začali obchodovat hlavně s APM Automotive, jméno Atex nám už zůstalo," vysvětluje vedoucí prodeje Zdeněk Kopal, který se obchodu ujal záhy po svém příchodu z vojny a z malé prodejny doplňující provoz autoservisu se pod

škodovky, dnes

už je to pouze okrajový sortiment," vypráví vedoucí prodejny, která disponuje skladem s rozlohou 380 m² a zbožím za zhruba tři miliony korun. Zákazníkům se věnuje sedmička odborníků v čele se sympatickým šéfem prodeje. „Vloni jsme upravovali servis a dělaly se i další stavební úpravy včetně přístavby skladu. Chtěli jsme navýšit skladové zásoby, ale vzhledem k blízkosti pražského velkoskladu APM na Zličíně to není ani příliš potřeba. Zásobování ze Zličína funguje skvěle, takže vlastně nahrazuje náš vlastní sklad i náklady na něj. Předtím, když APM mělo nám nejbližší pobočku v Praze-Břevnově, to bývalo horší." Právě umístění prodejny hned na začátku rozvoze trasy APM z Prahy je podle Zdeňka Kopala velkou výhodou. Na stejné adrese totiž firma působí už od svých začátků.

„Přestože si to hodně lidí myslí, nejsem majitelem firmy. Ta patří mým rodičům, tedy Vratislavu a Růženě Cábovým. To jsou jednatelé firmy. Matka se stará o účetnictví a otec s druhým synem budují další středisko firmy, zabývající se jinou činností," vysvětluje 31letý muž, který se dobře stará o



jeho vedením stal jeden z největších prodejců autodílů na severozápad od Prahy. „Když jsme se dozvěděli, že projekt Atex zřejmě skončí, a my bychom museli díly složité získávat přímými nákupy, tak jsme začali hledat jiného hlavního dodavatele. Nejvýhodnější byla nabídka firmy APM, která nám v té době v regionu nekonkurovala. A naše spolupráce funguje už řadu let a myslím, že dobře, i když se samozřejmě jako všude občas vyskytnou i nějaké 'mouchy'."



Zdeněk Kopal
vedoucí prodeje Atex Auto Cába

■ PŘEDSTAVUJEME DODAVATELE...

VICTOR REINZ

VICTOR REINZ ...aby bylo jasno...

Prvotřídní výrobky společnosti Victor Reinz doplnily na sklonku minulého roku nabídku motorových těsnění u APM Automotive, která tak v současnosti pokrývá téměř 100% tohoto stále důležitějšího a také důmyslnějšího sortimentu.

Jméno REINZ, to je kus vzrušující německé automobilové historie. Společnost Hugo Reinz GmbH byla na trhu už v době, kdy automobil na silnici býval neobvyklou událostí. Dnes, po vyprodukování 1,5 bilionu těsnění, nese jméno REINZ celosvětová organizace, která stále staví na inovačních těsnících technologiích nejvyšší kvality.

■ POČÁTEČNÍ ROKY

Uprostřed celosvětové hospodářské krize, 31. prosince 1920, založil Hugo Reinz v Berlíně velkoobchod železničním a průmyslovým zbožím a zanedlouho začal vyrábět vlastní ploché těsnění. Prvními zákazníky byly



Hugo Reinz

rychle se rozšiřující letecký motorový průmysl a asi šest desítek společností specializovaných na výrobu motorových vozidel. Reinz jim dodával plochá těsnění pro stále používání vyráběná z papíru napuštěného olejem, z azbestové lepenky a gumoazbestových plátů. Navzdory nestabilní celosvětové ekonomice přitom plánoval do roku 1922 otevřít vlastní továrnu v Berlíně – Spandau.

rychle se rozšiřující letecký motorový průmysl a asi šest desítek společností specializovaných na výrobu motorových vozidel. Reinz jim dodával plochá těsnění pro stále používání vyráběná z papíru napuštěného olejem, z azbestové lepenky a gumoazbestových plátů. Navzdory nestabilní celosvětové ekonomice přitom plánoval do roku 1922 otevřít vlastní továrnu v Berlíně – Spandau.



