čtvrtletník pro zákazníky APM Automotive

# APM AUTOMAGAZÍN

podzim/zima 2008

# KRÁSNÉ TVÁŘE NA CELÝ ROK

## Exkluzivní kalendář APM Automotive

Návštěva u výrobce - str. 7

Diagnostika - str. 16-17

Formule Autola - str. 26

# OCHRÁNÍM TĚ!

## ... ruku na to!

Asijské bojové umění **po staletí** znamenalo **jistotu a bezpečnost** pro jeho uživatele.
**Dlouholeté zkušenosti** specialisty na kvalitní autodíly pro japonské a korejské automobily **Herth+Buss Jakoparts** znamenají **jistotu** (správné volby) a **bezpečnost** (jízdy) i pro tebe! V nabídce **APM Automotive najdeš** přes 11.000 položek autodílů pro více než 3.500 různých modelů asijských aut…

HERTH+BUSS JAKOPARTS

APM® AUTOMOTIVE

Nádražní 104, 345 06 Kdyně, Tel.: 379 302 922, info@apm.cz, www.apm.cz

Váš dodavatel autodílů

## Slovo úvodem

*Pokud si myslíte, že máte vše pod kontrolou, nejedete dost rychle…*

*Mario Andretti*

Pomalu se blíží konec roku 2008.
Že Vám na této větě něco nesedí? Ano, je to tak! Konec roku se totiž blíží proklatě rychle…

Hektické období s sebou nese bilancování i ubývající čas na dotažení všeho, co je nezbytné ještě letos stihnout. A také plánování. Termíny hoří, stres se stupňuje… Ale každá mince má dvě strany. Každý rok si přeji, ať se všichni díváme pozitivně i na věci nepříjemné, obtížné a třeba i zdánlivě neuskutečnitelné. Vždyť jistě znáte ten rozdíl mezi optimistou a pesimistou u zpola naplněné lahve vína.

Jak to souvisí s autobranží? Jako s každým jiným oborem. Pro naše odvětví není teď v době finanční krize lehká doba. Přesto se můžeme z historie podobných období opřít o mnoho pozitivního. V těžkých časech se totiž ukáže opravdu stabilní firma, která je připravena nepříjemnosti zvládnout a nepřestává udávat tempo. A až se vše vrátí do ´normálu´, pojede bez zaváhání v čele pelotonu dál.

APM Automotive takovou firmou je. Věříme, že i Vy - naši obchodní partneři, ať už dodavatelé z celé Evropy i zámoří či zákazníci v Česku i na Slovensku - také. A nezáleží na tom, zda se jedná o ´velké ryby´ nebo naopak o malé s regionální působností. Všichni společně jsme dobří a budeme stále lepší!

Optimistický pohled Vám přeji nejen při pročítání APM Automagazínu, ale hlavně při všech Vašich činnostech v osobním i pracovním životě po následující vteřiny, minuty, hodiny, dny, měsíce i roky.

*Takže příjemné čtení,*
*krásné Vánoce, bohatého Ježíška*
*a nashledanou v roce 2009…*

**Robert Babor**
**P.R. manager – senior 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:

### OTAKAR ŠTAJF: TKM, NOVA I PARDUBICKÁ

Vydavatel motoristického časopisu SeTKání PhDr. Otakar Štajf byl za svůj život u řady významných projektů v nedávné historii naší republiky… **str. 8 a 9**

### MUŽ, KTERÝ ONEMOCNĚL FORMULÍ

Třebíčský obchodník s autodíly Pavel Langer patří k nemnoha českým formulovým jezdcům. Od roku 2004 navíc závodí s vozem vlastní konstrukce... **str. 26**

### JEN VODA UŽ NESTAČÍ

Moderní chladicí kapaliny musí být šetrné k motorům i životnímu prostředí. Jak je správně naředit či jak přesně zjistit jejich teplotu tuhnutí?... **str. 22 a 23**

## OBSAH

Kaleidoskop ..... 4-5
Bavte se s námi ..... 29

### Témata

Ota Štajf má o čem vyprávět ..... 8-9
Diagnostika, to není jen osciloskop ..... 16-17
Palivové filtry u vznětových motorů ..... 18-19
I bezúdržbové baterie potřebují péči ..... 25
Automobil, který stál u zrodu aftermarketu ..... 28

### APM Automotive

Také světem autoservisů hýbou informace ..... 10-11
Seriál: Historie společnosti (III.díl) .....12-13
Naše pobočka: Benešov ..... 14
Náš člověk: Michal Ištvánek .....15

### Naši partneři

Zeller a Gmelin: specialisté a řešitelé problémů ..... 7
Autoservis Svěchota ..... 20-21
NGK: všude, kde je potřeba jiskru ve válci ..... 24

Titulní foto:

***Exkluzivní kalendář APM Automotive***
*Pro VIP partnery jsme připravili limitovanou sérii kalendáře na rok 2009. Na černobílých fotografiích jsou půvabné modelky s vybranými autodíly ze sortimentu APM Automotive.*

## Z destiček Rixenberg je Barum

Slavnou českou značku **Barum**, dosud spojovanou výhradně s oblíbenými tuzemskými pneumatikami, chce firma Continental Teves AG & Co. oHG. využít také k propagaci a prodeji svých brzdových destiček. Právě značkou Barum totiž uznávaný výrobce patřící do koncernu Continental AG během podzimu 2008 nahradil jednu ze svých dosavadních obchodních značek brzdových komponentů - **Rixenberg**. Vedle brzdových součástek s uznávanou značkou **ATE** tak bude Continental Teves nabízet i destičky Barum. Změna se však týká pouze obalu, protože výrobce a tím i kvalita brzdových destiček zůstane stejná! Rozšíří se ale jejich nabídka. Oproti původním 160 položkám destiček Rixenberg bude pod značkou Barum nabízeno přes 220 položek včetně destiček pro řadu nových modelů evropských i asijských automobilek. Navíc už počátkem roku 2009 sortiment brzdových dílů Barum doplní také brzdové kotouče.

## Stěrače Bosch ECO: kvalita za dobrou cenu

BOSCH

Stěrače jsou sice nenápadnou, ale zejména v zimě velmi důležitou součástí automobilu, na kterou jsou z hlediska bezpečnosti, komfortu, ale i ceny, kladeny stále náročnější požadavky. Proto společnost **Bosch** v letošním roce přinesla na trh novou řadu stěračů **Bosch ECO**. Ty patří do kategorie cenově velmi dostupných a přitom značně kvalitních stíracích systémů. Ve své nabídce je samozřejmě má také APM Automotive.

I přes příznivou cenu nabízejí nové stěrače Bosch ECO nejen atraktivní design, ale také delší životnost a zejména klidný a tichý chod. Kvalitní stírání bez poskakování a šmouh zaručuje celokovový rám, který stabilizuje ocelovou lištu stěrače a tím zajišťuje dobré a trvanlivé přilnutí gumového stírátka ke sklu. Speciální konstrukci rámu doplňují velké otvory pro lepší obtékání vzduchem, takže stěrače Bosch ECO splňují i velmi přísné nároky na aerodynamiku moderních vozidel. Pro snadnou montáž jsou navíc vybaveny tzv. Quick-Clip adaptérem.

*Nová řada stěračů Bosch ECO doplňuje již osvědčené typy **TWIN** a **AEROTWIN**, rovněž z nabídky společnosti APM Automotive. Exluzivní novinkou v jejím sortimentu jsou navíc i originální gumičky s grafitovou úpravou pro stěrače těchto osvědčených řad v délkách 600 či 750 resp. 610 mm (gumičky RB339AERO600, RB339AERO750 a RB339TWIN610).*

## Optimální rok přináší nejen dárky, ale také novinky

V rámci kampaně **OPTIMÁLNÍ ROK 2008** společnost APM Automotive nejen rozdávala hodnotné dárky za odběr autodílů značky **Optimal**, ale také se snažila o rozšiřování již tak bohatého sortimentu od tohoto německého výrobce. A tak už od léta mohou zákazníci objednávat kvalitní **brzdové kotouče** Optimal (v nabídce je celkem cca 900 položek kotoučů pro osobní a užitková vozidla), ke kterým v průběhu září přibyly **i brzdové bubny**. A stejně jako díly řízení, zavěšení náprav či motorové díly Optimal, jejichž výhradním dodavatelem na český trh je již řadu let právě APM Automotive, se také brzdové komponenty této značky vyznačují vynikajícím poměrem ceny a užitné hodnoty. Všechny uvedené díly odpovídají evropským a mezinárodním standardům a normám (TS16949, QS9000, VDA 6.1, ISO 9001:2000, GVO 1400/2002,…) pro aftermarketový trh. O kvalitách výrobků mnichovské firmy navíc svědčí mimo jiné i velmi dobré výsledky v řadě srovnávacích testů.

## Moderní diagnostika pro použití s počítačem i bez

Rozšíření nabídky diagnostických přístrojů hlásí specialisté AutoPROFITEAMu. Navázali totiž spolupráci s českou firmou **DevCom s.r.o.** a mohou tak prezentovat a testovat v praxi moderní přístroj **TS Pro** určený pro sériovou diagnostiku (čtení a mazání paměti chyb, čtení parametrů, test akčních členů…). Přístroj, který je zároveň použitelný pro paralelní měření osciloskopem, spojuje výhody přenosného přístroje a osobního počítače, které jsou v poslední době stále častěji využívány. Kromě příjemného uživatelského prostředí totiž mohou obsahovat i rozsáhlý informační systém. **TS Pro** disponuje displejem a jednoduchou klávesnicí umožňující pracovat i v náročných podmínkách nebo v terénu. Po připojení k počítači lze provádět veškeré diagnostické funkce pomocí dodaných programů, když přístroj **TS Pro** slouží jako adapter mezi řídící jednotkou a počítačem. Vedle této praktičnosti zákazníci jistě ocení i možnost postupného dokupování vybraných modulů pro diagnostiku jednotlivých značek.

*Firma DevCom byla založena v roce 1999 absolventy Fakulty elektrotechnické ČVUT Praha s cílem vyvíjet a vyrábět přístroje pro automobilový průmysl. Po několika letech úspěšného fungování se společnost vrhla také na oblast letecké a vojenské techniky a nyní se podílí mimo jiné na vývoji pozemní navigace pro modernizované tanky T72 M4.*

## Novinka v sortimentu APM: Špičkové nářadí GEDORE

*Devadesátiletá tradice, moderní technologie a náročné výstupní kontroly - to jsou aspekty, které dělají z firmy GEDORE jednoho z nejuznávanějších světových výrobců nářadí.*

Dílenské i speciální nářadí **Gedore** od října přináší na český trh společnost APM Automotive, která už řadu let nabízí také speciální autoopravárenské přípravky značky **Klann** patřící rovněž do silné mezinárodní skupiny Gedore Group. Do té dále patří firmy **Rahsol, Dremotec, Dako, Habero, Ochsenkopf** a **Metec,** zabývající se rovněž výrobou kvalitního nářadí a pracovních přípravků pro nejrůznější obory. Nářadí prémiové značky tohoto koncernu s továrnami po celém světě vyniká přesností, kvalitou použitého materiálu i skvělým dílenským zpracováním. V katalogu Gedore (obj. č. 6645302) nechybí ani méně obvyklé typy nářadí či nástavců či praktické úložné boxy a nástěnné systémy. Navíc nářadí lze nakupovat jak v různě širokých setech tak jednotlivě.
Firma Gedore, která je největším německým producentem nářadí, je držitelem certifikátu jakosti DIN ISO 9001.

*Obj. čísla u APM Automotive: GED + číslo z katalogu (např. GED7685530 = momentový klíč 40 - 200 Nm).*

## Moderní těsnění pro opravy zítřka

Dnešní novinky v prvovýrobě budou v budoucnu samozřejmostí na trhu s náhradními díly. I s touto vizí představila firma **Elring** na veletrhu ve Frankfurtu už třetí generaci těsnění hlavy válců typu **Metaloflex®**, tedy výhradně kovového těsnění s mikropovlakem z polymeru. To zásluhou nové technologie ražení ještě lépe plní stále náročnější požadavky na těsnost systému vyplývající ze zvyšování vstřikovacích a zapalovacích tlaků. Společnost ElringKlinger vyvinula i nový stabilní krycí materiál na bázi elastomeru použitelný v oblasti mikrotěsnění.

*Těsnění typu Metaloflex® jsou konstruována z jedné či více tenkých vrstev speciální oceli a na rozdíl od kovoplastických těsnění jsou velmi tenká a pružná. Zaručují dokonalou těsnost mezi blokem motoru a hlavou válce při vysokých tlacích komprese motoru. Dnes je tento systém používán téměř u všech moderních motorů a je tedy i na cestě na trh s náhradními díly, kam těsnění se značkou Elring dodává společnost APM Automotive…*

## Unikátní baterie MOLL

Řadou unikátních patentovaných řešení disponují špičkové autobaterie celosvětově uznávané značky **MOLL**, které rozšířily sortiment APM Automotive. U baterie označené M3plus K2Doppeldeckel je to např. dvojité víko pro zvýšení ochrany před únikem kyseliny. K vysokým startovacím výkonům a bezpečnému provozu přispívají také šroubové uzávěry s vícenásobnou těsností, mezičlánková propojení či systém centrálního odplynování s ochranou proti zpětnému zápalu. Díky skvělým vlastnostem a prvotřídní kvalitě používá akumulátory Moll řada automobilek už v prvovýrobě. Vedle značek Renault, Škoda, Seat, VW či Mercedes jsou to i sportovní vozy Porsche nebo Lamborghini.

Firma MOLL byla založena v roce 1945 v německém Bad Staffelsteinu, kde Peter J. Moll začal vyvíjet a vyrábět autobaterie zejména pro německé automobilky. Dnes produkuje baterie nejen pro automobily, ale také pro letadla, lodě či ponorky a dodává i solární články.

## Ve zkratce:

■ Po dlouhodobém dílčím testování a úpravách byl 29. října v kdyňském centrálním skladu APM Automotive spuštěn systém kompletního počítačového vyskladňování. Moderní čtečky čárových kódů odstranily nepřehledné papírování a po dubnovém rozšíření o dvoupatrovou regálovou galerii přinesly do skladu ve Kdyni další významnou změnu.

■ Levnější alternativou moderních bezramínkových stěračů **Valeo** řady Silentio X.TRM jsou nové řady Compact Revolution a Compact Evolution, obě také v nabídce APM Automotive. Zatímco první řada nabízí stěrače jednotlivě v doporučených délkách, řadu Evolution tvoří dvoudílné sady pro vybrané typy vozidel. Katalog s kompletní nabídkou Valeo Compact objednávejte pod číslem 66120953091.

■ Známý revoluční den 7. listopadu byl letos lehce revoluční také ve společnosti APM Automotive. K uvedenému dni v ní na vlastní žádost ukončil po devíti letech svoji pracovní činnost ředitel obchodu **Martin Kurek** a vzápětí nastoupil do vedení firmy, která je významným zákazníkem APM. Pravomoce obchodního ředitele na přechodné období převzal jednatel společnosti ing. Svatopluk Krejsa.

## Žárovky si u APM vybere každý

Přestože správně fungující světlomety a osvětlení vozidla jsou důležité po celý rok, jejich kvalitu motoristé ocení zejména v zimním období, kdy je jízda za snížené viditelnosti prakticky nevyhnutelná. Zárukou, že budou světla plnit svoji roli na 100%, jsou kvalitní žárovky, jichž společnost APM Automotive nabízí širokou škálu v nejrůznějších cenových i výkonových úrovních.
Především jsou to oblíbené žárovky značky **Trifa** se skvělým poměrem kvality a ceny, které německý výrobce s tradicí od roku 1929 a s vlastními světelně-technickými zkušebními laboratořemi úspěšně dodává do celého světa. Optimální výkon při nízkých nákladech nabízejí žárovky **Elta**, cenově nejdostupnější alternativu pro nenáročné uživatele pak představuje široká nabídka žárovek **FSL**. Naopak tu nejlepší kvalitu přinášejí špičkové žárovky **Osram**, které patří k vůbec nejlepším na trhu a jejichž vlajkovou lodí je řada NightBreaker™ se zvýšenou svítivostí. Novinkou v sortimentu APM Automotive jsou žárovky firmy **Bosch**, která se vývoji a výrobě světelné techniky, tedy žárovek i světlometů, věnuje již od roku 1913.

# ZKUS MĚ!

**... a už nebudeš chtít nic jiného!**

Divinol® by Zeller+Gmelin

Vysoce kvalitní lehkoběžné motorové oleje **DIVINOL®** pomohou udělat z vašeho motoru správně fungující mechanismus. V nabídce **APM Automotive** jsou také za velmi výhodné ceny převodové či speciální oleje a další maziva od stejného německého výrobce. Vyberte si z rozsáhlé nabídky katalogů maziv Divinol pro osobní i užitková vozidla (obj.č. 6630901) nebo pro zemědělství a lesní hospodářství (obj. č. 6630903).

