



APM AUTOMAGAZÍN

léto 2011

SKVĚLÉ DÁRKY ZA VAŠE NÁKUPY

Seriál měsíčních bonusových akcí APM **BONUSMánie** 2011



Made in GEDORE - str. 8 - 9



Ženy v čele poboček - str. 20 - 21



Štajf na Silk Way Rally - str. 36



ATE Ceramic - Keramické brzdové destičky



Zvýšený komfort a snížení nákladů: nová přidaná hodnota od ATE.

Brzdové destičky ATE Ceramic jsou založeny na nové high-tech brzdové směsi, která má ve srovnání s konvenční brzdovou směsí mnohem nižší opotřebení. Díky tomu ráfky kol zůstávají čisté a lesklé, brzdové kotouče mají podstatně delší životnost. Navíc brzdové destičky ATE Ceramic umožňují mnohem tišší brzdění.



Výhody nové technologie brzdových destiček:

- Nízká prašnost (Low-dust)
- Nízká hlučnost (Low-noise)
- Dlouhá životnost (Long-life)

ATE Keramické brzdové destičky jsou dostupné pro široké množství modelů vozů od různých výrobců automobilů. Výrobní sortiment je průběžně rozšiřován.



ATE CE1 - Ceramic Brake Pads 2011

- Katalog s kompletní nabídkou
keramických brzdových destiček

Obj. číslo APM: 660403



www.ate-ceramic.com

■ Slovo úvodem

"Buď zvýšíte příkon, nebo ztratíte výkon..."

Manfred de Vries



Před nedávnem se vrátila do Česka posádka Aleše Lopraise se slavným vítězstvím v kategorii kamionů na nesmírně náročné Silk Way Rally v Rusku, po legendárním 'Dakar' druhé nejtěžší a nejprestižnější dálkové soutěži na světě. S novým speciálem Tatra Jamal tam úspěšně bojovala proti technické, finanční i početní přesile továrního týmu Kamaz, navíc na jeho domácím území. A David proti Goliášovi opět uspěl. Když jsem mluvil s navigátorem Vojtou Štajfem, jinak špičkovým soutěžním jezdce, vnímal jsem jeho obrovské nadšení z toho, že dokázali téměř nemožné. A to ve mě vyvolalo jistou paralelu...

Dálkové soutěže jsou nesmírně těžké, se silnou a početnou konkurencí a každá chybička se při nich těžko napravuje. To je stejné jako na českém trhu autodílů. Mezi kamiony v maratonech existuje svými možnostmi a rozsahem jasná jednička (Kamaz), s velkým odstupem silná polotovární značka (DAF) a právě ambiciózní tým Tatra Aleše Lopraise. I to je podobné v naší branži, kde APM Automotive se cítí být právě tou Tatro... A Tatra na Dakaru, Silk Way Rally i dalších maratonech srdnatě soupeří a často poráží DAFy a ani sebevědomým Kamazům nedá nikdy nic zadarmo. Je to hlavně tím, že všichni, od posádky přes mechaniky až zázemí týmu, táhnou za jeden provaz. Jsou to profesionálové, jsou šikovní a chytří a snaží se vždy přijít oproti konkurenci s něčím novým. A to je o č tu běží...

Tatra ukazuje, že není vše jen o penězích a možnostech, ale že nejdůležitější je týmová spolupráce a chuť něco společně dokázat. Ukazuje, že není třeba nechat se ovlivnit pozlátkem velikosti, ale že se vyplácí vsadit na toho opticky druhého či třetího s neméně kvalitní posádkou či technikou. Po vítězství v jednotlivých etapách nebo i zásluhou umu a trochy štěstí někdy i v celé soutěži pak přichází o to větší radost! A i to je stejné na trhu s autodíly. Takže děkujeme, vážení zákazníci, že s námi tvoříte tým šikovných, chytrých a věrných spolubojovníků. A proto společně i v budoucnu 'Hurá na Kamazy'...

Robert Babor
Manažer marketingu a Public relations
APM Automotive s.r.o.