Motorová zkušebna v Ulmu v roce 1950

■ SKUTEČNÉ ZLEPŠOVATELSTVÍ

Na počátku 20. let minulého století výrobci motorů opouštěli celoblokové konstrukce motorů a Hugo Reinz jako zkušený obchodník a designový genius brzy poznal, že schopnost vytvořit spolehlivé těsnění mezi blokem motoru a hlavou válců nabízí obrovské možnosti. A brzy také vzbudil rozruch řadou konstrukčních novinek. I proto býval pravidelným hostem v mnoha vývojových a konstrukčních kancelářích po celé střední Evropě. Často dokonce nechyběl ani u jinak tajných testování.



■ PRŮLOM

Kvůli ztrátám výkonu či úniku chladicí kapaliny se nároky na těsnění stále zvyšovaly. Proto Hugo Reinz začal s pokusy s tenkostěnným plochým ohebným těsněním. Tak přišlo na svět první klasické látkové těsnění REINZ-SPEZIAL, nová generace těsnění zhotoveného z pevného azbesto-kovového materiálu. Jeho hromadná výroba začala v roce 1929 a řada výrobců automobilů jím nahradila do té doby používané měděné azbestové těsnění. V roce 1934 získalo těsnění REINZ-SPEZIAL patent, Hugo Reinz zanechal velkoobchodní činnosti a svou energii vrhl na vývoj a výrobu inovačního plochého těsnění.

■ ZÁVODY JAKO TRADICE

Už od počátků firmy bylo její jméno spojeno i s mezinárodními automobilovými závody. Všechny závodní vozy Auto Union či Mercedes Benz Silver Arrow byly vybaveny těsněním REINZ. Také dnes zůstává tato značka důležitým hráčem v motoristickém sportu, ať to je Mini Challenge či Formule 1.

■ KONEC A ZAČÁTEK

Konec druhé světové války byl pro společnost těžkou zkouškou. Její zakladatel Hugo Reinz byl smrtelně raněn a

z továrny zbyly ruiny, kde se v květnu 1945 shromáždila malá skupinka zaměstnanců. Byl mezi nimi i Rudolf Rzehulka, průmyslník a blízký důvěrník Huga Reinze, který hned začal s opravami výrobního zařízení a zajištěním práce pro talentované zaměstnance.





A když v roce 1947 začala výroba v Berlíně-Spandau nabírat na rychlosti, udělal Rzehulka důležité rozhodnutí. Pronajal si pozemky ve vzdáleném Neu-Ulmu v jižním Německu, kde sídlí centrála REINZ-Dichtungs-GmbH dodnes. Toto rozhodnutí se ukázalo být velmi prozíravým, protože blokáda Berlína zanedlouho oddělila město od zahraničních zdrojů surovin a tedy i od možnosti vývoje nových těsnících materiálů.

■ **NOVÁ TOVÁRNA**

V roce 1947 tedy začal Rzehulka v Neu-Ulmu stavět novou továrnu na těsnění na pozemcích někdejšího vojenského výcvikového centra o velikosti 40.000 m². Shromažďoval úvěry i stroje a měnil náhradní díly za válcovny plechu. Projevil neuvěřitelnou vytrvalost dokud na nové pracoviště nepřijelo 14 vagonů naložených stroji, lisy, elektrickým zařízením a nábytkem. Koncem roku 1948 už továrna dodala první těsnění a o rok později se stala výhradním dodavatelem pro VW a Mercedes Benz.

■ **EKONOMICKÝ ZÁZRAK**

V roce 1950 přišlo z Neu-Ulmu další zázračné těsnění REINZ-SUPER-SPEZIAL. Poptávka byla tak vysoká, že dodavatelé gás z ocelového drátu v celém Německu byli beznadějně přetížení. Proto nechal Rzehulka vybudovat vlastní tkalcovskou továrnu na drátěné gásy.

K úspěšnému vývoji byly třeba i kvalitní motorové zkušebny. Ty první byly konstruovány podle vlastního návrhu a i poměrně krátká zkušební doba dávala jasnou analýzu použitelnosti nových těsnění. V současnosti má REINZ tucet testovacích místností, které automobilové společnosti využívají k důkladným testům motorů zítřka. Druhým pilířem stability firmy se stal obchod s náhradními díly. Koncem 50. let ob sah o v a l a skupina výrobků REINZ tě-

měř 1000 sad těsnění na osobní a užitkové vozy. Dnes je to osmkrát více.