APM® AUTOMOTIVE

Váš dodavatel autodílů

Nádražní 104, 345 06 Kdyně, Tel.: 379 302 922, info@apm.cz, www.apm.cz

# PŘEDSTAVUJEME DODAVATELE...

## ZELLER & GMELIN: SPECIALISTÉ A ŘEŠITELÉ PROBLÉMŮ

*Téměř uprostřed dvacetitisícového německého města Eislingen, na místě bývalé papírny, stojí už více než 140 let výrobní rafinérie a centrála firmy Zeller & Gmelin. Právě z té už řadu let míří pravidlené dodávky motorových olejů značky Divinol do skladu společnosti APM Automotive, která je prakticky výhradním distributorem těchto olejů pro Českou a Slovenskou republiku.*

### Široký záběr

Firma Zeller & Gmelin GmbH byla založena v roce 1866 a patří tak k výrobcům provozních kapalin a průmyslové chemie s dlouhou tradicí. Vedle centrály v Eislingenu a několika poboček v SRN má filiálky v USA, Velké Británii, Itálii, Nizozemsku, Dánsku a také v Česku, přesněji v Jihlavě. Pod vlastní obchodní značkou DIVINOL® nabízí obsáhlý výrobní program kvalitních maziv pro motorová vozidla a zvláštních produktů, které na základě požadavků trhu neustále dále vyvíjí a přizpůsobuje. Vývoj a výrobu firma rozděluje do čtyř základních produktových skupin: automobilové oleje, průmyslová maziva, chemie a tiskařské barvy.

### Automobilismus

V motoristickém průmyslu se Zeller & Gmelin specializuje převážně na motorové, převodové a další speciální oleje pro osobní, užitkové i nákladní automobily, autobusy, traktory, motocykly a další speciální vozidla. Širokou paletu navíc doplňuje řada Divinol-speciální produkty, tedy na tři stovky výrobků, které nacházejí uplatnění ve stavebnictví, zemědělství nebo v lesním hospodářství jako např. Divinol - Bio řetězový olej k mazání řetězových pil.

Vysoce výkonná automobilová maziva značky Divinol zkouší a pak také doporučují přední výrobci motorových vozidel. Právě neuspěchané pečlivé zkoušky svých produktů považuje firma spolu s vlastním vývojem a nejlepší kvalitou olejů i aditiv za základní předpoklady pro úspěch značky. Není tedy divu, že už od počátku 20. století je DIVINOL spojován také s motoristickým sportem, který nabízí možnost důkladných zkoušek. Právě využití poznatků z extrémních provozních podmínek závodních speciálů ve spojení s nejmodernějšími technologiemi zaručuje vysokou kvalitu a užitnou hodnotu všech olejů a provozních kapalin. Motorsport firma podporuje sponzorováním nejen řady závodníků. Důkazem je i divácky oblíbený Divinol Cup, prestižní evropský mistrovský seriál okruhových závodů cestovních vozů, který se jezdí nejen na světoznámých okruzích v Německu, Rakousku či Francii, ale také v Mostě nebo Brně.

### Průmysl

Jako specializovaná firma na průmyslová maziva nabízí Zeller & Gmelin produkty a řešení problémů pro nejrozmanitější oblasti užití. Ve vlastním výrobním centru vyrábí více než 700 typů vysoce výkonných maziv. Za jejím úspěchem na trhu stojí mimo jiné flexibilita a vysoká odbornost při splňování speciálních požadavků zákazníků i při řešení problémů z výrobních procesů nebo z oblasti použití. Podobně velký důraz na úzké propojení vývoje s praxí klade firma také v rámci divize chemie. Ta se zabývá především vývojem chemických produktů pro nejrůznější způsoby ošetření mnoha typů povrchů, ať už je to čištění, péče a zušlechťování či povrstvení. Eislingenská chemička se specializuje rovněž na tiskařské barvy a jméno Zeller & Gmelin je opět spojováno s vysokou kvalitou a spolehlivostí, navíc poskytuje i různá speciální řešení. Např. odolnost proti UV záření u tiskařských barev firma řeší už od roku 1970.

Úspěchy firmy Zeller & Gmelin jsou založeny na inovačních produktech, na dlouholetých zkušenostech z výzkumu a vývoje i na individuálním servisu a stálé blízkosti k zákazníkům. Rozhodující roli samozřejmě hraje kvalita. Proto je firma certifikována podle DIN EN ISO 9001/2000 a dodržování systému kvality potvrzují pravidelně prováděné audity.

I tento přibližně sedmisetkoňový speciál Porsche 996 GT2 libanonského jezdce Chanouki Chikhaniho vozí při okruhovém šampionátu Divinol Tourenwagen Cup (DTC) reklamu APM Automotive. Firma, dovážející výrobky Divinol na český a slovenský trh, je také řadu let partnerem při závodech DTC na mosteckém autodromu.

# NELITUJI NIČEHO, ČÍM JSEM KDY V ŽIVOTĚ PROŠEL

**PhDr. Otakar Štajf**

- narozen 23.12.1947 v Kraslicích
- absolvent Fakulty sociálních věd a publicistiky UK v Praze
- podnikatel, vydavatel, novinář,…
- záliby: rodina, výtvarné umění, hudba, cestování

*Dnešní mladá generace zná jméno **PhDr. Otakara Štajfa** většinou jen jako otce českého rallyového závodníka Vojtěcha Štajfa. Pětatřicátníci a starší si ho možná vybaví i jako bývalou populární tvář z televizní obrazovky. Dnes se s ním setkávají převážně lidé z vrcholových obchodních a kulturních kruhů. To je však minimum z aktivit letos jedenašedesátiletého muže.*

Ač vnímán jako ´echt´ Pražák, je Ota Štajf rodilý Západočech a stále se k tomu hrdě hlásí. Na svět přišel v Kraslicích u Sokolova, kam jeho otec přišel po II. světové válce v rámci osidlování pohraničí a maminka polské národnosti tam zůstala po totálním nasazení v Německu. Rodiče se poznali v místním Sokole a později se s osmiletým Otou a jeho sourozenci přestěhovali do Rokycan. Rodina nikdy neměla peněz nazbyt, rodiče přesto dokázali dětem dopřát co nejvyšší vzdělání a jako věřící vštípit i pevné morální hodnoty.

Otakara Štajfa v mládí nejvíce ovlivnily dvě věci - působení ve sboru Českobratrské církve evangelické a činnost v ochotnických divadelních spolcích. Jak sám říká, byla to dobrá průprava pro jeho osudové životní milníky:

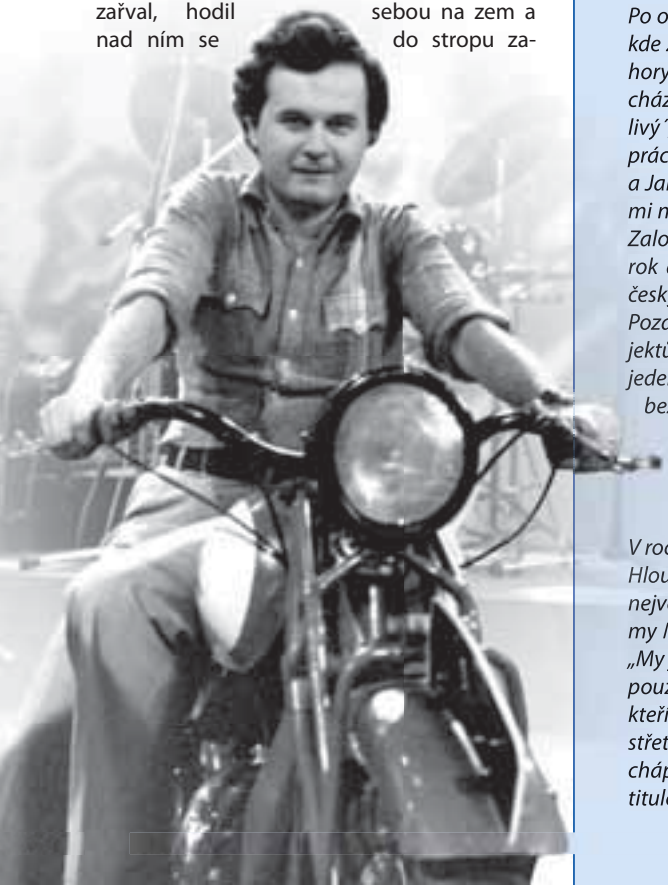
## ČESKÝ ROZHLAS A ČESKÁ TELEVIZE

„Po gymnáziu jsem se až na druhý pokus, tedy v roce 1966, dostal na žurnalistiku. Na fakultě jsem externě spolupracoval i s Českým rozhlasem, kde jsem byl v létě 1968 na praxi. Při invazi jsem tak měl průkazku pracovníka rozhlasu a okupační noc na 21. srpna jsem prožil přímo v centru dění. Vzpomínám, jak jsem šel dva kroky za Ondřejem Neffem do místnosti s okny na Vinohradskou třídu a on najednou zařval, hodil sebou na zem a nad ním se do stropu zaryly kulky ze samopalu. Když se dostali Rusové dovnitř, postavili nás s rukama opřenýma o zeď na chodbu a hlídal nás voják s nabitým samopalem… Měli jsme strach, byl dost nervózní. Pustili nás až v 9 hodin ráno.

V březnu 1969 mi docent Kovařík z fakulty, což byl zároveň šéf tehdejší Redakce druhého programu a barevného vysílání ČST, nabídl post moderátora nového cestopisného magazínu Cestujeme po světě, a tak jsem pronikl do televize, kde jsem strávil 14 let. V roce 1971 jsem měl jít na vojnu do Armádního uměleckého souboru a ještě jsem se stihl oženit. Začala ale normalizace, a tak jsem vzhledem k politickým ´hříchům´ dostal povolávací rozkaz k silniční brigádě do Horních Počápel na Mělnicku. Z vojny jsem se do televize vrátil, ale mezitím ´moje´ redakce zanikla.“

## TKM A VLAŠTOVKA

„Na ´dvojce´ jsem měl na starosti dokumentární filmy. Po vojně přišla nabídka na pořad pro mladé, a tak jsem spoluvytvářel brzy velmi sledovaný Televizní klub mladých (TKM). Původně měl jen 50 minut, roku 1977 se ale stopáž rozšířila na tříhodinový blok. Popularita TKM stále rostla, jenže já ani kolega moderátor Jan Vala jsme nebyli ve straně a některým soudruhům



### *Některé další životní milníky:*

*Po odchodu z televize našel Otakar Štajf útočiště na tiskovém odboru **AKADEMIE VĚD**, kde zůstal až do sametové revoluce. Ta přinesla mimo jiné i nabídky na návrat na Kavčí hory, ale tehdy 42letý muž přijal raději místo šéfredaktora časopisu **TÝDENÍK ČST**. „Vycházel v nakladatelství Rudé právo a právě já, dříve pro soudruhy tak politicky ´nespolehlivý´, jsem měl legitimaci Rudého práva...,“ usmívá se bývalý moderátor, který se k televizní práci výrazněji vrátil až v roce 1993. Spolu se známými z fakulty, Vladimírem Železným a Janem Vítem, totiž stál - byť jen krátce - u zrodu **TV NOVA**. „Pak jsem odešel, neboť se mi některé věci nelíbily,“ vysvětluje Štajf. Založil vlastní produkční společnost a rok dodával do ČT pořad **VIZITKÁŘ** o českých kontroverzních osobnostech. Později stál i u dalších zajímavých projektů. Mimo jiné pomáhal rozběhnout jeden známý **PENZIJNÍ FOND**, který i bez mateřské banky v zádech ovládl čtvrtinu trhu. Jenže opět narazil na neochotu plnit domluvené a opět raději skončil.*

*V roce 1992 Otakar Štajf spolu s Liborem Hlouškem uspěli v konkursu na pořádání 102. ročníku **VELKÉ PARDUBICKÉ** s podporou největšího světového výrobce alkoholických nápojů Seagram, který prostřednictvím firmy Martell byl už léta hlavním sponzorem slavné Velké národní v Aintree u Liverpoolu. „My jsme tak mohli stejným sponzorem prestiž Pardubické pozvednout. Bohužel zůstalo pouze u jednoho ročníku,“ lituje zdatný organizátor s tím, že na vině byli ´ochránci zvířat´, kteří při hlavním dostihu vnikli na dráhu, a jejich následný celoevropsky medializovaný střet s policisty. „Po jednom z rámcových dostihů mi Patrik Martell řekl: ´M´sjé Štajf, jistě chápete, že příští rok již nemůžeme ve sponzorství pokračovat.´ Chápal jsem, zvláště po titulcích v novinách druhý den.“*

to začalo vadit. A v roce 1980 se přitvrdilo. V únoru nastoupil nový šéf, který prohlásil: ´Vím o zvěstech, že jsem sem byl dosazen, abych rozprášil dvojici Štajf, Vala. Ale není to tak, naopak TKM je můj nejoblíbenější pořad!´ V září si mě však zavolal a řekl: ´Vím, co jsem v únoru řekl, ale bylo to tak. Od zítřka končíš!´ Jediná šance byla přejít do Pionýrské vlaštovky, což tehdy bylo klasické politické vymývání mozků dětem. Byl tam přeřazen i vedoucí redaktor TKM a můj kamarád Libor Hloušek. Paradoxně se nám ve Vlaštovce více uvolnily ruce, protože se na ni nikdo nedíval a tak byla téměř bez cenzury. Tak to bylo až do poloviny roku 1983. Ale protože se na to děti začaly dívat a posílat koše dopisů, tak si toho soudruzi všimli. Vrátil jsem se z dovolené a zjistil, že už nemoderuju... A v roce 1984 jsem už nesměl nic. Vystřihli mne z titulků a stal jsem se nežádoucím. Dostal jsem na vybranou – buď o prázdninách odejdu nebo dostanu v září vyhazov. Zároveň jsem se dostal na jakousi černou listinu a v médiích jsem se nechytal.

## VYDAVATELSTVÍ OSMIUM

„Osmium, to je současnost. Začali jsme vydávat časopisy a knihy, například historické romány pana řídícího učitele Šrámka. Nyní už šest let vydáváme pro dovozce vozů Subaru časopis pro příznivce značky. Vychází dvakrát ročně a od skromnějších začátků v roce 2002 se změnil v reprezentativní periodikum. Před více než pěti lety jsme se synem Vojtou rozběhli vydávání čtvrtletníku SeTKání - motoristického magazínu dobré pohody. V dohodě s Ministerstvem dopravy se distribuuje v síti Stanic technické kontroly v celé ČR. Je zdarma k dispozici návštěvníkům STK, pomáhá jim příjemně naplnit čas, který tam musejí strávit a snaží se kromě zajímavého čtení nabídnout i praktické rady. Ve spolupráci s BESIPem v něm pravidelně probíráme také otázky bezpečnosti provozu. Mým motoristickým přáním je, abychom my motoristé už konečně dokázali být k sobě slušnější a vstřícnější a aby policie opravdu pomáhala a chránila.

Práce v televizi mi umožnila potkat i některé osobnosti motoristických sportů. A tak na obálce minulého čísla SeTKání připomínáme Frantu Šťastného, který určitě zůstává zapsán v paměti a v srdcích generací fanoušků. Ale zejména každého, kdo měl příležitost s ním posedět a poslouchat jeho strhující a vtipná vyprávění."

### *Ota Štajf a motorismus:*

*Jako kluk fandil motokrosu a dodnes rád zajde na břevnovskou Markétu na plochou dráhu. „V roce 1978 jsem tam točil pořad s plochodrážním jezdcem Jiřím Štanclem, který mne nechal na své motorce projet. Měl jsem tam i syna Vojtu, byly mu 4 roky, tak jsem si ho posadil na řidítka a někdo udělal fotku. A když teď říkám, že nevím jak se Vojta dostal k závodění, on tvrdí, že ta fotka je důkaz, že jsem ho k motorismu přivedl já," vypráví muž, který si první řidičák udělal kvůli tehdejší novince **Jawa 50 Pionýr**. „Na malých motocyklech začínaly postupně jezdit i naše tři děti. Rodina mi spílala, že je v tom podporuju – chceš, aby se zabily? A já právě dělal všechno proto, aby se nezabily! Bylo lepší, když ty základní pády z přecenění sil, které prožije prostě každý motocyklista, absolvovaly v menších rychlostech."*

Otakar Štajf se synem Vojtěchem

*Motorku si pořídila také jeho žena. „Když jsem byl na vojně, koupila skútr Čezetu a hned ho cestou domů vyválela. Ale dokázala mi svoji obrovskou lásku – to vše podstoupila, aby za mnou mohla jezdit," vypráví Ota Štajf s tím, že první auto - **Ladu 2103** - si pořídili až po narození syna Vojty. S ním a jeho mladšími sestrami, Madlenkou a Adélkou jezdili v tzv. žigulících po celou éru socialismu „Pak už se ve výběru a správě našich aut začal angažovat Vojta, já na to příliš nejsem. Do **Škody Felicia** sehnal úpravu, kterou měla v autech policie, aby jezdily rychleji. A tak třeba ve Španělsku jsme v pěti a plně naložení uháněli přes 170 km/h. Pak jsem na Vojtovu radu koupil **Opela Calibru**, rodinný **Peugeot 605**, terénní **Ssangyong Musso**, **Mitsubishi** a naftový **Opel Astra Combi**. Poslední tři roky mám **Subaru**."*

## SYN VOJTA

„Já nikdy nebyl motoristický novinář. Takže se tato role nezdědila tradičně z otce na syna, ale opačně – Vojta to dělal dříve než já. A jeho rallyová kariéra? Na rozdíl od většiny svých soupeřů vstupoval Vojta do rallysportu bez přímé podpory rodinného autoservisu nebo dealerství a jen vlastním talentem a úsilím se propracoval mezi „velké kluky" do české a i středoevropské závodnické extratřídy. Na otázku, zda se o něj při závodech bojím, musím na rovinu říci, že víc trnu v tréninkových dnech, kdy jezdí ´v civilu a v civilním autě´ po tratích v plném provozu, než při vlastním závodě na uzavřené trati ve vyztuženém voze a předepsané výstroji. Může se to zdát paradoxní, ale poté, co mi dal k 55. narozeninám dárek, že s ním v jeho tehdejším Fordu Escort Cosworth pojedu jako navigátor Pražský rallysprint, se mé obavy zmenšily. Zažil jsem na vlastní kůži, že to za volantem opravdu umí!"