APM Automagazín

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

Grafika a sazba:

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

■ V tomto vydání:

STANDA BERKOVEC: MUŽ MNOHA PROFESÍ

Známý moderátor má k APM Automotive nejen profesionální, ale i přátelský vztah. Více v rozhovoru ... **str. 10 - 12**



TECHNICKÉ TÉMA: TLUMIČE PÉROVÁNÍ

Výhody a nevýhody jednotlivých typů tlumičů BILSTEIN. Názorné grafy, praktické rady a servisní doporučení ... **str. 28 - 29**



JOSEF MANDAUS: RALLYOVÝ NADŠENEC

Oblíbený design Škody Felicie v barvách APM Automotive setravává na českých tratích zásluhou žlutického servisáka ... **str. 38 - 39**



OBSAH

Kaleidoskop	4-6
Bavte se s námi	42

Témata

Magnetická karta: Jednoduchý a účinný pomocník	18
HKT Racing: Závodní tým testoval motodestičky	26
Nová legislativa EU: Rovné příležitosti opravčům	40

APM Automotive

Roztoky a Troja: Nové pobočky v Praze a okolí	7
Seriál: Pohledy do historie společnosti (APM Slovakia)	14-15
AutoPROFITEAM: Nový tester tlumičů	16
Náš člověk: Vladimíra Kalvodová	20-21
Diagnostika team: další případ z praxe	30-31

Naši partneři

GEDORE: Kvalitní nářadí s dlouhou tradicí	8-9
ATE: Inovativní brzdové díly	22-23
Naši zákazníci: Autostyl Rakovník a Lakovna Jantar	24, 27
GS YUASA: Nový dodavatel baterií a nabíječek	34-35

Titulní foto:

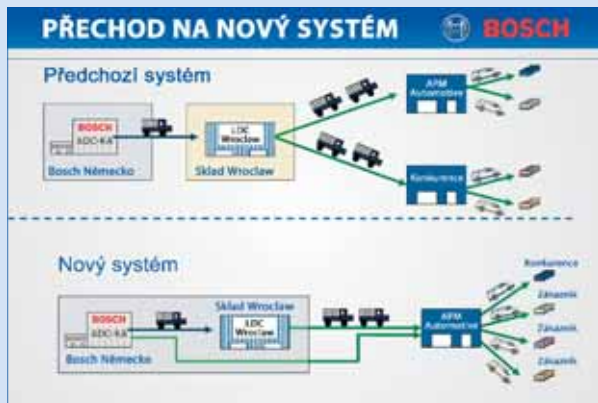


Úspěšní účastníci BONUSMánie

V rámci seriálu měsíčních akcí jsme zákazníkům rozdali už pár tisíc cen, když např. v červnu byly hlavní cenou zahradní traktory. Dva z nich získali Jiří Vlček (vlevo) a Martin Dětka, majitelé servisů v Hrádku u Sušice a Blovicích.

■ Významné změny v dodávkách dílů BOSCH

Zavedením nového systému dodávek zboží mezi APM Automotive a dodavatelem BOSCH byl na jaře 2011 vyřešen problém nedostačujícího zásobování poboček APM. Místo z jednoho skladu v Polsku tak APM Automotive (a jeho zákazníci) nyní dostávají díly BOSCH také z dalších čtyř skladů v Německu. Nový systém přináší nejen flexibilnější dodávky, ale také výhodnější ceny některých položek.



Změna má i další výhody. Tou hlavní je rychlý přístup k více položkám, neboť systém sám vyhodnotí, ze kterého ze skladů bude dodávka zboží s ohledem na položky i množství nejrychlejší. Navíc jsou nyní k dispozici některé dříve nedostupné speciální technické díly (např. elektronika, diesel program...). Zákazníci uvítali i to, že většina expresních objednávek je bez příplatku. Poplatky jsou účtovány pouze za noční expres těžkých dílů (např. brzdové kotouče). Nově lze zboží z expresu i vracet (samozřejmě při dodržení standardních podmínek Bosch pro vrácení dílů), při vrácení takového zboží je ale k dobropisu zaúčtována 10% srážka.

Díly BOSCH vyhledávejte pomocí elektronického katalogu **APMCat**. U dílů, které nejsou skladem, je limitní čas pro objednávku s garancí dodání do dvou pracovních dnů 14.30 hodin.

■ EXEDY: spojky osvědčené v provozu i při sportu

Společnost APM Automotive je od letošního jara oficiálním českým distributorem sériových spojek uznávané japonské značky EXEDY, jednoho z nejvýznamnějších dodavatelů spojkových komponentů pro sériové i sportovní vozy.

EXEDY

EXEDY Cluth Europe Ltd.

Kdyňský dodavatel autodílů má v nabídce kompletní sortiment z katalogů EXEDY, přičemž nejběžnější položky jsou v centrálním skladu připraveny k okamžitým dodávkám. Spojky EXEDY jsou pro své mimořádně vysoké výkony oblíbené u řady závodních týmů a to nejen automobilových. Na jejich kvalitu spoléhá např. i několikanásobný světový šampion Moto GP Valentino Rossi. Také v Česku využívá spojky EXEDY mnoho sportovních týmů. Jedním z nich je i dlouholetý partner APM Automotive, rallyový tým Subaru Czech RT, který byl pověřen prodejem sportovních spojek Exedy (Racing Clutch).