■ **AKTIVNÍ VÝVOJOVÁ SPOLUPRÁCE**

Aby partneři v automobilovém průmyslu spolehlivě prosadili těsnění do výroby, mohli jejich odolnost od roku 1962 testovat přímo v laboratořích výzkumného a vývojového centra Reinz. Tato strojírenská odva ha zůstala jedním ze základů úspěchů společnosti a vedla k vývoji dalších nových



produktů i technologických postupů. To si v roce 1970 vyžádalo zavedení první přepravní linky. V té době firma používala tak nové technologické postupy, že musela vyvinout a zkonstruovat vlastní stroje. Koncem 70. let společnost poprvé překonala obrat 100 miliónů německých marek.

■ **INOVAČNÍ VŮDCE**

Na počátku roku 1980 se Švédsko stalo první evropskou zemí, která zakázala používání azbestu. O tři roky později pak azbest v těsnění zakázalo také Německo. Ale REINZ byl opět napřed. Již v roce 1981 představil první bezazbestový materiál vhodný pro těsnění hlavy válců a automobilový výfukový systém: aramidové vlákno s plechovou výstuhou. V roce 1986 přišla nová řada výrobků, které vyřešily problém s ochranou citlivé elektroniky od žaru a akustického záření výfukového potrubí a turbodmychadla v malém motorovém prostoru.

■ **REINZ A DANA**



V roce 1993 se REINZ stal součástí americké společnosti DANA, jednoho ze světově největších nezávislých výrobců sou-

částek pro automobilové a užitkové vozy. Výrobní úsek těsnění skládající se ze společností VICTOR v USA a REINZ v Německu je nyní celosvětově jeden z největších výrobců těsnění vystupující pod značkou VICTOR REINZ. Navíc společnost přišla s další převratnou technologií těsnění. Tentokrát to byla vícevrstvá ocelová technologie (MLS), jež nahradila tradiční měkké materiály. Nová MLS těsnění se skládala z několika vrstev ocele, které byly z části vypouklé a pokryté elastomerem za účelem zvýšení měrného tlaku. V roce 1999 byla uvedena do sériové výroby už druhá generace MLS.

■ **TECHNOLOGIE PRO BUDOUCNOST**

Krátce před příchodem nového tisíciletí zavedl VICTOR REINZ třetí výrobní úsek - zpracování plastů. Na vývoji prvního modulu víka krytu hlavy válců pro společnosti Opel a Deutz ještě spolupracoval se zkušenými partnery, ale od roku 2000 vyrábí tyto moduly pro vozy Ford na základě vlastního vývoje. Společnost tak dokončila svou přeměnu z pouhého výrobce součástek na dodavatelský systém. Např. nový Smart tak vedle MLS těsnění hlavy válců a vedlejších těsnění používá také ochranné díly pro výfukové potrubí a i víko ventilů hlavy válce. Navíc jsou už používány i prototypy třetí generace MLS vybavené speciálními teplotními senzory, které zastávají funkci řídicí jednotky elektronického chladicího systému. I takové moderní výrobky pomohou nejnovější generaci motorů splnit přísné výfukové normy budoucnosti...

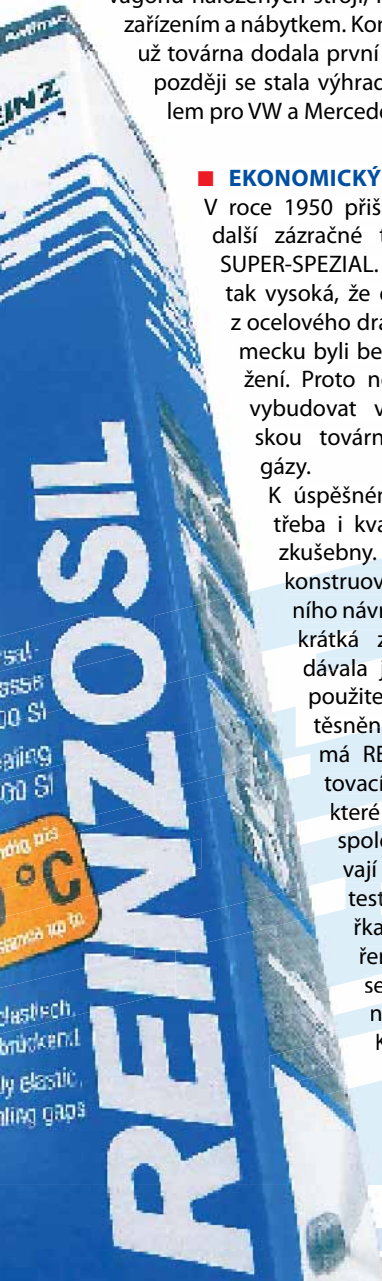


Vrchní vrstva s celoplošným (uvnitř) resp. částečným potažením (vně)