## NADACE BEZPEČNÁ JÍZDA

„Nezisková organizace Bezpečná jízda má svůj program v názvu. Z praktických kroků, které pro jeho naplnění učinila, mohu připomenout třeba podíl na vydání Atlasu s vyznačením zvlášť nebezpečných úseků silniční sítě v ČR nebo na budování převratného signalizačního systému na přechodu pro chodce před školou v Ruzyňské ulici v Praze 6.

## APM AUTOMOTIVE

„Jezdím naštěstí ve vozech, které nevyžadují, abych se v nich vrtal. A ty případy, kdy musím zvednout kapotu, jako je kontrola a dolití provozních kapalin, zvládám. Pokud potřebuji náhradní díly nebo jiné věci do svých vozů, tak mohu APM Automotive všem osobně doporučit. Nemám žádnou špatnou zkušenost. A spolupráci našeho čtvrtletníku SeTKání s APM Automotive si pochvaluji nejen já, ale i naši čtenáři. Alespoň stále rostoucí počet kladných ohlasů to dokazuje."

# TAKÉ SVĚTEM AUTOSERVISŮ HÝBOU INFORMACE

*Tak jako se stále zdokonalují automobily a jejich systémy, musí se zdokonalovat také práce mechaniků v autoservisech. Moderní vozy jsou totiž stále složitější a potřebují stále větší odborníky. Proto je tu servisní koncept AutoPROFITEAM se specializovanými projekty brzdových, klimatizačních a podvozkových center. A jednou z největších výhod členství v tomto konceptu je systém celoživotního vzdělávání…*

Už brzy začnou platit nové normy Euro 5 a 6 s přísnějšími limity emisí a s jejich příchodem bude pro servisy ještě důležitější mít silného partnera schopného zprostředkovat nejen technické informace, ale také to, jak s nimi zacházet a jak je využívat. „Výrobci sice musejí na základě tzv. blokové výjimky tyto informace zpřístupnit i neznačkovým servisům, zatím však není jasné, jakou formou to budou provádět. Důležité ale je, že výrobci budou muset zpřístupnit také informace o případných výrobních vadách jednotlivých automobilů. „Má-li dnes auto nějakou výrobní vadu v softwaru řídících jednotek a výrobce automobil neopraví třeba v rámci svolávací akce, tak pokud si zákazník nestěžuje, nikdo na to vlastně nepřijde," vysvětluje ředitel AutoPROFITEAMu Josef Polák s tím, že v budoucnu by automobilky měly své informace o např. špatně nahraném softwaru zpřístupnit všem servisům. Nejen značkovým. Ale i pak bude cesta této informace k servisu snazší, pokud bude zprostředkována odborným partnerem. Zvláště, chce-li servis opravovat širokou škálu vozů, protože bude velmi obtížné a hlavně i finančně a časově náročné získat všechna potřebná data. A pokud se při opravě auta dostane tzv. ´do úzkých´, kdy veškerá měření jsou v pořádku, ale problém trvá, řešením může být právě skrytá závada v softwaru řídící jednotky. V takovém případě je dobré mít někoho, kdo může pomoci. A právě takové partnerství AutoPROFITEAM nabízí.

Ing. Ján Pančík

***Snazší dostupnost technických informací po zpřístupnění dat od výrobců bude jen zdánlivá. Informací bude tolik, že servisy budou potřebovat někoho, kdo je roztřídí.***

„Máme propracovaný systém školení, na kterých automechanici mnoho z těchto informací dostanou a kde se nejen dozví vše potřebné o možných problémech, ale nové poznatky si mohou hned vyzkoušet a ještě lépe osvojit. Navíc můžeme údaje zahrnout do našeho webového katalogu náhradních dílů jako je to v případě Climatic Center," nabízí manažer projektu vzdělávání APT ing. Ján Pančík.

## Školení jako základní princip

Na systém neustálého doškolování byl kladen důraz už od vzniku AutoPROFITEAMu, s přibývajícím časem je ale pravidelné doškolování a celoživotní vzdělávání automechaniků stále důležitější.

Když projekt začínal, byla úroveň vozidel jezdících po ČR a tedy i do autoservisů zcela jiná, než v současnosti. „Před těmi čtyřmi lety jezdily do neznačkových opraven, které tvoří velkou část našich partnerů, vozy s relativně jednoduchými elektronickými systémy.

Dnes ale do těchto servisů jezdí mnohem modernější vozy. Jsou sice stále zhruba dva nebo tři roky staré, ale s rokem výroby 2005, 2006 se od stejně starých vozů jezdících před čtyřmi lety výrazně liší. Především bezpečnostní systémy jsou stále složitější a k jejich opravám je potřeba stále více informací. Proto musíme systém školení, který je základním kamenem našeho projektu, neustále zdokonalovat a přizpůsobovat potřebám trhu. A díky rozrůstajícímu se týmu odborníků se to daří," dodává Pančík.

Jeho tým školitelů APT se nejen rozrůstá, ale postupně také tématicky rozděluje, aby každý školitel měl na starosti určitý segment. Dříve byl jeden školitel schopný školit vše od brzd přes klimatizace až po diagnostiku. To už ale není možné a každý školitel musí mít vlastní specializaci. Jedině tak si uchová potřebnou úroveň. Proto v létě tým kmenových školitelů APT posílil také ing. Lubomír Kroužílek, bývalý učitel odborné přípravy ostravské střední dopravní školy, který byl mimo jiné na stáži v Japonsku a který spolupracoval s AutoPROFITEAMem několik let zejména jako lektor klimatizací. Nyní ale bude školit hlavně problematiku spadající do nejnovějšího konceptu Podvozkových center.

Na začátku vše zařizoval jeden člověk a to prostřednictvím prakticky výhradně externích školitelů od jednotlivých firem. Dnes AutoPROFITEAM také využívá osvědčená školení firem jako jsou Bosch, IHR, Atal, Ate či MotorExpert, stále více témat ale pokrývá vlastními školiteli. „Zatím jich je pět a do budoucna jejich počet určitě poroste stejně jako počet témat, která bude třeba školit," předjímá Pančík s tím, že odborníkem předávajícím své bohaté zkušenosti a znalosti o servisní technice je také šéf AutoPROFITEAMu Josef Polák. Ke školitelům se samozřejmě řadí i diagnostičtí experti APT, kteří provádějí nejen zaškolování obsluhy prodávaných přístrojů, ale nabízejí i privátní školení ušitá na míru zákazníka. „To je letošní novinka, která má zatím velmi příznivé ohlasy. Zákazník si sám určí, co by chtěl slyšet a co jej z problematiky diagnostiky zajímá - ať už jsou to benzínové či naftové motory, nebo jen práce s osciloskopem nebo konfigurace řídících jednotek. Naši technici připraví speciální školení, které se uskuteční přímo u zákazníka pro jeho zaměstnance a na jeho vybavení," upřesňuje muž, jež má u APM Automotive přípravu a pořádání školení na starosti.

Důležitou součástí školícího systému je také technická literatura a odborné publikace. Proto vznikají tzv. instruktážní sešity, které jsou účastníkům školení k dispozici. Jako první bylo třeba utřídit specifikace olejových skupin, proto vznikl první sešit Motorové oleje a následovaly další (Převodové či Hydraulické oleje, Plastická maziva, Klimatizace, Pružící elementy…). Dnes už jich existují dvě desítky a stále se připravují nové.

„I když jsou sešity dobře a přehledně zpracované, jsou jen vodítkem. Důležité jsou i další poznatky od školitele a především praxe. Proto má každé školení praktickou část, při níž si mechanici získané informace hned ověří a vyzkouší. Využíváme školící střediska řady odborných škol po celé republice tak, aby školení přišlo k mechanikům co nejblíže. Tedy pokud je to možné. Např. firma BOSCH má své školící středisko jen v Praze. Má natolik speciální vybavení, že je nelze převážet. Cesta se však mechanikům určitě vyplatí," dodává Pančík.

Cílem školícího systému APT je poskytovat co nejvíce informací. K těm samozřejmě patří i nejrůznější ´špeky z praxe´, konkrétní poznatky např. o častých závadách jednotlivých modelů nebo různé tabulkové hodnoty. Tyto informace, které se obvykle velmi obtížně vyhledávají, nabízí servisní koncept společnosti APM svým partnerům také prostřednictvím tzv. technických listů, které jsou přístupné mimo jiné i ve webovém katalogu **APM**Cat. Školení pořádaná AutoPROFITEAMem jsou otevřená všem zájemcům, pro členy konceptu však za mnohem výhodnějších podmínek.

**www.autoprofiteam.cz**

## Katalog školení APT

1)Logická diagnostika I. - Základy dějů na osciloskopu
2)Logická diagnostika II. - Zážehové motory
3)Logická diagnostika III. - Výuka logického myšlení
4)Logická diagnostika IV. - Výuka logického myšlení
5)EDC I. - Elektronické systémy vstřikování nafty
6)EDC II. - Vznětové syst. řízené elektromagnet. ventily
7)Elektronické systémy vstřikování benzínu JET 1
8)t systémy vstřikování benzínu JET 2
9)Elektronické systémy vstřikování benzínu JET 3
10)Elektronické systémy vstřikování benzínu JET 4
11)Elektronické systémy vstřikování benzínu JET 5
12)Klimatizace vozidla I.
13)Klimatizace vozidla II.
14)Klimatizace vozidla III.
15)Základy mechaniky - Hydraulika I. (pro ATE Brzd.Centrum)
16)Hydraulika II. (pro ATE BrzdovéCentrum)
17)Hydraulika III. (pro ATE BrzdovéCentrum)
18)ABS I. (pro ATE BrzdovéCentrum)
19)ABS II. (pro ATE BrzdovéCentrum)
20)ABS III. (pro ATE BrzdovéCentrum)
21)Řízení I. - Geometrie řízení
22)Tajemství podvozku - rozpoznání závad a odborné opravy
23)Zdrojová soustava vozidla
24)Oleje
25)Pneumatiky
26)Čtečky
27)Spojky
28)Airbagy
29)Dieselové motory I. - Systémy Common-Rail
30)Dieselové motory II. - Systémy sdruženého vstřik. - PDE
31)Obchodní dovednosti
32)Bloková výjimka
33)Rétorika - Umění mluvit

ŠKOLITELÉ:
klimatizace: Petr Moravec, Jan Slanina
podvozky: Lubomír Kroužílek
bezpečnostní prvky: Jan Volák
diagnostika: Miroslav Lucák, František Vaněk
analýzy poruch, oleje: Jiří Pospíšil
organizace, marketing: Josef Polák (ředitel APT)
+
odborníci dodavatelských firem: (BOSCH, IHR...atd)

# HISTORIE SPOLEČNOSTI APM AUTOMOTIVE

SERIÁL část III

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

*Firma Autoprogress-Markmiller APM-Automotive s.r.o. byla založena 29. března 1994 jako dceřinná společnost obchodního impéria Ernst Markmiller GmbH z německého Deggendorfu. Z malé firmy začínající s osmi zaměstnanci a dvěma dodávkami v pronajatých prostorech v západočeské Kdyni u Domažlic se rozrostla až do současné podoby, kdy má už dvě desítky poboček a distribučních skladů po celé ČR. Tato expanze ale přišla až v několika posledních letech. Až do roku 2003 měla firma jedinou pobočku v Praze-Hostivaři…*

Na začátku budování sítě poboček APM Automotive V České republice bylo otevření prodejny v Domažlicích. „Vlastně se přesouval pultový prodej z centrálního skladu ve Kdyni do většího města i do větších prostor. V neposlední řadě se mělo ulehčit i kdyňským operátorům. Právě z jejich řad se většinou rekrutovaly posily pro některá oddělení. A tak se vedoucím nově vzniklé pobočky v Domažlicích stal jeden z nejzkušenějších

Prodejna v Domažlicích

operátorů Jiří Zenefels, který domažlickou prodejnu vede dodnes," vzpomíná ředitel nákupu a marketingu Martin Kaiser. V té době ale šéfoval pouze nákupu. „Tehdy jsme ještě marketing neměli, což si dnes nedovedu už ani představit," usmívá se.

## Plzeňská náhoda

Brzy po domažlické následovala prodejna v Plzni, kde měla společnost APM už od roku 2001 malý distribuční sklad. „Nejprve jsme v Plzni měli jen jednu plechovou budku na periferii, která fungovala jako noční schránka pro naše rozvozy. Až později, když už jsme v Plzni byli dva, jsme měli dvě místnosti, tedy sklad i s kanceláří. Bylo to v Barrandově ulici naproti vyhlášenému plzeňskému řeznictví U Pirníka, takže jsme měli zajištěny skvělé snídaně, obědy i svačiny," vypráví tehdejší plzeňský oblastní manažer Ján Pančík. Právě on našel prostory pro plánovanou prodejnu a to dokonce ve stejné ulici. „Při hledání jsem zašel i do obchodu se sanitární keramikou nedaleko od skladu. Chtěl jsem se prodavačky zeptat, jestli neví o nějakých volných prostorech a ona mě zaskočila odpovědí: ´Co byste řekl tomuhle?´ Byla to totiž majitelka, která prý přemýšlela o tom, že s obchodem skončí a prodejnu pronajme. Jen nevěděla komu. A tak se v březnu 2003 distribuční sklad v Plzni přestěhoval o pár set metrů dál a stal se prodejnou. I když napřed jsme museli prodejnu sami vyklidit a upravit," vzpomíná Pančík.

## Hostivařská samoobsluha

Podobného stěhování prakticky v rámci jedné ulice se na podzim stejného roku dočkala i pobočka v Hostivaři a to zásluhou mimo jiné i Martina Kurka, původně vedoucího kdyňského reklamačního oddělení, který v dubnu 2003 nahradil odcházejícího vedoucího pražské pobočky. „V té době jsme byli na adrese Strašnická 1a, kde jsem seděl v dřevěné buňce na asfaltu, výfuky se přebíraly pod širým nebem - ať pršelo nebo ne, protože nebylo kde jinde. Venku se často balilo i ostatní zboží. Proto byla už delší dobu nutnost se přestěhovat. Když jsem do Prahy přišel, už bylo vybrané i místo, ale ještě se nic nedělo," vypráví tehdejší hostivařský šéf, kterému se prý plány nové budovy nelíbily. „Prodejna byla navržená jako samoobsluha, ve které zákazník bude chodit z místa na místo. Tady si objednáš, tady zaplatíš a tady dostaneš. To bylo špatně, tak jsme to celé překopali. Vlastně jsem v té době dělal nejen vedoucího regionu a vedoucího prodejny, ale také stavbyvedoucího."

V říjnu 2003 byl nový objekt skoro hotový a pobočka se mohla stěhovat. „Stihli jsme to za jediný víkend, i když prodej pak byl trochu provizorní, protože prodejna ještě nebyla dodělaná. Nebyly regály, stoly ani pulty, takže se napřed prodávalo rovnou ze skladu. Kompletní byla prodejna až po prosincovém slavnostním otevření za účasti majitelů mateřské firmy Markmiller, tedy rodiny Guggenmossových z německého Deggendorfu a dalších hostů včetně starosty městské části Praha 10," vzpomíná Martin Kurek na slavnost, při které bylo přímo ve skladu připravené občerstvení.