Kompletní nabídku spojek (značek Aisin, Ashika, CarWell, Exedy, Herth+Buss, LuK nebo Valeo) i další bohatý sortiment autodílů hledejte v elektronickém vyhledávacím katalogu **APMCat**.



■ Značka HERTH+BUSS se převlékla do červené

Firma **HERTH+BUSS**, která vloni oslavila 85 let své existence, se letos odhodlala k radikální změně image. Zúžila své produktové řady na dvě a obě navíc sjednotila červenou barvou, do které se převlékly všechny dokumenty, katalogy, propagační materiály i web firmy.



Do budoucna tak s logem Herth+Buss budou prezentovány pouze skupiny ELPARTS a JAKOPARTS. Elparts zahrnuje kompletní sortiment elektrických dílů pro osobní i užitkové automobily, Jakoparts zůstává specialistou na náhradní díly pro japonské a korejské vozy. Hlavní novinkou je jednotný design všech obalů, který nově kombinuje bílou a červenou barvu a který má přispět k jasné identifikaci produktů Herth+Buss. Vše ostatní se nemění – kvalita, širší sortimentu, kompetence i data pro databázi TecDoc.

Produktová řada Heavyparts spojená s bílo-zelenou kombinací a nosorožcem coby maskotem tak přešla do obou zbývajících sortimentních skupin aktuálně prezentovaných již známým zápasníkem sumo (JAKOPARTS) a dvojicí psů (ELPARTS). Jejich dosavadní bílo-černou, resp. bílo-modrou kombinaci na krabičkách i veškeré grafice nahradila bílo-červená.



■ OPTIMAL je teď výrazně levnější

Kvalitní náhradní díly za přijatelné ceny – to je jedním z principů obchodní politiky APM Automotive. Svědčí o tom i nedávné zlevnění osvědčených dílů s oblíbenou značkou OPTIMAL (díly řízení, gumokovové díly, silentbloky, uložení tlumičů, ložiskové sady kol...). Nové ceny některých dílů jsou nižší až o 28%.

Německá firma OPTIMAL KG byla založena v roce 1992 původně jako specialista na ložiskové sady. V současnosti je ale dodavatelem širokého sortimentu náhradních dílů vysoké jakosti, neboť na kvalitu klade firma velký důraz. Důkazem jsou nejen dodávky do prvovýroby, ale i to, že OPTIMAL nechává své díly testovat v uznávané německé zkušebně TÜV-DE.

Kompletní sortiment dílů OPTIMAL i s aktuálně platnými výhodnými cenami najdete ve vyhledávacím katalogu **APMCat**.

Letošní rok je u APM Automotive ROKEM INOVACÍ:



- ◆ **noví dodavatelé a nové produkty**
- ◆ **nová bonusová soutěž pro zákazníky**
- ◆ **nové pobočky s prodejny**
- ◆ **nový akční katalog s pravidelnou aktualizací**
- ◆ **nové systémy dodávek dílů od výrobců**
- ◆ **nové příležitosti pro růst našich partnerů ...**



■ Startéry a alternátory DRI – řešení pro všechna auta

Nepřekonatelně širokou nabídku startérů a alternátorů navíc za výhodné ceny nabízí dánská firma DRI A/S, nový přírůstek v portfoliu dodavatelů společnosti APM Automotive.



Startéry/alternátory značky DRI na český trh dodává exkluzivně pouze APM Automotive, přičemž nabízí kompletní sortiment, tedy cca 4500 různých alternátorů a startérů pro osobní a užitkové automobily všech značek. Více než 500 položek je určeno pro nákladní vozy a pro většinu zemědělských strojů (od malých manipulátorů Bobcat přes traktory Zetor, New Holland až po kombajny Class Lexion). Několik aplikací je určeno také pro lodě.

DRI A/S je jedna z obchodních značek největšího světového specialisty na obnovu starých dílů. S repasováním alternátorů a startérů má více než 20letou zkušenost a její výrobní procesy podléhají nejpřísnějším kritériím na kvalitě. Jeden výrobní závod DRI je i na Slovensku (původně Eurostart, od roku 2005 DRI Slovakia, s.r.o., Pezinok). Mimo alternátorů a startérů se DRI zaměřuje na repasování kompresorů klimatizací (rovněž v nabídce APM Automotive), brzdových třmenů, servopump a řízení.