Vrstva vložky Wellen-Stopper

Spodní vrstva s celoplošným (uvnitř) resp. částečným potažením (vně)

www.reinz.com



STREET FIGHTERS

APM X-TREME TEAM

Na začátku letošní závodní sezony vtrhla do rybníku motocyklového sprintu a stuntridingu (motocyklové kaskadérství) pořádná štika. Diváci a hlavně soupeři si museli rychle zvyknout na nepřehlédnutelné modro-bílo-zelené barvy nového týmu streetfighterů APM X-TREME. Na rozdíl od vodního dravce sice nepožírá své menší a slabší konkurenty, ale stejně jako on si svojí kvalitou a dravostí okamžitě získal patričný respekt.



Oba kmenoví jezdci týmu sice svými totožnými motocykly Kawasaki ZX636R přidali k charakteristické modré a bílé barvě společnosti APM Automotive navíc typickou zelenou barvu japonského výrobce, ale žádní zelenáči to rozhodně nejsou...! Oba se věnují motocyklům již od svých 13 let a zatímco Pavel Beneš začínal motokrosem a terénními soutěžemi, kde v juniorském věku dosáhl svých největších úspěchů, o čtyři roky mladší Jirka Horský se věnoval od počátku silničním závodům a dotáhl to až k zisku tří titulů mistra České republiky v motocyklovém sprintu tříd Street 750 a Modifour.

APM X-treme se kromě závodů českého šampionátu ve stuntridingu účastní celé řady exhibic a vystoupení v rámci různých sportovních a kulturních akcí. V současné době je však v plné síle pouze polovina týmového páru. Pavel Beneš si na začátku července při pádu v tréninku vážně poranil rameno, následovaly operace a rameno stále ještě zpevňuje několik šroubů...

APM X-TREME TEAM

JEZDCI:

JIŘÍ HORSKÝ + PAVEL BENEŠ

Jiří HORSKÝ (35)



Stav: svobodný, bezdětný
Bydliště: Domažlice
Povolání: systémový specialista průmyslové elektroniky v Německu
Záliby: sport (kolo, plavání), vše okolo elektroniky

Pavel BENEŠ (39)



Stav: ženatý, manželka Alena, syn Robin (17)
Bydliště: Pařezov (8 km od Domažlic)
Povolání: soukromý podnikatel v oboru autodopravy a obchodu s automobily
Záliby: všechny disciplíny automobilového sportu

TECH. SPECIFIKACE MOTOCYKLŮ

KAWASAKI ZX636R

- r.v. 2004, výkon 130 PS
- odfuk motoru
- změna převodu z 15-40 na 14-50
- motocrossová řídítka Acerbis
- zesílené vrchní 'brýle'
- podsedadlový rám s hrazdou
- odpojené náklonové čidlo
- přední maska Cyclope Acerbis
- propojení zadní brzdy na řídítka
 - pancéřové brzdové hadice
 - padací ochranný rám
 - laminátová spodní kapotáž



BAVTE SE S NÁMI...



■ Motorkář se sajdkárou vezme stopaře. Kalí to pěkně fofrem a klukovi je na sajdce pěkná zima, tak mu chlápek poradí, aby si dal bundu zapínáním dozadu, že mu pod ni nebude tak foukat. Po chvíli jízdy si najednou chlápek všimne, že je sajdkára prázdná. Tak to rychle otočí, aby zjistil, kde stopaře ztratil. O pár zatáček zpátky najde chudáka na zemi obklopeného davem čumilů, z nichž jeden povídá: "Když jsme ho našli, ještě dýchal. Zkusili jsme mu narovnat hlavu, ale to už nepřežil."