Slavnostní otevření nové Hostivaře

## Strategická linie

„Na začátku našeho rozšiřování jsme se snažili o vytvoření základní linie pro kvalitní logistiku," prozrazuje někdejší plány ředitel nákupu a marketingu Martin Kaiser s tím, že prvotním cílem bylo vybudování prodejní osy Kdyně - Plzeň - Praha - Brno - Olomouc. „Prahu i Plzeň jsme už měli a v Brně jsme využívali našich partnerů z řad velkých místních obchodníků, s nimiž byla vždy výborná spolupráce. A prozatím jsme neměli ambice jezdit až do Ostravy, která byla hodně daleko. Proto pro nás byla zamýšleným moravským centrem Olomouc."

Tamní pobočka nakonec byla otevřena v únoru

2004 a dostala pořadové číslo 5. Na její otevření opět vzpomíná Martin Kurek, který byl až do nedávna ředitelem obchodu APM. „Byla to taková akce ´kulový blesk´. Prodejnu jsme otevřeli na místě, kde byla prodejna jiného dodavatele autodílů. Ta v pátek večer normálně zavřela, a když v pondělí otevřela, byla už v modrobílých barvách APM a v regálech bylo naše zboží. Vlastně už při odchodu posledního zaměstance ´původní´ firmy stál za rohem zámečník, který vyměnil zámek a hned se začalo stěhovat. Pro zákazníky se změnily jen cedule a značky sortimentu, protože zůstal i původní personál v čele s Jiřím Sekaninou, kterého jsme dosud znali jako zákazníka," usmívá se Kurek. A přestože dnes už pan Sekanina z postu zaměstnance přešel na post zákazníka, pobočka stále sídlí v jeho objektu a pod vedením Pavla Galbavého funguje velmi dobře.

Dnes již neexistující pobočka v Břevnově

Brzy po Olomouci přibyl na mapku prodejen APM také pražský Břevnov. Druhou pražskou pobočku na druhé straně města, tedy směrem na Kladno či Slaný, si vyžádaly potřeby tamních zákazníků. Stejně jako pozdější přestěhování této pobočky na Zličín, tedy ještě blíže a navíc do výrazně větších prostor. Proto byl zároveň s prodejnou přímo pod hypermarketem Globus z poloviny tamního rozlehlého parkoviště vybudován i distribuční sklad. To už ale společnost APM Automotive měla své vlastní pobočky i v Benešově, Hradci Králové, Zlíně, Ostravě a Ústí n.L. Časem se přitom logika otevírání nových poboček změnila z cíleného vyhledání míst na využívání příležitostí v daných lokalitách.

## Využívání příležitostí

Trochu mimo původní plány byla otevřena např. prodejna v Benešově a později i ve Zlíně. V roce 2005 z APM odešel bývalý obchodní ředitel ing. Josef Hruška a na jeho místo nastoupil Martin Kurek. Do výběrového řízení na uvolněnou funkci oblastního manažera se pak přihlásil také Pavel Samohýl, který však už při první schůzce naznačil, že větší zájem by měl o funkci vedoucího pobočky ve Zlíně. Tu sice společnost APM plánovala až do budoucna, ovšem nabídka zkušeného prodejce, navíc se sehraným kolektivem v zádech, její otevření značně uspíšila. „Takže jsme opět připravili o schopný personál konkurenci. I proto se pak mohlo zdát, že to je naše firemní strategie. Ale opravdu to bylo jen využívání obchodních nabídek, které se prostě neodmítají. A neodmítli jsme ji ani při zřizování pobočky APM v Ostravě, kde k nám personál také přešel během jediného dne od konkurence. Ještě před tím jsme ale museli najít vhodné místo. I když dnes se jeví jako strategicky velice výhodné, tehdy to tak rozhodně nevypadalo. APM Ostrava totiž sídlí hned u sjezdu z dálnice, která se tehdy teprve budovala. Proto také bývalý zaměstnanec, který prováděl akvizici, prohlásil: Tady dávají lišky dobrou noc, co tady budeme dělat?," vzpomíná Martin Kurek na zřizování pobočky jakoby utopené pod úrovní hlavní čtyřproudové komunikace. Ostravská prodejna je ale zapadlá pouze zdánlivě a její výhodou je skvělý přístup a dostatek parkovacích míst.

To v Hradci Králové předcházelo otevření pobočky dlouhé hledání. A to nejen vhodných prostorů, ale také lidí. „Prostory jsme nakonec našli u našeho zákazníka ACM Servis, který už se nechtěl ´hrabat´ hlavně v papírech, ale raději v autech. A tak skončil s prodejnou, kterou přenechal APM, a věnuje se pouze servisu. A dnes je to jeden z největších specialistů na automatické převodovky v Česku," dodává muž, pod jehož vedením pokračovalo vytváření nových poboček APM také vloni i letos. A ani havířovská pobočka otevřená v květnu 2008 neudělala za cestou APM blíže k zákazníků poslední tečku…

„Ještě před pěti, šesti lety byla ve firmě úplně jiná atmosféra. Slavil se každý milion obratu, každá povedená inventura. Několikrát do roka se rožnilo prase," ohlíží se **Martin Kaiser** a trochu s lítostí dodává, že za posledních pár let se kolektiv roztrhal do mnoha malých. „To je ale asi nevyhnutelná daň za růst obchodu a celé firmy. A růst byl opravdu výrazný. Portfolio dodavatelů bylo dříve tak třetinové. Dnes máme více než sto produktových řad, přitom jsme tehdy měli prakticky stejný počet product managerů. Obrat býval kolem 60 milionů ročně zatímco dnes je to hodně přes desetinásobek. Obchodních zástupců bylo pět, dnes jich je pětadvacet. Pár lidí také z firmy odešlo. Někdo ke konkurenci, někdo úplně změnil obor. Obchodovalo se také jinak. Nejezdilo se až přímo do servisů, ale úkolem bylo zboží dostat jen do regionu a tamní obchodníci zajišťovali rozvozy, což dlouho fungovalo velice dobře. Doba se ale změnila a s ní i celá firma…"

# EXPANZE
## FIRMY APM AUTOMOTIVE

Předzvěstí pozdější expanze firmy, která do té doby expedovala zboží výhradně ze Kdyně, bylo otevření prodejního skladu v Praze-Hostivaři v roce 1999. Sklad se časem změnil v plnohodnotnou pobočku a pak v rychlém sledu následovaly další:

**DOMAŽLICE (BŘEZEN 2003)**
*Po pěti letech se schyluje ke změně…*

**PLZEŇ (KVĚTEN 2003)**
*Historický kabát, moderní vnitřek…*

**OLOMOUC (ÚNOR 2004)**
*S rychloservisem v zádech…*

**PRAHA-BŘEVNOV (ČERVENEC 2004)**

**BENEŠOV (KVĚTEN 2005)**

**HRADEC KRÁLOVÉ (ZÁŘÍ 2005)**
*Moderní budova, servis hned vedle*

**ZLÍN (ÚNOR 2006)**

**OSTRAVA (DUBEN 2006)**
*Na okraji a přesto v centru dění…*

**ÚSTÍ NAD LABEM (ŘÍJEN 2006)**

**PRAHA-ZLIČÍN (LISTOPAD 2006)**

**KARLOVY VARY (DUBEN 2007)**

**BRNO (ZÁŘÍ 2007)**

**CHOMUTOV (LEDEN 2008)**

**MOST (DUBEN 2008)**

**VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ (DUBEN 2008)**

**HAVÍŘOV (KVĚTEN 2008)**

Prodej podporují i distribuční sklady v Jihlavě (srpen 2007), Uherském Hradišti a Českých Budějovicích (červenec 2006).

# APM Automotive Benešov

## Pobočka, která umí prodávat i autoskla

*Dobrá parta osmi zkušených prodejců, která v případě potřeby vlastními silami chytí i zloděje. Malý sklad, který neustálému rozvoji prodeje už téměř nestačí. A také pult, u nějž na zákazníky čekají dvě půvabné operátorky. Tak to je pobočka APM s pořadovým číslem 007 - APM BENEŠOV.*

V červnu 2005 jeden z benešovských zákazníků APM Automotive, dlouholetý citroënář Richard Michálek, postavil novou prodejnu se showroomem a uvolněné prostory v sousedství nového sídla nabízel do pronájmu. Nabídky na prodejny oděvů jej nelákaly, hledal někoho z autobranže. A tak oslovil firmu APM Automotive, která v širokém okolí tehdy

Vedoucí pobočky P. Kostka

žádnou pobočku neměla. Nakonec pomohl i se získáním personálu, když doporučil zkušeného prodejce od konkurence Pavla Kostku. Ten posléze nabídku APM přijal a za ním pak přišli i další jeho kolegové.

„Bylo kolem toho hrozné pozdvižení. V naší původní firmě zbyl jediný člověk," vzpomíná Pavel Kostka, který je vedoucím benešovské prodejny APM Automotive dodnes. Od jejího otevření obraty neustále rostou. „Jdeme dopředu a to je dobře. Letos jsme třeba zavedli novou rozvozovou trasu do Kutné Hory, Čáslavi a okolí. Takže teď máme čtyři trasy, na které naše čtyři auta vyrážejí dvakrát denně. Noční závozy už obstarává centrální sklad," dodává šéf pobočky, který v případě potřeby sám zasedne za volant a objíždí se zbožím zákazníky v okolí.

I když sklad o rozloze 102 m$^2$ původně bohatě stačil, dnes se už Pavlu Kostkovi zdá být příliš malým. „Dříve jsme ani netušili, že nám připadne oblast kolem Kutné Hory, kterou původně zavážela pražská pobočka Hostivař. Teď nám tu ale začíná být opravdu těsno. Už jsme jednali o možnosti získat větší prostory a něco se do budoucna rýsuje."

Benešovskou specialitou v rámci APM Automotive je skvěle fungující prodej autoskel. „Je to asi proto, že jsem dříve pracoval v prodejně autoskel, takže mám kontakty a také spoustu osobních zkušeností. Prodej skel je totiž dost specifický - špatně se vozí i skladují," vysvětluje 39letý muž. Svou práci má prý rád i kvůli super partě, která se v benešovské prodejně sešla. Vždyť s některými kolegy pracuje už sedm let. Vedle práce má úplně obyčejné záliby. „Občas fotbálek, nohejbal a pivo. Někdy si s klukama z práce jdeme někam sednout, nebo si něco zahrát. Teď zrovna plánujeme společný bowling. Času je ale stále méně," dodává sympaťák pocházející z Moravy, který však už v mládí přišel do nedaleké Příbrami a od 15 let žije v Benešově.

### APM Benešov

**Táborská 2119; 256 01 Benešov**
email: benesov@apm.cz
telefon: +420 317 711 042
fax: +420 317 711 045
otevírací doba: po-pá: 8:00 - 17:00
so: 8:00 - 12:00

**Vedoucí pobočky:** Pavel Kostka

**Rozvoz zboží:** 2x denně (8.00 a 13.00)

**Obchodní zástupce** *pro BENEŠOV a okolí byl vybírán obzvláště symbolicky - jmenuje se totiž Martin BENEŠ!*

### *Historka jako z detektivky*

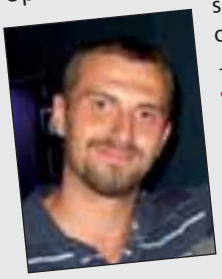
*Před časem začalo chybět zboží z nočního rozvozu, což bylo zprvu přičítáno chybám při balení v centrálním skladu. Důkladné kontroly před expedicí ale nepomohly, zboží se ztrácelo dál. „Náš řidič byl mimo podezření, ale byli jsme se zeptat u kolegů z Auto Michálek, s nimiž máme společný noční trezor. A protože se právě změnil řidič u firmy, která je zásobuje a protože i jim nějaké zboží zmizelo, začali jsme mít konkrétní podezření. A tak jsme nastražili past a když nám po půlnoci přivezli zboží, rozdělili jsme si hlídky a nad ránem čekali na příjezd dodávky se zásilkou pro Citroën. Borec přijel, složil své zboží, koukl do našich beden a hned začal nakládat. Destičky, kotouče, výfuky… nakonec prohrábl i to, co sám přivezl. Když chtěl odjet, zablokovali jsme mu cestu z obou stran a zavolali policii," popisuje Pavel Kostka dobrodružnou noc z loňského podzimu. Vše vyvrcholilo tím, že pachatel přišel do prodejny s prosbou, ať stáhnou obvinění. „Přitom ten zloděj nám sám přiznal, že by kradl ještě dva týdny… Prý potřeboval peníze na dluhy," kroutí ještě dnes hlavou Pavel Kostka. Obvinění samozřejmě nestáhl…*

APM AUTOMOTIVE Váš dodavatel autodílů

*Za pultem nebo po telefonu zákazníkům ten správný díl najdou a objednají operátorky Pavla Satranová a Káťa Kostková, zatímco Pavla Zemanová (původně Folprechtová) je t.č. na mateřské dovolené. Až k zákazníkům pak objednané zboží dopraví zkušení rozvozci Radek Mrha, František Vlas, Jan Fejtek a Petr Roh.*

## Michal Ištvánek

Operátor APM Automotive Praha-Zličín, specialista na originální díly (oedily@apm.cz)



- **Oblíbené jídlo:** Pokud to nejsou brambory na loupačku, tak jím všechno – je to i na mě vidět :-). Jinak nej... je koprovka, svíčková, čína atd.
- **Oblíbené pití:** Jameson, cola light a asi jako každý Čech - pivo
- **Oblíbená hudba:** Keks, Katapult, Queen, AC/DC - prostě klasickej rock
- **Oblíbený film:** Klasický český komedie, nad ty nic není :-)

# JEDEN Z NÁS...

# VELKÝ DOBRÁK, KTERÝ KAŽDÉMU VYCHÁZÍ VSTŘÍC

*Co mají společného obchodní akademie, jogurty Danone, hokejová Slavia a náhradní díly? Michala Ištvánka, operátora zličínské pobočky APM Automotive, který se v poslední době specializuje především na originální, tedy tzv. OE díly značek Ford, Opel, VW, Škoda a dalších…*

U APM Automotive pracuje Michal Ištvánek od dubna 2007 a za tu dobu vyzkoušel kromě práce operátora také roli obchodního zástupce. Po půl roce objíždění zákazníků v Praze a blízkém okolí na západ od ní se uprostřed letošního léta vrátil za operátorský počítač, tentokrát už v roli specialisty na nově zaváděnou nabídku OE dílů řady světových značek a navíc i jako

zástupce vedoucího pobočky. Vrátil se tak k práci, kterou znal už z doby svého působení u benešovského prodejce autodílů, odkud vloni přišel do APM. „Každá práce má svá pro i proti. Obchoďák je v přímém jednání s lidmi, ale je pořád na cestách a spoléhá na dobře fungující prodejnu. Operátor s lidmi komunikuje většinou jen po telefonu či mailem a celý den sedí na jednom místě, ale právě on má hlavní zodpovědnost za včasné dodávky správného zboží."

Specialistou na OE díly se zkušený operátor stal víceméně náhodou. „Začal jsem dělat díly na Fordy, a když už jsem s tím měl nějaké zkušenosti, časem k tomu přibyly další. Spolu s kdyňským product managerem Vláďou Kockem totiž naši nabídku neustále rozšiřujeme - VW, Opel, Škoda, Audi, Hyundai, BMW, Nissan, Mazda, Saab... Dnes už je záběr tak široký, že hledáme dalšího operátora, který bude dělat pouze OE díly a opravdu nic jiného. Já dělám i všechny ostatní činnosti související s chodem pobočky a někdy je toho opravdu moc. Sortiment originálních dílů je velice široký a my musíme být v neustálem kontaktu s dodavatelem. Proto budu do budoucna dělat OE díly už jen na VW a Ford."

V kolektivu velmi oblíbený a přesto stále ještě svobodný sympaťák mohutné postavy se narodil před 27 lety ve Vlašimi a po vystudování benešovské obchodní akademie začal pracovat v potravinářském průmyslu. „To bylo kvůli vojně, kterou jsem neměl uzavřenou a nikde mě nechtěli. Tak jsem začal dělat ve fabrice na jogurty. Asi po třech letech jsem přišel do benešovské prodejny firmy Pařízek Autodíly s.r.o., což je zákazník APM. A vloni na jaře, kdy jsem odcházel do Prahy, přišla právě z APM nabídka práce na Zličíně. Dnes už v Praze nejen žiju i pracuju, na začátku jsem však denně dojížděl do Benešova do bývalého zaměstnání, což nebylo nic příjemného," vypráví muž, jehož zálibami je prý hlavně hudba a sport. „Volejbal, hokej a vlastně skoro všechno. Ale už bohužel ne příliš aktivně, protože času je stále méně. Navíc po několika letech aktivního hraní volejbalu na krajské i ligové úrovni v pražském klubu TJ Praga Praha se začalo ozývat i zdraví, takže jsem momentálně pověsil aktivní sport na hřebík a začal trošku přibírat."