Výrobní program značky představují papírové katalogy DRI Startéry, alternátory (obj. č. 6675501) a DRI AC kompresory (obj. č. 6675502) nebo webshop APMCat.



■ DAYCO: značkové řemeny za rozumné ceny

Více než pět tisíc položek od řemenů (drážkové, klínové, rozvodové) přes vodní čerpadla, řemenice a vodič i napínací kladky až po kompletní rozvodové sady tvoří sortiment celosvětově uznávané značky DAYCO, která na jaře rozšířila sortiment autodílů APM Automotive.



Dayco je specialistou na veškeré řemenové pohony v automobilovém průmyslu a také světovým lídrem v dodávkách rozvodových řemenů do prvovýroby. Produkty Dayco míří také na trh náhradní spotřeby, přičemž disponují originální prvovýrobní kvalitou. Dayco Aftermarket nabízí ucelený a neustále aktualizovaný sortiment produktů pro přenos energií v OE kvalitě, mimo jiné např. unikátní rozvodové řemeny typu „HT“ s otěruvzdorným teflonovým (PTFE) filmem zvyšujícím životnost řemene i při použití v dieselových motorech s vysokými vstřikovacími tlaky.

Nabídka DAYCO: viz elektronický katalog APMCat nebo tištěné katalogy DAYCO - osobní a užitkové vozy (obj. č. 6655601) nebo DAYCO - motocykly, čtyřkolky, skútry (obj. č. 6655602).

Ve zkratce:

■ V letošním roce došlo u kloubů **CIFAM** ke změně značení. Přímo na kloubu už není laserem vypálené logo Cifam a příslušný číselný kód, ale nově pouze logo Metelli (tj. sesterské značky ze skupiny Metelli Group) a nový zjednodušený kód shodný pro obě značky. Obaly a etikety kloubů Cifam zůstaly beze změny.

■ Cenově výhodné repasování jinak drahých **kardanových hřídelů** provádí firma Uni-Cardan (obchodní značka koncernu GKN). Např. repasování kardanu na Renault Kangoo v hodnotě přes 22 tisíc Kč je prováděno za ceny od tří tisíc korun (bez DPH). Informace o možnostech a cenách konkrétních repasů na tel. 379 302 919.

■ Od konce května platí u APM Automotive (CZ) nové, nižší ceny **zapalovacích svíček NGK**. Zlevnění v průměru o 10% se týká celkem 390 typů svíček pro osobní auta i motocykly. Zapalovací svíčky NGK naleznete ve vyhledávacím katalogu **APMCat**.

■ Už třetím rokem dodává APM Automotive také **motobaterie** pro veškeré typy motocyklů, skútrů i čtyřkolek. Sortiment značky KOYO Battery letos rozšířilo deset nových baterií pro moderní motocykly, celkem je tedy v nabídce 70 různých typů motobaterií, jejichž přehled je v tištěném katalogu nebo ve webshopu **APMCat**.

■ APM Automotive nově nabízí brzdové díly německé značky **ZIMMERMANN**. Destičky, kotouče, bubny a čelisti jsou dodávány jako speciální sortiment na objednávku s dodací lhůtou 2-3 týdny. Výjimku tvoří jen vybrané skladové položky (na vozy koncernu VW a Ford), které mohou být dodány do druhého dne.

■ **200 nových položek MTS** – to je výsledek nedávného rozšíření sortimentu italského výrobce výfuků a příslušenství. Nově dodávané položky přitom byly vybírány na základě prodejních statistik a analýzy poptávky.

■ Diagnostika SUPERVAG se mění...

Nové provedení oblíbené diagnostiky s označením 2011 dostalo řadu vylepšení pro větší využitelnost i usnadnění práce. Vedle nových funkcí, pohodlnějšího ovládání a praktičtější nápovědy jsou to především nově podporované vozy.



Tradiční podporu aut koncernu VAG (VW, Audi, Škoda, Seat) včetně modelů z roku 2010 nyní doplňují zcela nové komfortní funkce pro vozy koncernu PSA (Peugeot, Citroën). Jedná se o funkce jako reset servisních intervalů či paměti závad, regenerace filtru pevných částic a test komprese. Trvale byla rozšířena podpora užitkových aut (VW Crafter, Peugeot Boxer, Citroën Jumper, Fiat Ducato) a také diagnostika OBD II vozů značky Ford.

Další změny se týkají ovládání a využívání diagnostiky SuperVAG 2011. Např. všechny funkce aplikací DIAG, COMFORT VW a COMFORT PSA byly pro snadnější dostupnost sloučeny do jediného okna se dvěma záložkami. Novinka nabízí intuitivní ovládání nejen myší, ale i pomocí klávesnice a práci by měla zjednodušit i možnost zobrazení všech dostupných řídicích jednotek diagnostikovaného vozu v novém okně.