■ Mladý a starý zaměstnanec jdou spolu do zaměstnání. Mladý si nese kupu prezentací, notebook, dva mobily, IPOD, tři čipové karty na krku, kufřík plný DVD, CD, USB atd. Naopak starý jde uvolněně jen s igelitkou se svačinou. A mladý s obdivem říká: „Po tolika letech práce to máte všechno v hlavě, že?“ - „Ne, pane kolego, u prdele ...!“

■ Z okénka automobilu vane na policistu dech vináren a výčepů. "Pane řidiči, víte, čeho jste se dopustil?" "Moment, moment," blábolí muž, "neříkejte nic. Já to musím uhádnout sám."

■ Policista vezme svou dívku na rande do kina. Když se film chýlí k závěru, dívka se k němu nakloní a zašeptá: "A teď přijde happyend." Polda zabručí: "Tak to doufám, že si nesedne před nás."

■ Jede chlap v džípu po poušti a najednou mu auto chcípne. Chlap vyleze a otevře kapotu. Chvilí dovnitř zírá, ale neví, co s tím. Najednou zničeho nic se vedle něj objeví bílý kůň, strčí hlavu pod kapotu, zařehťá a auto je spraveno. Chlap chvíli kouká, a když kůň zmizí, naskočí do auta a jede dál. Dojede do oázy, vyskočí z auta a vypráví svůj zážitek Arabům kolem. Když to dovypráví, jeden Arab mu povídá: "Tak to jste měl docela šťěstí. Ještě tu běhá takovej hnědej, a ten autům vůbec nerozumí."

1 Poznáš auto podle detailu?



Sudoku

9		5						8
4			5	7		1		6
	2	7	6					4
	9	6			3	5	1	2
7		4		1		3		
2	1		9	8				4
	8	1			4		9	
3			8				5	1
		2			7		6	

Je třeba do políček vyplnit čísla od jedničky do devítky tak, aby se každé číslo vyskytvalo v každém řádku, každém sloupci a každém barevném boxu právě jedenkrát...

2 Poznáš zaniklou značku?



Na obrázku je znak automobilky, která patřila k průkopníkům motorismu. První sériové vozy začala vyrábět už v roce 1891 a později se stala jednou z největších světových automobilek před 1. světovou válkou. Po druhé světové válce tato firma vyráběla menší vozy sportovního charakteru s předním pohonem a vzduchem chlazeným motorem. V roce 1967 byla koupena společností Citroën a tím prakticky zanikla.



APM AUTOMOTIVE BRNO



■ POBOČKA V METROPOLI JIŽNÍ MORAVY

Pokud by se měla mezi dvěma desítkami poboček APM Automotive hledat nejhezčí, vážným kandidátem na tento titul by jistě byla ta brněnská. Sídlí v atraktivní moderní budově, kam byla začleněna už při projektu. Prostory včetně skladu, prodejny či klimatizovaného školícího a zasedacího sálu tak byly postaveny potřebám dodavatele autodílů přímo na míru.

Pobočka APM Automotive v Brně byla jako nové centrální logistické a obchodní centrum pro Moravu otevřena 3. září loňského roku v obchodní zóně 'Nová Škrobárna' nedaleko brněnského centra. Areál mezi ulicemi Masná a Dornych je umístěn poblíž jedné z hlavních silničních tepen města, a tak je brněnská pobočka APM vzdálena jen pár minut cesty od světového výstaviště. Za



Vedoucí pobočky Jakub Ondra

ne celý rok svého působení se stala důležitým bodem v rozsáhlé logistice společnosti. Vždyť disponuje skladem o rozloze přes 1000 m², kde místo našlo 20 tisíc položek autodílů a příslušenství.

"Provoz našeho skladu zabezpečují dva směnovní mistři a šest skladníků. Ti pohotově připravují zboží nejen pro pět rozvozných tras pokrývajících všechny okresy Brněnského kraje, ale vzhledem k velikosti skladu obsluhují denně i zákazníky z celé ČR," popisuje vedoucí pobočky Jakub Ondra, který se podle vlastních slov stará hlavně o to, aby vše klapalo v souhře a pohodě. "Zákazníci směřují své požadavky osobně i telefonicky na čtyři profesně zkušené operátory-prodávče, kteří se snaží zdárně dořešit všechny objednávky. Občas se sice vyskytne nějaký problém, přesto myslím, že každý od nás dostane přesně to, co potřebuje."