Michal Ištvánek je už od mládí vášnivým fandou hokejové Slavie. Nyní navíc bydlí pouhých 200 metrů od jejího svatostánku, supermoderní vysočanské arény, kam také chodí svůj tým pravidelně povzbuzovat. „ Za poslední rok jsem vynechal možná tak šest zápasů," usmívá se neholená, přesto přívětivá tvář. A přívětivost jejího majitele potvrzuje i vedoucí zličínské pobočky Petr Weiss. „Michal je takovej až zbytečně velkej dobrák, který každému vychází vstříc. Hodně si toho nabere a pak neví, jak z toho ven. A tak tu sedí od rána do večera…"

# DIAGNOSTIKA:
## TO NENÍ JEN OSCILOSKOP

**Tato pravidelná rubrika**

má za cíl osvětlit problematiku a využití diagnostických přístrojů v autoopravárenské branži.
Průvodci jsou specialisté na diagnostiku, členové APT DiagnostikaTeamu **Miroslav Lucák** a **František Vaněk**, kteří přibližují tajemství své práce na konkrétních případech...

*Spolu s přibývající elektronikou v moderních vozech přibývá také nejrůznějších typů diagnostických a měřících přístrojů od různých výrobců. Aby bylo možné identifikovat příčinu „autonemocí", je potřeba kombinovat a využívat přístroje pro tzv. sériovou diagnostiku nebo pro paralelní měření v návaznosti na databáze technických dat, ale i zkušenosti získané na odborných školeních. Proto také zkušení diagnostici AutoPROFITEAMu používají a nabízejí celou řadu speciálních přístrojů. „Při dodání techniky si zakládáme na poskytování profesionálních služeb. Ty zahrnují instalaci, zaškolení obsluhy, záruční a pozáruční servis, technické poradenství, technická školení, technické informace a spoustu dalších výhod. Našim zákazníkům navíc navrhujeme a doporučujeme ideální řešení přímo pro jejich konkrétní potřeby," říká Miroslav Lucák jako jeden ze specialistů APT.*

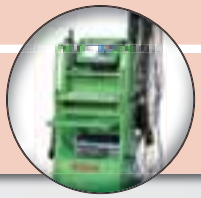
***Zároveň předkládá stručný přehled některých přístrojů, se kterými APT DiagnostikaTeam pracuje, které nabízí a prezentuje:***

### OSCILOSKOPY

| | |
|---|---|
| **TiePie** | 4-kanálový osciloskop s jednoduchým ovládacím softwarem |
| **Autoskop II** | 8-kanálový osciloskop s technologií zápisu naměřených dat na pevný disk PC |

### BOSCH

| | |
|---|---|
| **KTS** | klasická řada přístrojů pro komunikaci s řídící jednotkou - KTS 5xx, mobilní KTS 200 a KTS 340<br>**- očekávaná novinka na rok 2009** |
| **FSA** | motortestery FSA 450 a sestavy řady FSA 7xx<br>- vlajková loď Bosch |



### ACTIA ATAL

| | |
|---|---|
| **Multi-Di@g Handy** | kompaktní diagnostický přístroj s možností rozšíření o 2-kanálový osciloskop pro měření základních veličin |
| **Multi-Di@g Access** | diagnostické komunikační rozhraní |
| **Multi-Di@g Asia** | diagnostické komunikační rozhraní pro asijské vozy |
| **Motortester AT 550** | pro měření a grafickou prezentaci všech podstatných veličin |

| | |
|---|---|
| **TS Pro** | přístroj nové generace pracující jako mobilní samostatná stanice i jako komunikační rozhraní pro PC, který navíc obsahuje i 4-kanálový osciloskop |

TEXA

| | |
|---|---|
| **Navigator TXT** | interface mezi zobrazovací jednotkou a vozem umožňující přesnou a kompletní diagnostiku prostřednictvím Bluetooth |
| **Axone 3** | přenosná univerzální diagnostická stanice |
| **Axone Direct** | samostatný diagnostický přístroj pro komunikaci s el. řídícími jednotkami se softwarem IDC3 POCKET CAR na SD kartě a s dokovací stanicí - **horká novinka za zaváděcí ceny** |

CarSoft

| | |
|---|---|
| **SuperVAG** | účinný diagnostický nástroj pro vozy skupin VW Group a nově i PSA (Peugeot, Citroën) |

BrainBee

| | |
|---|---|
| **TRO 220** | univerzální diagnostická kombinace |

HD

| | |
|---|---|
| **MultiProbe HD25** | paralelní diagnostika |

## **Případ:** měření tzv. relativní komprese Škoda Fabia 1,2 HTP (r.v. 2004)

**Popisovaná závada:** nerovnoměrný chod motoru (tzv. ´na dva válce´)

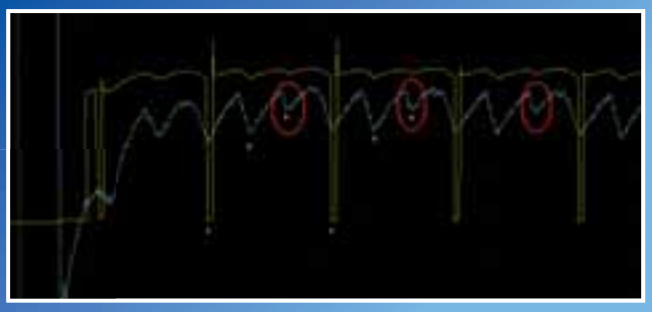
Závady v paměti řídící jednotky ukazovaly na problémy ve spalování, proto se diagnostici zaměřili na měření tzv. relativní komprese ve dvoukanálovém režimu.K tomu použili osmikanálový osciloskop Autoskop II.

***Zapojení:***

*1. kanál (modrá) – napojení na akumulátor vozidla*

*2. kanál (žlutá) – měřící sonda napojena na vstřikovač prvního válce, měřeno proti kostře vozidla*

„Na vozidle jsme odpojili zapalování ze všech válců a naše měření prováděné při startování přineslo rychle výsledek," říká Miroslav Lucák a ukazuje oscilogram vzniklý při měření. „Na modrém průběhu sledujeme pokles napětí na akumulátoru během startování. Žlutý průběh znamená impuls na vstřikovač prvního válce. Důvodem pro napojení vstřikovače byla identifikace jednotlivých válců - pro tento systém řízení motoru ale v takovém případě doporučujeme odpojení např. relé palivového čerpadla, aby nedocházelo ke skutečnému vstřikování paliva. Červeně je na obrázku zakroužkováno místo odhalující závadu. Menší pokles napětí znamená menší kompresi třetího válce při pořadí zážehu 1-2-3," uzavírá zkušený diagnostik s tím, že pro stanovení příčin menší komprese už bylo třeba sejmout hlavu válců. Kontrola pak odhalila poškození ventilových sedel, což je u těchto motorů, bohužel, celkem obvyklá závada…



**Na závěr přidává Miroslav Lucák i jednu radu:**

*„Pozorně poslouchejte, co vám zákazník o svých problémech říká. On nejlépe zná svůj vůz a i jeho laické zkušenosti vám mohou spolu se správnými diagnostickými přístroji pomoci závadu odhalit."*

# TECHNICKÉ TÉMA

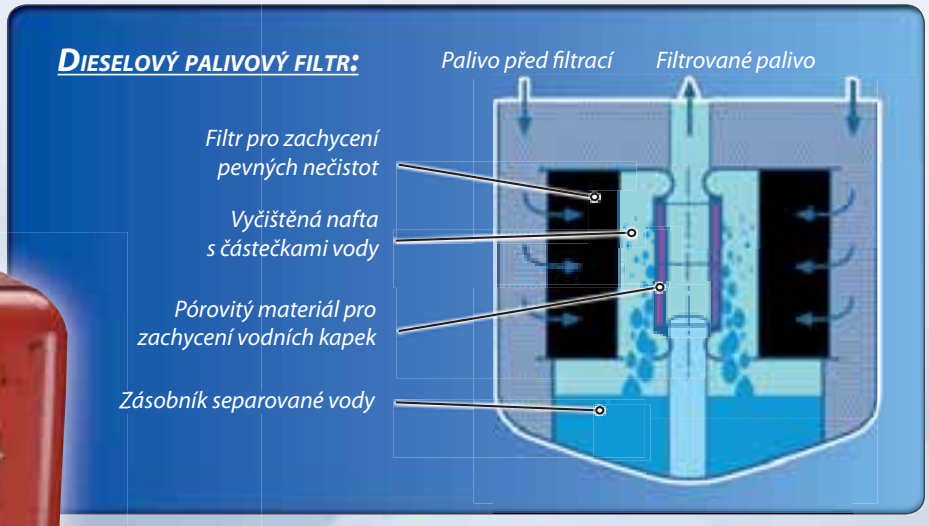
## PALIVOVÉ FILTRY U VZNĚTOVÝCH MOTORŮ

*Majitelé vznětových motorů by měli myslet i na palivový filtr v autě, resp. na jeho pravidelnou výměnu. Proč? Zejména s ohledem na zvláštnosti paliva pro vznětové motory, protože motorová nafta obsahuje mnohem více příměsí než benzín. Proto bez ohledu na kvalitu filtračního média a zpracování některých nabízených značek filtrů propustnost a tedy i funkčnost palivových klesá u dieselových motorů rychleji, než u benzínových…*

Motorová nafta bývá oproti palivu pro benzínové motory silněji znečištěna. Obsahuje různé nečistoty, vodu a rovněž parafin, který může v zimním provozu palivový filtr ucpávat. Vzhledem k těmto vlastnostem paliva a vstřikovacím tlakům, které jsou podstatně vyšší než u zážehových motorů, vyžadují vstřikovací systémy vznětových motorů zvýšenou ochranu proti opotřebení a tu pomohou zaručit zvláště jemné palivové filtry a opatření proti jejich ucpání.

### Nečistoty

Průzkumy znečištěných vložek palivových filtrů prokázály, že se v palivu mohou nacházet organické látky (např. pryskyřice), směsi z vláken, minerální látky (prach, písek), rez nebo různé produkty mechanického opotřebení. Tyto nečistoty se do paliva mohou dostávat v důsledku neodborného skladování nebo ze samotné palivové nádrže. Vliv má rovněž způsob použití vozidla, tedy zda jezdí po zpevněných vozovkách nebo v terénu. Pro vstřikovací soustavu jsou nebezpečná zejména tvrdá cizí tělesa, která mohou na některých kritických místech soustavy vést k výraznému opotřebení a tedy ke snížení životnosti systému. Tomu lze předejít použitím kvalitních filtrů a jejich pravidelnou údržbou (výměnou).



### Voda

Motorová nafta může obsahovat také vodu a to buď ve vázané (emulgované) nebo častěji v nevázané, tedy volné formě. Volná voda se tvoří např. v důsledku kondenzace při velkých změnách teploty. Pokud by se voda dostala do vstřikovací soustavy, mohla by způsobit korozi a následně vážné poškození některých součástí. Moderní filtrační média ale umožňují optimální oddělení vody od paliva. Částečky vody se nejprve shromáždí v pórech na znečištěné straně filtračního elementu, protože tlak při proudění paliva není dostatečný, aby je protlačil kapilárami. Při postupném ukládání vody je stále méně dutin volných pro průtok paliva, čímž tlak na znečištěné straně vzroste natolik, že póry začne být protlačována také voda, která na čisté straně odpadává ve formě kapek. Vzhledem k vyšší specifické hmotnosti ve srovnání s naftou klesá voda na dno prostoru, odkud pak může být vypouštěna.

### Parafin

Motorová nafta obsahuje také parafin, který je při nízkých teplotách (v nepříznivých případech již při cca 0°C) vylučován ve formě krystalů. Při klesající teplotě tak hrozí ucpání filtru a tím přerušení přívodu paliva. Proto musí být motorová nafta pro zimní provoz upravována. V rafineriích se obvykle doplňuje přísadami pro zlepšení tekutosti, které sice nezabraňují vylučování parafinu, ale výrazně omezují růst krystalů. Vzniklé krystaly jsou potom tak malé, že mohou být udržovány ve vznosu (neklesnou ke dnu), takže hranice filtrovatelnosti a tedy i použitelnosti paliva se posune k nižším teplotám.

## Problémy v zimě

V zimním období nemusí být motorová nafta vždy zcela čirá. Může být i do určité míry zakalená, což není na závadu. Zakalení působí krystalky parafinů, které jsou zpočátku malé a nebrání průchodu paliva. Průchodnost se naruší až při poklesu teploty pod bod filtrovatelnosti, kdy krystalky parafinů narostou tak, že ucpou sítko vstřikovacího čerpadla. Zimní motorová nafta distribuovaná na našem trhu má bod zákalu obvykle nižší než -8 °C a filtrovatelnost nižší než -20 °C, její skutečná operabilita se pohybuje okolo –17 °C. Za potížemi se zimním provozem nemusí být pouze kvalita motorové nafty, ale také špatná (nebo žádná) údržba palivového systému. Např. když zvýšený obsah vody a mechanických nečistot v palivové nádrži způsobí předčasné zanesení palivového filtru. Kvůli zlepšení odolnosti nafty proti chladu se v minulosti někdy praktikovalo přimíchávání benzinu, což u jednoduchých dieselů skutečně přinášelo požadovaný efekt. Pro moderní naftové motory ale není toto ´nouzové´ řešení přípustné a navíc jsou tu i moderní paliva a samotřejmě také filtry.

Důležitou vlastností motorové nafty je chování za nízkých teplot. Už od počátku používání nafty byly na trhu dva druhy (letní a zimní) s odlišným bodem tuhnutí. Ten však charakterizuje chování nafty nedostatečně, proto se zaváděly další parametry. V 60. letech to byl bod zákalu, tj. teplota, při níž se začínají vylučovat krystalky pevných parafinů. Od druhé poloviny 70. let byl nahrazen bodem filtrovatelnosti, tj. nejnižší teplotou, při níž nafta ještě prochází sítkem s přesně definovanou velikostí ok.

## Moderní palivové filtry

I palivové filtry podléhají novým trendům a jejich výrobci neustále pracují na vývoji materiálů a technologií. Příkladem jsou filtry pro nové dieselové motory, v nichž tradiční papírovou membránu doplňuje vrstva z umělého vlákna. Díky té si membrána udrží mnohem déle své filtrační vlastnosti a výměnný interval těchto filtrů je prodloužen až na 90 000 km.

Některé filtry nové generace disponují mimo jiné elektrickým předehříváním paliva, které zabraňuje ucpávání parafinem v zimním provozu. Výrobci aut jako např. VW, Ford, Citroën/Peugeot či Renault zkoušeli tzv. moduly palivových filtrů, které mají kromě čistění nafty za úkol právě předehřívání nafty na správnou teplotu či případně její návrat zpět do palivové nádrže. To zajišťuje víko s integrovaným termostatickým systémem, který kontroluje průtok přebytečného paliva pro efektivní pasivní vyhřívání nafty v zimním provozu. Zkoušenou novinkou jsou snímače vody v naftě přicházející do motoru…

**Evropská norma EN 590 definuje různé třídy odolnosti dieselového paliva proti chladu (pro mírné klima):**

- **letní nafta** – pro období od 15.4.do 30.9. s filtrovatelností nižší než 0 °C;
- **přechodová nafta** – od 1.3. do 14.4. a od 1.10. do 15.11. s filtrovatelností nižší než -10 °C;
- **zimní nafta** – pro období od 16.11. do 28.2. s filtrovatelností nižší než -20 °C.

Pro provoz za silných mrazů se vyrábí tzv. **arktická nafta** s filtrovatelností nižší než -32 °C a bodem zákalu pod -22 °C.

***Kompletní sortiment fitrů značek ALCO, MAHLE, BOSCH, KOLBENSCHMIDT, HERTH+BUSS najdete v elektronickém katalogu APMCat…***


ZAPAL MĚ…

… a hned to rozjedeme!

Bude to kvalitní jízda na jakou nezapomeneš! **Svíčky NGK** jsou fakt síla – zeptej se třeba Kimiho od Ferrari…

A proč bys je ve svém autě nemohl mít i ty?

V nabídce APM Automotive si určitě vybereš ty správné.