Více informací: diagnostičtí specialisté AutoPROFITEAMu - Miroslav Lucák (739 530 703) a František Vaněk (739 530 834).

■ CAROLUS: kvalitní nářadí bez zbytečného lesku

Sortiment ručního dílenského nářadí u APM Automotive doplnila další atraktivní značka koncernu GEDORE GROUP.

Nosným programem značky CAROLUS jsou ráčny a hlavice dodávané jednotlivě nebo v nejrůznějších sadách. Specialitou jsou ráčny s výkyvnou hlavou s možností aretace v požadované poloze. V sortimentu jsou také ploché, očkoploché či očkovyhnuté klíče, různé bity, šroubováky, momentové a montážní klíče. Vše ve špičkové kvalitě za přijatelnou cenu.

Firma Carolus vyrábí nářadí již od roku 1871. Před bezmála čtyřiceti lety začala s dovozem produktů z Asie ovšem s vysokou úrovní kontroly kvality 'Made by GEDORE', a proto o původu svých výrobků otevřeně hovoří. Vývoj nového nářadí nadále zůstává pod německou kontrolou, přičemž mezi nejúspěšnější patří 1/4" ráčnový program pro práci v těsném prostoru. Další revoluční krok firma učinila v květnu 2010, kdy stanovila nové standardy pro své výrobky i jejich prezentaci: „Konec s vysokým leskem“. Výrobky Carolus jsou tak dodávány v matném provedení a v katalogu jsou prezentovány v reálné 'ohmatané' podobě.

Katalog CAROLUS ve formátu PDF je uložen ve vyhledávacím katalogu APMCat (Příslušenství/Nářadí Gedore/Carolus).



■ Nová prodejna: APM Uherské Hradiště

Od středy 20. července 2011 slouží zákazníkům další, v pořadí již třidvacátá pobočka a prodejna autodílů APM Automotive, tentokrát v regionu Slovácka na jihovýchodě Moravy.

Nová prodejna sídlí ve Starém Městě u Uherského Hradiště na adrese Hradištská 83, tedy na výborně dostupném místě u frekventovaného silničního průtahu souměstím Uh. Hradiště/St. Město. Na tomto pro motoristy i profesionály z autobranže známém a zavedeném místě sídlila již 17 let prodejna autodílů jiného provozovatele a APM Automotive chce ve svých modrobílých fi-



remních barvách na tuto tradici navázat širokým sortimentem zboží a optimálními rozvozovými časy a trasami. Vysoké standardy samotného prodeje i doplňkových služeb garantuje zkušený kolektiv pod vedením Jarmily Ulmanové a obchodní zástupci Jaromír Purgert a Miroslav Ulman.

Nová prodejna má otevřeno ve všedních dnech od 8.00 do 17.00 hod., v sobotu pak od 9.00 do 11.00 hod.

Kontakty - tel: 572 503 703, 572 503 704,
e-mail: uherske.hradiste@apm.cz

mini katalog **MAXXXI SLEV** pro profesionály od APM Automotive

každý měsíc výrazně zlevněné vybrané položky autodílů a příslušenství

- ◆ speciální akční NETTO ceny bez DPH
- ◆ slevy až 60% (oproti obvyklým maloobchodním cenám)
- ◆ pro všechny registrované zákazníky APM Automotive



Váš dodavatel autodílů

- žádejte od svého obchodního zástupce nebo na www.apm.cz

Platí pouze pro velkoobchodní zákazníky APM Automotive!

POSÍLENÍ POZICE V PRAZE A OKOLÍ

Roztoky u Prahy



Praha Troja



■ APM AUTOMOTIVE ROZTOKY A APM AUTOMOTIVE PRAHA TROJA

Expanze společnosti APM Automotive po České republice pokračuje. Kdýňský dodavatel autodílů totiž nadále otevírá nové a vylepšuje stávající pobočky, kterých je aktuálně po celé republice již pětadvacet. Ke dvěma novým pobočkám otevřeným na sklonku loňského roku v Klatovech a Jihlavě přibýly do jara 2011 další dvě, tentokrát v Praze a jejím okolí, tedy v regionu oblastního manažera Pavla Kuvika.