Do kolektivu prodejny samozřejmě patří i pětice řidičů rozvozných vozidel a dva obchodní zástupci APM, kteří mohou brněnskou pobočku označovat za svou základnu - Jiří Dvořák a Jaromír Purgert. "Všichni dohromady tvoříme dobrou partu. A tak za dobu, co APM Brno funguje, od nás nikdo neodešel a kolektiv se pouze rozšiřoval. Je tu pohodová atmosféra. Většinu z nás sbližuje vašeň pro motorismus," usmívá se Jakub Ondra, který je také nadšeným motorkářem. A to přesto, že vlastní motorku už nějaký čas nemá a svůj čas věnuje hlavně rodině a půlroční dceři Denisce. Dalším velkým koníčkem 35letého muže je volejbal.

V automobilové branži se Jakub Ondra pohybuje už deset let, když z rodné Opavy se vydal za prací právě do Brna. Začínal u konkurence, později přešel k jednomu z významných zákazníků APM Automotive, a když tento úspěšný dodavatel autodílů otevřel brněnskou pobočku, stal se jejím šéfem. Může tak využít většinu svých zkušeností. A také je využívá. Pod jeho vedením Brno

naplnilo očekávání a přineslo zkvalitnění i zefektivnění logistické a zásobovací péče o zákazníky v celém moravském regionu.



APM Brno

Dornych 54/47 ; 617 00 Brno

email: brno@apm.cz

telefon: +420 531 012 622

fax: +420 739 530 845

otevírací doba: po-pá: 8:00 - 18:00
so: 8:00 - 12:00

Vedoucí pobočky: Jakub Ondra
Zástupce vedoucí: Tibor Popela

Rozvoz zboží:
Bezplatný, 2x denně (ráno a odpoledne)

Způsoby objednávání:
osobně, telefonicky, faxem,
e-mailem, hantecem

O správné fungování brněnského skladu o rozloze přes 1000 m² se starají skladníci pod vedením mistrů Jaroslava Příbranského a Petra Čechra, objednávky přijímají zkušení operátoři Michal Kment, Tibor Popela, David Kozel a Milan Hochman.

NAŠI DODAVATELÉ



NAŠE POBOČKY

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

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

Plzeň
Barrandova 14
tel. +420 377 244 064
plzen@apm.cz

Domažlice
Husova 4
tel. +420 379 768 899
domazlice@apm.cz

Olomouc
Chválkovická 80/55
tel. +420 585 314 568
olomouc@apm.cz

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

Ostrava - Nová Ves
Fričova 1
tel. +420 596 613 630
ostrava@apm.cz

Zlín
Tř. Tomáše Bati 283
tel. +420 576 201 955
zlin@apm.cz

Hradec Králové
Vlčkovická 223
tel. +420 498 501 177
hradec@apm.cz

Benešov
Táborská 2119
tel. +420 317 711 042
benesov@apm.cz

Ústí nad Labem
Haviřská 357/80
tel. +420 475 205 620
usti@apm.cz

Brno
Dornych 54/47
tel. +420 531 012 622
brno@apm.cz

Chomutov
Lipská 4696
tel. +420 474 334 267
chomutov@apm.cz

Karlovy Vary
Kapitána Jaroše 27/292
tel. +420 353 892 808
karlovy.vary@apm.cz

Most
Obránců míru 3/2945
tel. +420 417 639 238
most@apm.cz

Haviřov
Železničářů 1529/1c
tel. +420 596 810 083
havirov@apm.cz

Valašské Meziříčí
Poláškova 81/3
tel. +420 571 610 465
valmez@apm.cz



DEJ MI TO TAM... ..

...a budu ti věrně sloužit!



Složitý mechanismus musíte mít vždy pevně v rukou. **PODVOZKOVÉ DÍLY** pro osobní a užitkové automobily (včetně příslušenství brzd, silentbloků motorů a převodovek, ložisek, kloubů, uložení tlumičů...) od světově uznávaného výrobce Febi jsou proto maximálně **BEZPEČNÉ**, velice **SPOLEHLIVÉ** a přitom i vysoce **KOMFORTNÍ**. Navíc s německou kvalitou **Febi** za českou cenu od **APM Automotive**!

Profesionálně, zapojte se do partnerské sítě specializovaného servisního konceptu společnosti APM Automotive, Febi a Bilstein: **PODVOZKOVÉ CENTRUM APM BILSTEIN**