**NGK + APM + TY = spojení úspěšných!**

APM AUTOMOTIVE

Váš dodavatel autodílů

Nádražní 104, 345 06 Kdyně, Tel.: 379 302 922, info@apm.cz, www.apm.cz

# PŘEDSTAVUJEME NAŠEHO ZÁKAZNÍKA

## AUTO SERVIS SVĚCHOTA

*Najít poprvé v překrásném jihomoravském Mikulově autoservis manželů Svěchotových není zrovna jednoduché. V historickém centru plném jednosměrek, zákazů parkování a restaurací můžete nenápadný vjezd do dvora snadno minout. Když ale se svým vozem dorazíte až do objektu někdejší sanitní služby, budete se tam rádi vracet. A to nejen kvůli komplexní nabídce služeb, kterou nedávno rozšířila specializace servisního konceptu Podvozkové centrum APM Bilstein, letošní novinky společnosti APM Automotive, hlavního dodavatele zavedené mikulovské firmy.*

**Jaromír Svěchota**

- Piaristů 990/24, 692 01 Mikulov
- Tel.: 519 510 338

diagnostika a seřízení motorů, opravy brzdových systémů i podvozků, pneuservis, autoelektrikářské opravy, prodej náhradních dílů a autodoplňků (vč. montáže), provádění STK, výměny autoskel, čištění interiéru

**Otevírací doba:**

Pondělí - Pátek 8:00 - 12:00, 13:00 - 17:00
Sobota 8:00 - 12:00

### Jaromír Svěchota

**Bydliště:** Mikulov (Originál Mikulov!)

**Věk:** 35 let (Vypadám starší - to ten servis, opravdu je to záhul.)

**Manželka:** Drahomíra (Za léta tady s námi zná auta do posledního šroubku.)

**Syn:** Daniel - 14 let (Nechce být automechanikem, možná tak autotronik.)

**Záliby:** rybaření, hokej, fotbal (Pro hráče nad 100 kg - od svatby jsem každý rok přibral dvě kila.)

„K autoservisu jsem se dostal jak slepý k houslím, i když automechanikem jsem chtěl být již od svých 14 let," začal Jaromír Svěchota povídání nad sklenkou tradičního burčáku. „Dva kamarádi mechanici přišli s nápadem pronajmout si zhruba rok neobývanou autodílnu, kde bychom pracovali pod mým vedením. Prodal jsem auto a všechno, co šlo a když jsme podepsali smlouvu o nájmu, začínali jsme doslova s ničím. Byl tu hrozný nepořádek, vyvezli jsme dvě tatry plechů, železa, pneumatik a dalšího odpadu. Pak jsme v Rakousku koupili starší zvedáky a v únoru 2000 jsme po tříměsíčních úpravách servis otevřeli a začali už jen ve dvou opravovat auta. Před dvěma lety jsme otevřeli i vlastní pneuservis. Dnes jsme tu tři mechanici a moje manželka, která pracuje v obchodě přímo v areálu servisu."

***Klenuté stropy obchodu naznačují, že sídlíte v historickém objektu...***

„Z poloviny ano. Bývaly tu dílny sanitní služby s vyhřívanými garážemi pro ´dvanáctsettrojky´, zatímco v sousední budově sídlil OÚNZ. I tam, kde je dnes obchod, byly garáže pro sanitky. Ještě dříve tu ale bývala městská sýpka a před tím velká konírna mikulovského zámku. A místo dvora tu kdysi byla obrovská zámecká zahrada a obranná zídka chránící město před nájezdy Tatarů. Objekt ´ounzu´ byl postaven asi v roce 1957, v roce 1980 prošly dílny rekonstrukcí a v roce 1992 tu byl pro sanitní službu zřízen pneuservis. Když jsme dílnu vyklidili, zdála se mi obrovská, ale dnes je nám tady už těsno. Máme tu dvě stání a speciální rampu pro výměnu oleje. A mým snem je mít geometrii, kvůli které zatím zákazníky musím posílat jinam."

***Nabídka vašich služeb je už celkem široká, přesto ji chcete ještě rozšířit?***

„Myslím, že to je důležité. Hodně nám pomohla diagnostika ATAL, kterou jsme si pořídili. Na to zákazníci slyší a mnozí u nás zůstali právě kvůli tomu. Jsem taky zvědavý a chtěl bych vyzkoušet, jak bude fungovat pojízdná technická stanice od APM. Všichni mi říkají, že lidi si sice nechají auto zkontrolovat, ale opravit už ne. Věřím však, že investice do rozvoje jsou důležité, proto jsme využili nabídku APM stát se Podvozkovým centrem."

***Myslíte, že vám to přivede další zákazníky?***

„Máme stálý příliv nových zákazníků. Právě proto se snažíme neustále rozšiřovat nabídku. I za cenu toho, že naše ceny jsou ve srovnání s některými jinými servisy o trochu vyšší. Za to ale nabízíme špičkové vybavení. Lidem to i tak vysvětluji, že sice ten druhý servis bere za hodinu méně, ale právě proto nemá třeba tu diagnostiku, kvůli které posílá svého zákazníka k nám. Proto my musíme účtovat víc, abychom mohli zaplatit věci zvyšující komfort, který nabízíme."

Jaroslav Svěchota s manželkou Drahomírou

***S APM obchodujete už třetím rokem...***

„Je to zásluha mé technicky založené manželky a jejího ´Filipa´. Když srovnávala ceníky a výhody i nevýhody, jako tvůrčí a tažnou sílu našeho autoservisu jsme vybrali právě APM Automotive. Zvítězily hlavně noční závozy objednaného zboží, jejich nabídka byla nejlepší na trhu. Mechanici nemusejí čekat dopoledne na díly objednané předchozí den, zatímco rozebrané auto blokuje zvedák. Takhle mechanik ráno přijde a může hned pracovat. A když náhodou díl nepasuje, může se ještě odpoledním závozem vyměnit. To je obrovská výhoda. Navíc i v očích zákazníků nás to postavilo na úplně jinou úroveň."

***„Co považujete za největší současný problém v autoopravárenství?***

„Nejzajímavější a zároveň i nejhorší je, že nejsou automechanici. V Mikulově jsou samí vinaři, hoteliéři nebo řidiči. Ale automechanici se tu asi nerodí. Dříve bývalo učiliště ve Valticích, ale bylo zrušeno, takže mladí mechanici prostě nejsou. Určitě to není problém jen

Mikulovska, ale celorepublikový. Kdo bude auta opravovat za pár let, to opravdu nevím. Mladí dnes slyší spíše na profesi autotronik, která více připomíná hraní s počítačem. Ale to ještě pár let potrvá, než budou moci dělat naplno jen s počítačovou diagnostikou. Teď je základem opravdové řemeslo a myslím, že i dál bude. Elektronika je jen bonus navíc."

***Jak se podniká ve městě jako je Mikulov?***

„Jako v každém malém městě. Lidé se znají, někteří jsou přívětiví, jiní méně. Některým nevadí, že peníze nechají svému

známému, sousedovi, kamarádovi. Druzí je vozí o 50 kilometrů dále. Jinak je to krásné městečko s krásným okolím."

***Žijete ve vyhlášené vinařské oblasti. Máte také svůj vinohrad?***

„Vinařství mne nikdy nenadchlo, i když víno mám rád. Otec byl vinař celým svým srdcem a každý den odjížděl do svého malého vinohradu. Mě to táhlo spíše do dílny. První vrtačku jsem si ale musel ´vybrečet´ k Vánocům. Do té doby prý doma nebyla potřeba. Až když se koupila, musel jsem doma všechno převrtávat. A stejné to bylo i s dalším nářadím. Ve 13 letech jsem si koupil prvního pionýra a celého ho rozebral, ale nářadí jsem si musel půjčovat od sousedů. Vlastně jsem začínal na motorkách, které jsem koupil, opravil, zgenerálkoval a zase prodal. Opravoval jsem motorky všem kamarádům. Měl jsem známou v Mototechně, což tehdy byla výhoda, protože spousta věcí nebyla k sehnání. Já vzal batoh, naložil 20 litrů vína na záda, sedl na vlak a vydal se nakupovat. Zpátky jsem jel s batohem plným páček, blinkrů, lanek a s výfukem pod paží. Takhle jsem se sám vyučil na mechanika a potom i z nejrůznějších knížek, které jsem si kupoval."

***Proč jste se tedy nestal automechanikem dříve, když to byla taková vášeň?***

„Ve 14 letech jsem chtěl jít na automechanika, ale maminka řekla, že se dobře učím. Tak jsem šel na gymnázium a později na obchodní školu. Díky němčině jsem se dostal do Rakouska, kde jsem získal životní praxi a taky si koupil své první bourané auto. Bylo mi asi 17 let. Po škole jsem na motorce mazal vydělávat, vrátil se pozdě večer a ráno šel zase do školy. Dělal jsem u jednoho obchodníka, který skupoval a zase rozprodával firmy a žil z provizí. Za ty tři roky jsem se naučil hrozně moc o obchodování a investování."

***Vaše největší záliba z mládí se tedy nakonec stala vaším povoláním. Máte i jiná hobby?***

„Fotbal, hokej a rybaření. I když fotbal hraju už jenom za B-tým, neboli nad 100 kilo. Dříve jsem hrával za Mikulov i vyšší soutěže, teď je to ale za Pernou v nejnižší IV. třídě. Na hokej jezdím do nedaleké Břeclavi, je to jen taková amatérská odborářská liga. Ale opravdový relax jsou pro mě ryby. Se synem máme oblíbená dvě, tři místa, kde i někdy přespíme ve stanu. Jezdím i s kamarády, popijem pivo, něco ugrilujem, prostě paráda i když většinou nic nechytneme…"

město Mikulov

# Chladící kapalina...

## ... aneb jen voda už nestačí

*Jedním ze základních prvků potřebných pro správnou funkci tzv. vodou chazených motorů je samozřejmě voda. I když je asi lepší používat pojem chladící kapalina, protože s obyčejnou vodou bychom v dnešních vozech nevystačili. Má sice výbornou schopnost odvádět teplo, zároveň má ale pro motor nedostačující teplotní rozsah použitelnosti, tedy kapalného skupenství (0 - 100°C). Proto je třeba právě tuhle vlastnost vody upravovat, k čemuž se nejlépe hodí tzv. glykoly. V automobilovém průmyslu se většinou používá ethylenglykol, který má dostatečně vysoký bod varu a výborné nízkoteplotní vlastnosti.*

### BEZ INHIBITORŮ TO NEJDE

Jenže pouze s glykolem si chladicí kapalina také nevystačí. Vlivem jeho tepelného rozkladu totiž vznikají kyselé látky, které urychlují nežádoucí korozi motorových dílů z různých slitin železa, hliníku a dalších kovů. Toto korozivní působení kapaliny je třeba omezit např. nastavením alkalického prostředí. Tím však korozi zcela nezabráníme, neboť dva hlavní kovy dnešních motorů (železo a hliník) jsou proti ní chráněny při odlišném pH. Proto se v chladicích kapalinách používají zároveň tzv. zpomalovače (inhibitory) koroze, které reagují s povrchem kovů a vytvářejí ochrannou vrstvu.

Chladící kapaliny by tedy měly absorbovat kyselé zplodiny degradace (rozkladu) etylenglykolu. Tato schopnost je označována jako alkalická rezerva a čím je vyšší, tím více kyseliny kapalina bez následků vstřebá. Minimální hodnota této ´veličiny´ pro spolehlivou funkci kapaliny je 2, optimální je kolem 5, což ale platí pro provozní směsi s vodou (nejčastěji v poměru 50:50, při kterém se původní hodnota rezervy snižuje na polovinu). V praxi se proto alkalická rezerva koncentrované chladicí kapaliny udává nejčastěji v hodnotách kolem 12.

### NOVÁ, REVOLUČNÍ TECHNOLOGIE

Od poloviny 90. let se používá zcela nová technologie antikorozního působení přísad. Jako inhibitory jsou používány soli organických kyselin, které daly novým kapalinám jméno OAT (Organic Acid Technology) a také výrazně nižší hodnoty pH i rezervní alkality (kolem 6). Měření však u této technologie vychází z jiného mechanismu a hodnoty se proto nedají srovnávat.

Chladicí kapaliny na bázi organických kyselin mají výrazně prodlouženou životnost až na pět let nebo 250 tisíc km (pro osobní auta). Za tuto dobu poklesne obsah účinných inhibitorů koroze zhruba jen o 20%. Kapalina tak spolehlivě chrání konstrukční kovy před korozí, výrazně snižuje i tvorbu nánosů na stěnách chladiče. Výhodou chladicích kapalin OAT je také značně prodloužená skladovatelnost: v originálních obalech je až 8 let oproti pouhým 18 měsícům u tradičního typu kapalin.

### ŘEDĚNÍ VODA/GLYKOL

I přes řadu dalších přísad zůstává základem chladící kapaliny ethylenglykol s vodou. Samozřejmě nejlépe s destilovanou, neboť složení některých koncentrátů chladicích kapalin je citlivé k minerálům rozpuštěným v běžné vodě a případné sraženiny by se mohly usazovat kdekoliv v chladicím systému. Voda s glykolem se nejčastěji ředí v poměru 50:50, který nabízí zřejmě nejlepší teplotní rozsah použitelnosti - bod varu kolem 130°C, bod tuhnutí naopak pod -35°C. Se zvyšováním koncentrace vody ve směsi se ale toto teplotní rozpětí snižuje. Na druhé straně chladicí vlastnosti glykolu jsou horší než u vody a samotný glykol by nestačil odvádět vznikající teplo ze spalování paliv. Proto by obsah vody v chladicí směsi neměl být menší než 30%. Zvláště když v našich klimatických podmínkách je zbytečné upravovat mrazuvzdornost kapaliny na teploty nižší než -40°C.

## KONTROLA KONCENTRACE KAPALINY

Kontrola chladící kapaliny, zejména její odolnosti proti mrazu, je důležitou součástí přípravy vozu na zimní provoz. Případné zamrznutí kapaliny by mohlo v chladiči či v motoru způsobit velké škody. Teplotu tuhnutí kapaliny lze zjistit levným, ale ne zcela přesným hustoměrem (areometrem) nebo refraktometrem. Tento přístroj je sice dražší, ale naměřené výsledky jsou přesné a kdykoliv opakovatelné.

**REFRAKTOMETR** je optický přístroj k měření (porovnávání) indexu lomu, který umožní určit koncentraci zkoumané látky bez zdlouhavé chemické analýzy. Stačí pipetou nanést 1 - 2 kapky směsi na prismatickou destičku, refraktometr nastavit proti světlu a lom světla, přesněji dělící linie mezi světlou a tmavou oblastí v zorném poli, ukáže na příslušné stupnici hustotu chladící směsi či kyseliny v autobaterii.

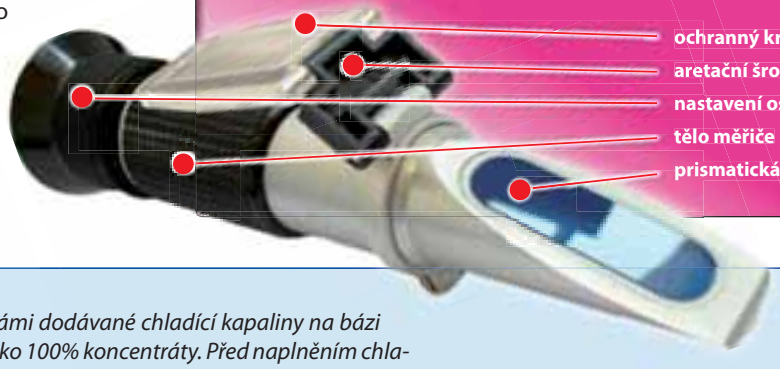
Index lomu se určuje z mezního úhlu při dopadu světla z opticky řidšího prostředí na rozhraní s opticky hustším prostředím, přičemž jedno prostředí tvoří zkoumaná látka a druhé, zpravidla to hustší, skleněný hranol. Pozoruje-li se lomené nebo odražené světlo dalekohledem, je při jednobarevném světle jedna část zorného pole jasná, druhá tmavá s ostrým rozhraním.

### OPTICKÝ MĚŘIČ NEMRZNOUCÍ SMĚSI A KYSELINY (obj.č. SW21550L)

Univerzální měřič ke kontrole nemrznoucích směsí chladících systémů automobilu či kyseliny v autobaterii.

**Měřící rozsah:** Ethylenglykol 0 – 50 °C,
Propylenglykol 0 – 50 °C,
kyselost v baterii 1,15 – 1,30 g/ml.

Sada obsahuje refraktometr, ochranné pouzdro, minišroubovák a pipetu.