„Zatímco únorové otevření nové pobočky v Roztokách u Prahy bylo využitím obchodní příležitosti, v květnu byla úspěšně završena snaha o posílení logistiky APM Automotive v severozápadní části hlavního města. Po náročném hledání jsme ideální prostředí pro naši novou prodejnu našli v Troji,“ říká Pavel Kuvik, do jehož regionu navíc spadá i pobočka v Ústí nad Labem, která od prvního jarního dne roku 2011 sídlí na nové adrese. Větší, modernější a především dostupnější prostory našla nedaleko ústeckého fotbalového stadionu na adrese Vinařská 1014/2. „Změn možná bylo teď trochu více, ale všechny souvisejí s tím, že chceme našim zákazníkům být blíže a nabízet jim co nejlepší služby.“

■ Roztoky u Prahy

7. února 2011 se novým městem s pobočkou a prodejnou APM Automotive staly středočeské Roztoky, kde se do modrobílých barev oblékla už léta zaběhnutá prodejna autodílů v areálu oblíbeného autoservisu PROKOS. „V regionu je toto místo dostatečně známé, výhodou je vlastní parkovací plocha pro zákazníky, sousedství supermarketu Tesco a také snadná dostupnost z centra města i od rychlostní silnice Praha – Chomutov,“ říká Hana Kunešová, vedoucí roztocké pobočky, jejíž zaměstnanci mají s prodejem autodílů i s tamním prostředím spoustu zkušeností.

Nově navázané partnerství s firmou PROKOS coby významným autoservisem a autopůjčovnou má ještě jeden pozitivní dopad a tím je úspěšný pilotní projekt revolučního provázání provozních systémů obou firem. „Byl to nápad majitele PROKOSu pana Procházky a zatím jsme všichni spokojeni, protože jednotný systém přináší spoustu výhod,“ vysvětluje Pavel Kuvik s tím, že do budoucna by rád podobné provázání systémů nabídl zákazníkům i na dalších pobočkách.

■ Praha Troja

Třeba i v Praze, kde byla počátkem května otevřena již třetí prodejna APM Automotive. Kvalitní autodíly kdýňského dodavatele nově

zaplňují objekt u frekventovaného silničního průtahu na místě Pražany nazývaném Šutka. „Prodejna sousedící se stejnojmennou stylovou restaurací a oblíbenou pizzerií Rotella je podle mnohých nejhezčí prodejna APM, kterou zatím viděli. Je to moc příjemné prostředí a k pohodě přispívá i to, že přímo nad pobočkou je terasa restaurace v létě zaplněná slunečníky,“ usmívá se vedoucí nové pobočky a prodejny Martin Kozel. Veškeré její služby včetně optimalizace denních i nočních rozvozů zboží zajišťuje zkušený kolektiv zaměstnanců, který se rekrutoval z dalších dvou pražských poboček v Hostivaři a na Zličíně.

Výhodou nové pobočky je kromě snadné dostupnosti také velká skladová plocha 560 m², kde se donedávna prodávaly kytary. „Před tím tu dlouho bylo české zastoupení výrobce fotoaparátů Olympus a taky kadeřnický showroom. Úplně původně tu ale prý býval státek a podle hospodáře Šutky se dnes místo jmenuje,“ přibližuje Martin Kozel minulost místa nepříliš vzdáleného od pražské ZOO nebo známé televizní dechovkové Vlachovky.

APM Roztoky u Prahy

Lidická 1348, Roztoky u Prahy
email: roztoky@apm.cz
telefon: 255 729 650, 255 729 651
mobil: 739 684 335
otevírací doba: po-pá: 8.00 - 18.00

Vedoucí pobočky: Hana Kunešová
Obchodní zástupci: Zdeněk Horák
Evžen Štípač

Rozvoz zboží: min. 4x denně

APM Praha Troja

Čimická 442/33, Praha 8 - Troja
(vchod z boční ulice Písečná)
email: praha.troja@apm.cz
telefon: 255 729 652, 255 729 653
mobil: 739 684 344
otevírací doba: po-pá: 8.00 - 18.00

Vedoucí pobočky: Martin Kozel
Obchodní zástupci: Tomáš Froněk

Rozvoz zboží: min. 3x denně



interiér prodejny Praha Troja



Od května 2011 má tedy APM Automotive v Praze tři pobočky. Tou služebně nejstarší je APM Hostivař založená již v roce 1999. O pět let později ji doplnila pobočka v Břevnově, která se v listopadu 2006 přestěhovala do větších a také lépe dopravně dostupnějších prostorů na Zličíně.



GEDORE



PŘEDSTAVUJEME DODAVATELE

KVALITA, NA KTEROU UŽ 90 LET SPOLÉHAJÍ TISÍCE MECHANIKŮ

Přestože nářadí značky GEDORE se v novodobé historii na českém trhu prodává teprve 16 let, v mnohé dílně je možné najít klíč této značky vyrobený ještě před II. světovou válkou. Stále funkční a spolehlivý, i když poznamenaný časem. Na kvalitu a přesnost nářadí GEDORE totiž spoléhali už naši dědové za první republiky a spoléhají na ně tisíce dnešních mechaniků po celém světě. Vyzkoušet je mohou i zákazníci APM Automotive...

GEDORE je největším výrobcem profesionálního ručního nářadí v Německu. GEDORE Group a její dceřiné společnosti mají na 3000 zaměstnanců po celém světě. Nářadí GEDORE i dalších koncernových značek vyniká přesností a spolehlivostí, kvalitou materiálu, dílenským zpracováním i dokonalou ergonomií. A také širokým sortimentem nářadí pro specialisty z různých oborů.

■ Výrobní program

Nářadí GEDORE je používáno ve všeobecném strojírenství, automobilovém i leteckém průmyslu, energetice, loďarství, chemickém průmyslu, ale i v kosmickém výzkumu. Firma totiž věnuje velkou pozornost individuálním potřebám různých oblastí výroby i servisu a přímo se podílí na vývoji nářadí dle požadavků odběratele. Silný důraz klade i na inovace.

Výrobní program koncernu zahrnuje cca 18.000 položek, přičemž nářadí lze zakoupit v různých sadách i jednotlivě. Pod obchodní značkou **GEDORE** jsou nabízeny montážní vozíky, pracovní stoly, doplňková montážní technika, nářadí, klíče, ráčny, momentové klíče,



První rozšíření výrobních prostor přišlo už v roce 1926 (vlevo). Od roku 1958 má GEDORE zastoupení, laboratoř a skladové i logistické centrum v Nizozemí (vpravo).

šroubováky, kleště, speciální nářadí, stahovačky, kladiva, sekáče, dláta, řezačky a ohýbačky, instalátorské nářadí, atd.

Sortiment GEDORE Group obsahuje také produkty dceřiných firem s obchodními značkami **RAHSOL - DREMOTEC** (momentové klíče, přesné násobiče síly, testovací přístroje), **TORQUELEADER** (momentové klíče pro výrobní procesy i servis a údržbu), **HABERO** (kladiva, palice, sekáče, páky, kovářské kleště atd.), **DAKO** (kleště, vysekávače, hasáky, nářadí pro instalatéry atd.), **CAROLUS** (ráčny, hlavice, klíče, montážní vozíky), **METEC** (kovový nábytek). Významným pro-

dejním artiklem koncernu je nářadí pro práci v lese **OCHSENKOPF** (sekery, klíny, stahovačky kůry atd.), nebo speciální přípravky pro automobilový průmysl se značkou **KLANN**. Do GEDORE Group patří také značka **LÖSOMAT** (elektrické, pneumatické i hydraulické násobiče momentů).

■ Kvalita Made in Germany

U všech obchodních značek je prioritní vysoká úroveň zpracování a tedy špičková kvalita a dlouhá životnost, což zaručují speciální technologické postupy a náročná výstupní kontrola. Proto je GEDORE pro uživatele nářadí opravdovým pojmem. Na českém území je tato značka mezi řemeslníky známá a osvědčená již po několik generací. Výrobky GEDORE vynikají pevnostními parametry a jsou používány i v extrémních podmínkách. Při jejich výrobě se využívají nejnovější poznatky vědeckého výzkumu, a tak se stále mění, i když to nebývá zřejmé na první pohled.



■ Historie

Firma GEDORE byla založena v roce 1919 třemi bratry Dowidatovými v německém Remscheidu, což jí také dalo jméno - **GE**brüder **DOW**idat **RE**mscheid. Otto, Karl a Willi tehdy začali prakticky bez kapitálu vyrábět nastavitelné klíče, kleště a další ruční nářadí, které brzy našlo své zákazníky. Už po sedmi letech se výroba přestěhovala do větších prostor ve čtvrti Lüttringhausen (dnešní sídlo ředitelství GEDORE) a brzy potom si firma začala vytvářet vlastní exportní síť. Po druhé světové válce skončil rodinný spor rozdělením společnosti na firmy Werkzeugfabrik Otto Dowidat KG a Dowidat-Werke v čele s Willi Dowidatem (třetí bratr Karl se toho nedožil, zemřel již v roce 1933). V poválečném období se ale dařilo především firmě Otto Dowidata. Po jeho smrti v roce 1975 se vedení firmy ujal syn Karl a třetí generaci dnes zastupuje Karlova dcera Karen Dowidat.