**Slovo odborníka:** *„Všechny námi dodávané chladící kapaliny na bázi monoethylenglykolu jsou dodávány jako 100% koncentráty. Před naplněním chladícího systému vozidla se ředí vodou na požadovanou mrazuvzdornost. Koncentrát bez naředění vodou nelze použít, neboť při cca - 18°C je jeho viskozita taková, že jej již není možno pohodlně vylévat z nádob, ve kterých je dodáván. To je typická vlastnost monoethylenglykolu. Skutečnou mrazuvzdornost tak získává až po smíchání s vodou. Pro zajištění maximální protikorozní ochrany systému se nedoporučuje nižší koncentrace než 33% koncentrátu ve výsledné směsi s vodou. Tzn. ředící poměr 1:2 s mrazuvzdorností cca -18 °C. Nejvyšší v praxi dosažitelná a odzkoušená mrazuvzdornost je při koncentraci 68% původního koncentrátu ve výsledném roztoku a to -69°C. V praxi se v podnebí střední a severní Evropy používá kocentrace 50%, kde dosažená mrazuvzdornost - 38°C je plně postačující.*
*Z výše uvedeného vyplývá, že pověsti o chladící kapalině s mrazuvzdorností - 80°C jsou nesmyslné. Pravděpodobně vznikly záměnou s produktem na bázi ethanolu (lihu), tedy např. s kapalinou do ostřikovačů, kde koncentrovaná kapalina může vykazovat zmíněnou odolnost až do cca - 80°C."*

***Obchodní manager dodavatele nemrznoucích kapalin značky VIP***

## NOVINKY V SORTIMENTU APM 2008

| | |
|---|---|
| PEX GERMANY | Osvědčené váhy vzduchu, ABS senzory, brzdové hadice či varovné kontakty **PEX** se vyznačují zejména originální prvovýrobní kvalitou za velmi výhodné ceny. |
| HERTH+BUSS JAKOPARTS | Víc než osm tisíc mechanických dílů na asijské vozy. Společnost APM Automotive nabízí celý mechanický program značky **H+B Jakoparts** i vybrané díly autoelektriky **H+B Elparts**. |
| CIFAM | Homokinetické klouby **CIFAM** doplnily u APM Automotive sortiment brzdové hydrauliky této značky. Klouby jsou dodávány v sadách s manžetou a příslušenstvím. |
| SEEAC | Přes 2000 položek repasovaných poloos na evropské i asijské vozy nabízí francouzská značka **SEEAC**. Všechny jsou testované a schválené dle ISO 9001/2000. |
| OPTIMAL | Brzdové kotouče a bubny **OPTIMAL** rozšířily sortiment dílů řízení, zavěšení, ložiskových sad či motorových dílů této značky u APM Automotive a opět nabízí skvělý poměr kvality a ceny. |
| NGK | Zapalovací svíčky a žhaviče s osvědčenou kvalitou jsou celosvětově žádaným sortimentem v prvovýrobě i aftermarketu. APM Automotive má skladem svíčky **NGK** na všechny typy aut. |
| MOLL BATTERIEN | Akumulátory nejvyšší jakosti s patentovanými systémy pro vyšší výkon i bezpečnost. APM Automotive jako jediný český dodavatel přináší kompletní nabídku cca 100 typů baterií **MOLL**. |
| GEDORE | Dílenské i speciální nářadí prvotřídní kvality. V přehledném katalogu **GEDORE**, čítajícím zhruba 9000 položek, nechybí ani méně obvyklé typy nástavců či nástrojů. |
| SKF | Ložiska, rozvodové sady, kladky a horní uložení tlumičů od největšího světového výrobce ložisek **SKF**. |

NOVINKY

# PŘEDSTAVUJEME DODAVATELE...

## NGK: VŠUDE, KDE JE POTŘEBA JISKRU VE VÁLCI

*Kompletní sortiment zapalovacích a žhavicích svíček pro auta, motocykly, lodě atd. nabízí společnost **NGK Spark Plug Co.,Ltd.** Její výrobky montuje do svých vozidel řada světových automobilek i výrobců motocyklů.*

*Ve svém skladu je má i jeden z největších českých dodavatelů autodílů, společnost APM Automotive.*

*Pro snažší výběr potřebné svíčky přináší značka NGK ve své prodejní sérii V-line 35 typů svíček pokrývajících 97% všech motorových vozidel a označených 1 až 35.*

NGK je přední celosvětový výrobce zapalovacích a žhavících svíček, krytů svíček a také lambda sond s obchodní značkou NTK. Svíčky firma vyrábí už bezmála tři čtvrtě století a dnes je jejich největším dodavatelem pro většinu předních automobilek. Aby splnila jejich specifické požadavky, často své inženýry zapojuje již do počáteční fáze vývoje motorů přímo u výrobců. V nedávné minulosti to bylo třeba při vývoji motorů 1,2 a 1,4 16V pro nový Fiat 500, který získal titul Car of the Year 2008. Díky této spolupráci s automobilkami je každý výrobek NGK navržen tak, aby splňoval přísné normy a zaručoval spolehlivost a potřebný výkon za všech podmínek. K tomu přispívá i použití drahých kovů jako iridium, paladium či platina, které také daly jména některým produktovým řadám.

## Oceňovaná kvalita

Výjimečným výsledkem spolupráce společnosti NGK Spark Plugs s Audi a Volkswagenem byl např. vývoj zapalovací svíčky nové generace s přídavným jiskřištěm (1995). To zajišťuje, že vynechání zapalování je prakticky vyloučeno. NGK rovněž vyvinula novou keramickou žhavící svíčku pro dieselové motory a také ta se záhy stala originálním dílem vozů řady světových automobilek.

Značka NGK je tradičně spojována s motorsportem - od moto GP až po rallye. Také letos byla oficiálním dodavatelem pro většinu týmů Formule 1 (Ferrari, Honda, McLaren…) a tak není diovu, že vozy se svíčkami NGK mají na kontě už přes dvě stovky vyhraných Grand Prix. Právě úspěchy v motoristickém sportu jsou důkazem kvality i zárukou neustálé obliby svíček NGK. Vždyť obrovské kompresní poměry a vysoké otáčky supervýkonných závodních motorů vyžadují zapalovací svíčky, které dokáží odolat přehřívání a velkému zatížení.

## Historie

Společnost NGK Spark Plug Co. Ltd byla založena v roce 1936 v Japonsku s cílem využít zkušeností místního keramického průmyslu a zahájit vývoj a výrobu zapalovacích svíček vysoké kvality. Sériová výroba začala už o rok později. Vývoj pak přibrzdila válka, ale už v roce 1949 firma vstoupila na burzu. Zároveň se pustila do vývoje tzv. ´nové keramiky´ a pod obchodní značkou NTK začala vyrábět keramické řezné nástroje či koncem 60. let pouzdra integrovaných obvodů. S příchodem řízeného spalování se na přelomu 70. a 80. let společnost vhrla do vývoje lambda sond, které začala vyrábět už v roce 1982. Samozřejmě pokračoval i vývoj svíček. Zatímco v roce 1958 byly převratnou novinkou značky NGK širokorozsahové svíčky s měděným jádrem, o 15 let později firma bodovala s teplotními senzory a v roce 1985 zahájila výrobu revolučních keramických žhavičů pro diesely. Další novou technologii přineslo v polovině 90. let využití iridia, vzácného kovu s mimořádnou odolností.

Už od roku 1966 působí NGK Spark Plugs v USA a v roce 1975 byla otevřena první evropská pobočka v Anglii. V současnosti sídlí NGK na všech kontinentech. Celkem je to osm centrálních prodejních středisek, 11 továren a 14 poboček s šesti tisícovkami zaměstnanců. V Evropě firma a její partneři využívají Evropské technické centrum v Ratingenu nedaleko Düsseldorfu. Zařízení s rozlohou 2.200 m$^2$ je navrženo tak, aby je mohli výrobci aut využívat k testování motorů i podvozků.

Koncern NGK se orientuje i na další průmyslová odvětví. Výrobu autodílů (Automotive Components) doplňují výrobní skupiny pro komunikační média a technickou keramiku. Technical Ceramics Group přitom kromě řezných nástrojů či žáruvzdorných součástek dodává řadu výrobků pro lékařství a to včetně kloubních či kostních náhrad.

*První triumf ve formuli 1 zajistil svíčkám NGK Richie Ginther s vozem Honda při Velké ceně Mexika v roce 1965.*

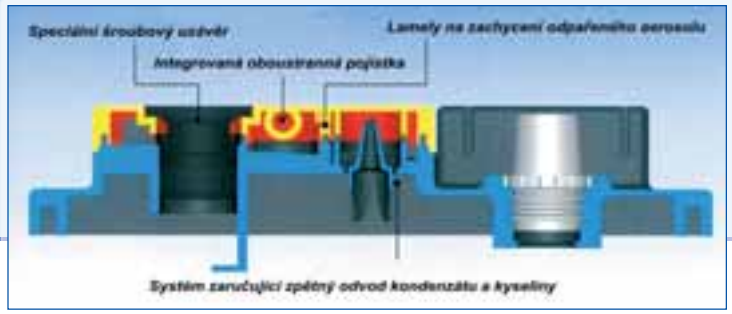
*Společnost **NGK** je hrdá na své strojírenské odborné znalosti, které přinesly mnoha výrobcům automobilů inovační řešení při problémech s konstrukcemi motorů. Proto svíčky NGK najdete např. ve vozech Audi, BMW, Volkswagen, Bentley, Jaguar, Rolls-Royce, Rover, Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia, Maserati, Peugeot, Ford, Kia, Saab, Škoda či Volvo. NGK zapalovací svíčky (spark plugs) předepisují i prakticky všichni japonští výrobci automobilů a také většina motocyklových značek včetně Hondy, Yamahy, Suzuki a Kawasaki.*
*Celosvětově jsou v prvovýrobě používané také lambda sondy (oxigen sensors) se značkou **NTK**.*

# TECHNICKÉ TÉMA

## BEZÚDRŽBOVÉ BATERIE POTŘEBUJÍ PÉČI

*Přestože je autobaterie považována za jednoduchou součást automobilu, opak je pravdou. S přibývající elektronikou ve vozech stoupají nároky na přísun energie a s tím i na výkon a životnost. Proto se baterie mění v důmyslná zařízení s nečekaně složitými mechanismy pro vyšší výkon i bezpečnost. Příkladem mohou být systémy německé firmy MOLL Baterien jako zdvojené víko, mezičlánkové propojení či dvojitý labyrint.*

*I když se výrobci snaží o co největší pohodlí motoristy a dodávají tzv. bezúdržbové baterie, alespoň občasnou údržbu (kontrolu) akumulátory potřebují. Pro zachování správné funkce je třeba dbát i několika dalších pravidel…*




## ZÁKLADY ÚDRŽBY:

### SPRÁVNÉ DOBÍJENÍ A NABÍJENÍ

Přebíjení i nedobíjení zkracuje životnost, proto je důležitá dobře seřízená nabíjecí soustava. Při správném dobíjení a průměrných jízdách stačí 1-2x ročně kontrolovat napětí a hladinu elektrolytu (neplatí pro uzavřené autobaterie). Nedobíjení se projevuje tzv. sulfatací, přebíjení velkým úbytkem elektrolytu, což může skončit zničením baterie (výbuchem).

Baterie by se měly nabíjet jen schválenými nabíjecími zdroji a dle pokynů výrobce nabíječe i baterie. V dnešní době je k dispozici řada nových nabíječů, u nichž nemusí vždy platit obecně zažité postupy nabíjení. Baterie se považuje za nabitou, pokud hustota elektrolytu dosáhne hodnoty 1,28 kg/l a všechny články plynují. U plně nabité baterie se při pokračujícím nabíjení hustota elektrolytu ani hodnota napětí nadále nemění. Při zapojování (či odpojování) musí být nabíječ nebo klíček u vozidla vypnutý, aby se zabránilo jiskření. To by mohlo způsobit vznícení plynů v baterii a explozi, jejíž intenzita závisí na množství nahromaděného kyslíku a vodíku. Největší nebezpečí výbuchu tedy hrozí při manipulaci těsně po nabíjení nebo delší jízdě. Při nabíjení je potřeba uvolnit zátky článků, aby se vznikající plyny mohly rozptýlit do ovzduší. Pokud se baterie při nabíjení zahřívá nad 40°C, je třeba nabíjení přerušit a pokračovat až po vychladnutí a to nižším proudem. Teplota nad 40°C baterii nevratně poškozuje. Pokud se zahřívá pouze část baterie, zatímco povrch zbylých článků zůstává výrazně chladnější, je baterie vadná (zkrat článku) a je nutno nabíjení ukončit.

### SULFATACE

$PbSO_4$

Asi nejobvyklejším poškozením baterie za provozu je tzv. sulfatace. Při vybíjení se kyselina sírová z elektrolytu váže na olověných deskách a tvoří krystaly síranu olova, které se při následném dobíjení opět rozpouští a kyselina se uvolňuje zpět do elektrolytu. Pokud však k následnému dobití (nabití) nedojde, krystaly ztvrdnou a nedají se již rozpustit. Hlavními příčinami tohoto jevu bývají krátké cesty, při nichž se baterie nedobíjí do plných hodnot, nebo naopak dlouhé odstávky vozu, který v závislosti na výbavě (alarm, centrál...) má stálý odběr energie. K sulfataci vede rovněž příliš nízké dobíjecí napětí na regulátoru či jiná porucha dobíjecí soustavy.

### POZOR NA TEPLOTY

Při teplotách nad 20°C se zvyšují ztráty samovybíjením a zkracuje životnost. Teplota zvýšená trvale o 10°C může zkrátit životnost olověných akumulátorů až o 50%. Naopak při nízkých teplotách klesá kapacita přibližně o 1% na 1°C a snižuje se i nabíjecí schopnost akumulátorů, které proto nelze plně dobít. Ideální skladovací teplota je kolem 15°C. Delší skladování je možné na chladném a suchém místě a v plně nabitém stavu. Při odstavení vozu se doporučuje baterii odpojit.

### ŽIVOTNOST BATERIE

Životnost baterie je závislá nejen na konstrukci a kvalitě, ale také na provozním režimu a nastavení dobíjecí soustavy vozu. Důležitá je i údržba. Nejrychlejší způsob kontroly nabití autobaterie je test voltmetrem. Nabitá baterie překračuje 12,5 V. Za ideálních podmínek se životnost baterie v závislosti na typu pohybuje okolo 4 až 6 let.

# PAVEL LANGER

## MUŽ, KTERÝ ONEMOCNĚL FORMULÍ

*Přestože okruhové závody Národní formule 1400 ccm (divize D3) jsou považovány hlavně za příležitost pro naděje motorsportu, někteří jezdci se v ní pohybují léta. Jedním z těch, kteří jediným českým formulím zcela propadli, je Pavel LANGER. Třebíčský obchodník s autodíly soutěží s vozem vlastní konstrukce, který stejně jako jeho obchod nese jméno AUTOLA.*

Pavel Langer

Po nevydařeném roku 2006, v němž tmavě modrý vůz Autola 1/04 s logem APM Automotive na boku příliš často ´trucoval´ sice loňská sezona začala pro Pavla Langera nadějně, na jejím konci ale bylo zklamání ze zisku jediného bodu. Letos však třebíčský jezdec bodoval hned při premiérovém závodě na maďarském Hungaroringu. Ten byl novinkou seriálu českého okruhového šampionátu, když nahradil rozkopaný brněnský okruh. „Závody tam dostaly nový náboj díky trati, na níž se jezdí F1. Ale pro jezdce je okruh totálně nezajímavý, i když bezpečný s bezbolestným vyjetím i návratem na trať," říká jezdec, který si z Maďarska přivezl dva body. Po posledním soutěžním víkendu jich měl na kontě celkem deset...

„Ne, že bych byl nespokojený, ale mohlo to být lepší. Jezdili jsme dobré časy, ale body sbírali jiní. Nám chybělo víc štěstí, občas zklamala technika," ohlíží se závodník Autoklubu JE Dukovany za sezonou, která možná byla jeho poslední. „Nabízím auto s kompletním servisem do pronájmu a pokud najdu někoho, kdo byl chtěl závodit, věnoval bych se jen přípravě vozu," naznačuje 42letý chlapík konec své závodní kariéry.

Na jejím začátku byla jezdecká škola v Brně, v níž byl Pavel Langer před 15 lety jedním z absolventů prvního kursu. „Právě tam jsem poprvé usedl do formule a ´těžce jsem onemocněl´. Od té doby je formule mou vášní," říká muž, který už na sklonku roku 1993 absolvoval první závody s půjčenou formulí. O tři roky později si už koupil vlastní vůz. „Pak jsme začali stavět formuli vlastní konstrukce. Hotová byla v roce 2004, ale stihli jsme jen poslední závod. Tedy trénink, protože do závodu jsme nenastoupili. Autola 1/04 A byla plná dětských nemocí…"

Rozhodnutí pro stavbu vlastní formule bylo zásadním krokem. „Dnes už bych do toho nešel. Myslel jsme, že to zvládneme rychle, ale stavba trvala čtyři a půl roku. Sami jsme ji vymysleli, namalovali, spočítali a postavili. Teď máme už pátou evoluci - E," dodává jezdec. Podle něj je formule relativně levné, ale rychlé závodění. „Vůz je možné napřevodovat tak, že se maximálka blíží 230 km/h, což se ale nevyužije. Cílem je být co nejrychlejší na každém úseku, nejen na rovinkách, takže se převody nastavují jinak," vysvětluje závodník a konstruktér v jedné osobě, mezi jehož sponzory patří i APM.

Národní formule se jezdí jako jedna ze čtyř divizí MČR a její aktéři tvoří úzkou skupinu nadšenců. Jen díky nim formulové závody v ČR přežívají. „Bohužel nám chybí víc než jen mediální podpory. V tomhle směru je u nás něco špatně, protože ti, co našemu seriálu velí - tedy FAS (Federace automobilového sportu), o diváky příliš nestojí. Jim stačí tučné startovné. Jezdec zaplatí 15 tisíc za závod, přesto když nedojede, musí se s pořadateli hádat, zda mu nepojízdné auto dopraví do depa. Když to srovnám s Hungaroringem, startovné tam bylo skoro třetinové a doprava vozu do depa samozřejmostí," zlobí se jezdec, podle kterého je situace jiná také na Slovensku. Hlavně atmosféra. „Pořadatelsky měli problémy, protože pořádali závod po delší době, ale dokázali mu udělat takovou reklamu, že byly plné tribuny. I když tam lidi na rozdíl od našich závodů museli platit vstupné, přišli a vytvořili skvělou kulisu. To je další věc, která u nás nefunguje. Tady byl o národní formuli největší zájem, když s námi jezdil skokan na lyžích Jakub Janda. Nedařilo se mu ale podle představ, takže asi ztratil chuť."

K motorům Pavel Langer tíhl už od mala a kolem aut se točí jeho hobby i povolání. Přitom k podnikání v oboru prodej autodílů jej přivedly právě formule. „Začalo to, když jsem shánět ložiska a můj dodavatel mi nabídl, jestli je nechci prodávat. Později přibyl další sortiment s rozvozy zboží a garáž, ve které jsme začínali, nám byla malá. Tak jsme se přestěhovali nejprve do obchůdku na náměstí v Třebíči a teď jsme už pár let v prodejně na sídlišti. A stejně jako při závodění nám i v podnikání pomáhá společnost APM Automotive, která je naším dodavatelem autodílů do obchodu," uzavírá Pavel Langer, který v obchodě i sportu má velkou podporu manželky. Možná i proto symbolicky právě ona před lety přebírala pohár za Langerovo první umístění ´na bedně´. To když se závodník zdržel v depu a pořadatelé místo něj na stupně vítězů postavili paní Lenku...

## Pavel Langer
### sezona 2008

| | |
|---|---|
| 19. - 20. 4. **Hungaroring**: | - / 7. (2 b) |
| 17. - 18. 5. **Most**: | 5. / - (4 b) |
| 7. - 8. 6. **Most**: | - /dQ. (0 b) |
| 26. - 27. 7. **Poznaň**: | 8. / - (1 b) |
| 22. - 23. 8. **Piešťany**: | 6. /10. (3 b) |
| 20. - 21. 9. **Brno**: | 9. / 9. (0 b) |

## Autola 1/04 E

**Motor:** Škoda Fabia 1,4 TOMMU
**Výkon:** 135 koní;
**Hmotnost:** 435 kg
**Převodovka:** Hewland
**Pneumatiky:** Matador
**Tlumiče:** plynokapalinové HP Sporting
**Telemetrie:** AIM
**Konstrukce a výroba:** Pavel Langer a Stanislav Dvořák

## Národní formule

Soutěžní divize označovaná v souladu s mezinárodními řády jako **Národní formule** funguje v ČR od roku 1996, kdy nahradila dosavadní Formuli Škoda. Od sezóny 2001 platí poslední změna v technických předpisech týkající se použití motoru objemu 1400 $cm^3$ a zcela libovolné převodovky. Účastnit se jí mohou jezdci od 14 let.

# Milovice
## 14.10.2008

*K automobilovým závodům patří krásné dívky stejně neodmyslitelně jako k lesu stromy, k vodě ryby nebo ke Křemílkovi Vochomůrka…*

*Výjimkou není ani soutěžní tým Seznam.cz s dlouholetou kmenovou posádkou **APM Automotive Sláva Ducháček – Petr Dufek.** Jednou z pravidelných aktivit týmu je testování závodních vozů **Mitsubishi Lancer Evo 9** na tratích v areálu bývalého vojenského letiště ve středočeských Milovicích, které je vždy spojeno i se svezením zástupců partnerů a sponzorů. A právě při jednom z těchto adrenalinových setkání v polovině října vznikla i řada fotografií s půvabnými modelkami Terezou a Vendulou…*

FOTOSTRANA

# Automobil, který stál u zrodu aftermarketu

*Právě před sto lety, v září 1908, se začala psát historie jednoho z nejslavnějších vozů celé automobilové historie. Nesmrtelný Ford Model T se vyráběl celých dvacet let a rozhodující mírou se zasloužil o masové rozšíření automobilu jako dopravního prostředku s všestranným využitím. Především byl ale prvním opravdu sériově vyráběným vozem a jako takový vlastně položil základy obchodu s náhradními díly…*

Ford T doslova postavil Ameriku na kola. V nejrůznějších modifikacích jej bylo vyrobeno více než 15 milionů kusů, čímž patří mezi pět nejprodávanějších aut všech dob. V učebnicích po celém světě je spojován se vznikem pásové výroby, která byla v roce 1913 přímou odezvou na neutuchající poptávku po lidovém automobilu. V nové továrně byly vozy montovány na pohyblivých pracovních stolech a dělbu práce nechal Henry Ford rozpracovat do takových podrobností, že jí místo řemeslníků mohli vykonávat jen zaučení dělníci. Konstrukce vozu byla přizpůsobena možnosti sestavení ze zaměnitelných součástek, což bylo průkopnickým počinem. Do té doby byla obvyklá ruční výroba znamenající vzájemné lícování na každém voze individuálně. Výsledkem byla omezená zaměnitelnost dílů a prakticky i originalita každého vozu.

Montáž na výrobním páse ale vylučovala jakékoliv řemeslné metody. Mohly být použity výhradně díly rozměrově shodné, vyrobené v daných tolerancích, což přineslo změny i do oprav. Každou součástku Fordu T bylo možné koupit v obchodní síti výrobce a bez dalších úprav namontovat. Tak vznikla zcela nová oblast podnikání – obchod s náhradními díly, neboť do té doby se obchodovalo pouze s automobilovým příslušenstvím.

Revoluční byla též konstrukce vozu. Robustní karoserie z kvalitních ocelí byla odolná vůči nástrahám tehdejších cest, jednoduchá konstrukce umožňovala opravy v každé dílně či kovárně. Vedle nenáročnosti a spolehlivosti vůz vynikal snadnou ovladatelností. Měl klasické tuhé nápravy odpružené příčnými půl-eliptickými pery a kardanový hřídel poháněl zadní kola. Jednoduchý byl i motor. Přes značný objem 2895 cm³ disponoval výkonem pouhých 15 kW, tedy 20 koní při 1800 otáčkách za minutu. Dvoustupňová planetová převodovka měla nožní řazení s jedním pedálem pro dva rychlostní stupně a druhým pro zpátečku. Spojka a převodovka tvořily jeden blok s motorem, brzdy byly spíše symbolické a pouze vzadu. Na 100 km Ford T spotřeboval mezi 13 a 22 litry paliva.

K oblibě modelu pomohla také jeho cena, která se zvyšováním výrobních čísel klesala. Z původních 825 $ se dostala až na 259 $. Lákavá pro zákazníky byla i variabilita. Ford nabízel řadu karosářských variant od dvoumístného Coupé, přes třímístný Roadster, pětimístný Touring Car či šestimístný Town Car až k otevřeným i uzavřeným nákladačkům a minibusům. Karosérie prošla za dvacet let minimálními úpravami. Nejviditelnější bylo počátkem 20. let zakulacení chladiče. Ještě před tím původní acetylenová světla nahradila elektrická a místo mosazi se začala

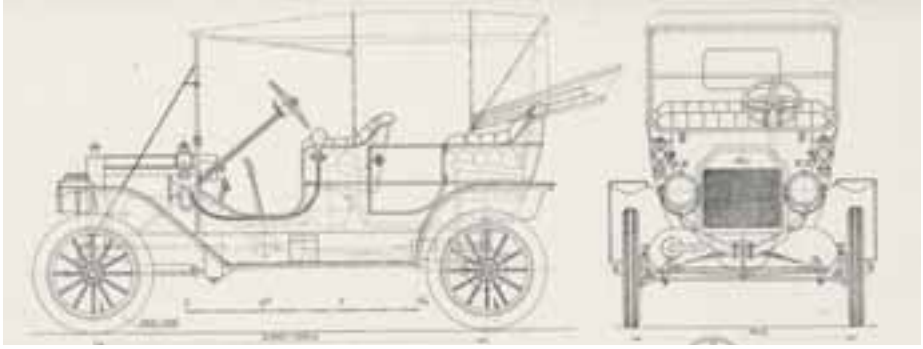
3-Passenger Roadster, Fully Equipped

používat ocel. Samozřejmě černě lakovaná. To byla jediná barva, v níž bylo ´Téčko´ nabízeno (s výjimkou začátků a posledních let výroby), neboť černá barva schnula rychleji než ostatní. Tehdy také vznikla Henryho slavná poznámka o tom, že zákazník dostane vůz v libovolné barvě, pokud si vybere černou.

Ford T byl úspěšný i na sportovním poli. Už v roce 1909 zvítězil s náskokem 17 hodin v závodě napříč Amerikou z New Yorku do Seattlu. V zimě 1912 závodní „Téčko" s experimentálním motorem dosáhlo rychlosti 173,48 km/h.

Výroba modelu T v Americe skončila 31. května 1927, zhruba dva měsíce poté, co z linky sjel patnáctimiliontý exemplář vozu, který změnil historii, ale byl už příliš zastaralý. A když výroba doběhla také ve Fordových továrnách v Anglii, Belgii a Itálii, zastavil se počet vyrobených kusů na čísle 15 176 888.

**www.ford.com**



# BAVTE SE S NÁMI...

## 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 vyskytovalo v každém řádku, každém sloupci a každém barevném boxu právě jedenkrát...

## ② Poznáš zaniklou značku?

Na obrázku je znak používaný v minulosti jedním velice známým výrobcem automobilů. Přestože tento znak vozil na své přídi nejúspěšnější model značky, ta dnes používá zcela jiné, notoricky známé logo. Přitom právě tento charakteristický vůz s nezaměnitelnou karosérií i všeobecně známou přezdívkou odstartoval přerod původně malé automobilky v jeden z pěti největších automobilových koncernů na světě. Poznáte o jaký vůz (značku) se jedná?

■ Linkový autobus zastaví na zastávce, lidi nastupují a kupují lístky, poslední nastoupí chlap v kovbojském oděvu. Vytáhne na řidiče dva velký kolty a říká: "Johnny dneska neplatí."
Řidič koukne do těch dvou hlavní: "No jo, jasně, že dneska neplatíš."
Druhý den se to opakuje a třetí zas. To už řidiče naštve: "Co to má znamenat? Jak to, že dneska Johnny zase neplatí?" Johnny sáhne do kapsy a říká: "Johnny má průkazku."

■ Recepční v hotelu: "Mám pro vás, pane, špatnou a dobrou zprávu. Špatná je, že se váš špatně zaparkovaný Mercedes z kopce sám rozjel, v první zatáčce prorazil svodidla a spadnul ze stráně do strže."
„A dobrá?" ptá se host.
„Po cestě měl průměrnou spotřebu jen 2,37 l/100 km!"

■ 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."

■ Včera večer jsme s mojí ženou vedli trochu hlubší rozhovor o různých životních situacích. Přišla řeč i na eutanázii. K tomuto citlivému tématu o volbě mezi životem a smrtí jsem poznamenal:
- Nechci aby jsi mě nechala žít v takovém stavu, kdy bych byl závislý na přístrojích a živený tekutou stravou z nějaké flašky. Kdybys mě někdy takhle viděla, vypni ty mašiny co mě drží naživu.
- Ona vstala, vypla televizi, počítač i ledničku a vylila mi pivo do záchodu... No není blbá !??

■ Dvě blondýnky přijdou ke svému autu a jedna říká:
"Hele, nechaly jsme v autě zabouchnuté klíčky."
Jedna se šťourá v zámku sponkou do vlasů, druhá zkouší vypáčit druhé dveře a najednou povídá:
"Měly bychom si pospíšit. Začíná pršet a nechaly jsme staženou střechu!"

*Správné odpovědi: 1) BMW Isetta (rok výroby 1960) + slečna Laura (rok výroby 1988); 2) značka VW (Wolfsburg), užívána zejména u modelů VW1200, resp. 1300 známých jako brouk*

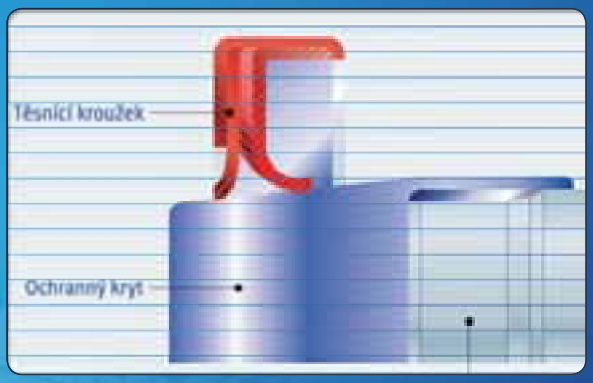
# TIPY A TRIKY (NEJEN) PRO MECHANIKY

elringklinger

## I těsnící kroužky se vyvýjejí

*Odborné opravy s PTFE (polytetrafluorethylen) těsnícími kroužky*

Těsnící kroužky jsou nezbytnou součástí každé opravárenské dílny. Jsou všude tam, kde je potřeba utěsnit prostor kolem otáčející se hřídele. Z důvodu zvyšujících se provozních nároků moderních dieselových i benzinových motorů musí ale také těsnící kroužky splňovat stále náročnější požadavky.




Tradiční těsnící kroužky (gufera) jsou vyráběny z kvalitního fluorokaučukového těla a kovové pružiny, která přitlačuje přesně určenou silou vnitřní kraj těsnícího kroužku k otáčející se hřídeli a zajišťuje spolehlivé těsnění. Jak se ale v moderních motorech zvyšují otáčky i teploty a především agresivita olejů, do kterých jsou kvůli prodlužování výměnných lhůt přidávána nejrůznější aditiva, zvyšují se i nároky na těsnící materiály. A fluorokaučukové těsnící kroužky mají pouze omezený rozsah, jak tyto přísné nároky uspokojit.

Právě proto byly vyvinuty PTFE (polytetrafluoroethylen) těsnící kroužky, které pod značkou ELRING do APM Automotive dodává tradiční německý výrobce těsnění, společnost ElringKlinger. Ve srovnání s tradičními gufery mají PTFE kroužky tvrdší povrch, jsou výrazně širší a nemají kovové pružiny. Jsou schopné snášet vyšší teploty, mají větší odolnost vůči moderním motorovým olejům, velmi malé tření a velmi dobře těsní. Svými vlastnostmi tak vyhovují konstrukcím moderních motorů. Také proto u těchto motorů postupně vytlačují tradiční radiální kroužky s pružinkou. Kromě prvovýroby jsou ale dobrou volbou také při opravách starších motorů. Pro opravárenské účely jsou PTFE těsnící kroužky nabízeny samostatně nebo jsou pevnou součástí těsnícího krytu. V tomto případě musí být vyměněn celý těsnící díl.

Obr. 1
běžný těsnící kroužek

Obr. 2
PTFE těsnící kroužek

PTFE těsnící kroužky jsou tedy rozhodně přínosem, při jejich odborné montáži je ale potřeba držet se návodu k montáži pro konkrétní typ motoru a také několika obecných zásad, které zajistí spolehlivou funkci moderních těsnících kroužků:

### TIPY PRO MONTÁŽ

- PTFE těsnící kroužky se montují suché - nikdy nepoužívejte olej či jiné mazivo.
- Důležité je překontrolování hřídele ještě před montáží nového těsnění. Hřídel nesmí vykazovat žádné známky poškození. V případě pochybností je lepší kontaktovat odborníky a zkonzultovat případné opracování hřídele.
- Většina PTFE těsnících kroužků je dodávána s plastovou ochranou jemné těsnící hrany, která nesmí být před montáží jakkoli stlačována či ohybána, aby povrch optimálně přilehl k hřídeli. Proto je důležité tento kryt sundat až při samotné montáži! Kryt je konstruován tak, aby kroužek mohl být pohodlně nasazen na hřídel.
- Při nasazování či zatlačování těsnícího kroužku použijeme vždy vhodný přípravek pro patřičný průměr. Kroužek zatlačíme jemně a rovnoměrně, aby nedošlo k jeho vzpříčení.

elring Das Original

*Elring Klinger AG se sídlem v německém Dettingenu je celosvětově největším výrobcem těsnění motorových hlav, speciálních těsnění či skříňových modulů a stínících dílů pro motory, převodovky a výfukové systémy. Působí ve 140-ti zemích, a tak technologie Elring denně využívají milióny aut po celém světě. Jako jediný nezávislý výrobce s globálními aktivitami dodává všem evropským, americkým i asijským automobilkám, když díly pro prvovýrobu představují 80% produkce. Na 20 místech po celém světě firma zaměstnává více než tři tisícovky lidí.*

www.elring.de

# NAŠI DODAVATELÉ

# NAŠE POBOČKY

**Kdyně - 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**
Havířská 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

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

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

# Pour féliciter 2009

Díky za spolupráci v roce 2008 a užijte si klidné a pohodové vánoční svátky...
Do nového roku 2009 Vám přejeme jen samá splněná přání, příjemná překvapení
a bezstarostnou jízdu...

APM® AUTOMOTIVE

Váš dodavatel autodílů

Nádražní 104, 345 06 Kdyně, Tel.: 379 302 922, info@apm.cz, www.apm.cz