■ GEDORE Group

S rozšiřováním výroby a vývojem společnosti GEDORE Werkzeugfabrik Otto Dowidat KG přišlo zakládání poboček po celém světě. Jako první vznikla v roce 1958 dceřiná firma TECHNAG v Nizozemí a následovaly další - GEDORE Ferramentas do Brasil (1960), GEDORE India (1961), GEDORE Süd Africa (1964), Omnitool GmbH Schweiz (1964), GEDORE Austria GmbH (1972), METEC GmbH (1992), GEDORE Polska Sp (1996)...

V roce 1972 celosvětovou skupinu GEDORE Group rozšířila první již známá značka RAHSOL. To když společnost převzala firmu Richard Abraham Herder z nedalekého Solingenu specializovanou na výrobu momentových klíčů. Následovaly další firmy (včetně DAKO Werk Dowidat KG v roce 1994) a dnes má GEDORE Group v portfoliu více než desítku celosvětově známých značek nabízejících veškeré ruční nářadí, dílenské vybavení či speciální přípravky.

www.gedore.de

KLANN

KLANN Spezial Werkzeugbau GmbH má v nabídce 5.500 položek speciálního nářadí a přípravků pro výrobu i opravy automobilů (stahovací přípravky, aretační sady, speciální nástavce, jednoúčelové přípravky...). Klann vlastní stovky patentů na nářadí, které tak vyrábí pouze tato firma založená v roce 1978 v německém Donaueschingenu. Do skupiny Gedore patří od roku 1992.

carolus

CAROLUS je cenově atraktivní nářadí s vysokými standardy kvality. Nosným programem jsou ráčny a hlavice dodávané jednotlivě nebo v sadách. Dále jsou v sortimentu různé klíče, bity, šroubováky, momentové klíče či montážní vozíky.



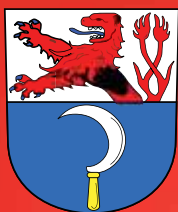
Solingenská továrna Richard Abr. Herder KG byla založena v roce 1884 a značka RAHSOL je uznávaným specialistou na výrobu momentových klíčů, šroubováků či násobičů pro nejrůznější použití v oblasti měřeného utahování. Při vývoji a výrobě využívá vlastní akreditovanou kalibrační laboratoř a lehkých, ale odolných slitin hliníku. Momentové nářadí řad Dremometer či Torcofix je vyhlášené přesností a odolností.

KRUMM

Velezkušným specialistou na stahováky v rámci GEDORE Group je firma KRUMM KG Remscheid. Její historie začala už v roce 1864 a od roku 1994 patří pod křídla koncernu. Kromě spolehlivých a osvědčených stahováků z vysoce jakostní oceli zahrnuje výrobní sortiment i kvalitní výkvyky a odlitky dle individuálních požadavků zákazníků.



Různé výrobky pro lesní a truhlářské práce od sekyr přes klíny a špachtle až po kapesní nože vyrábí firma OCHSENKOPF Remscheid již od roku 1781. Moderní průmyslový závod patří do GEDORE Group od roku 2004 a jeho sekyry používá i evropský šampion v dřevorubecském sportu Martin Komárek. *Specialitou jsou házečky tzv. kanadské sekyry s oboustranným ostřím, které si mohli vyzkoušet i návštěvníci kdyžského veletrhu APM AdrenalinDay2010.*



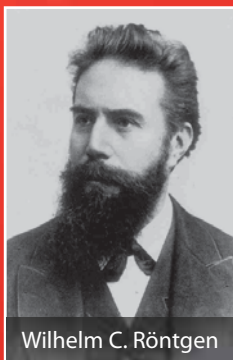
REMSCHEID - (nejen) město nářadí

Tak jako nářadí hraje důležitou roli v sortimentu APM Automotive, je důležité také pro německý Remscheid - slavný „Werkzeugstadt“ (město nářadí). Vždyť tam vedle centrály Gedore Group sídlí také další výrobce nářadí - HAZET. A své sklady tam má i SW Stahl, další dodavatel spolupracující s APM Automotive. V západní čtvrti Hasten se navíc nachází i Německé muzeum nástrojů.

Remscheid leží v Severním Porýní-Vestfálsku. Založen byl už ve 12. století, ale z malé vesnice v město se proměnil až v 19. století v důsledku průmyslového růstu celého Porýní-Porúří. Důležitým mezníkem v rozvoji města se v roce 1891 stalo dokončení nedaleké nádrže Eschbach, první německé přehrady postavené za účelem zásobování pitnou vodou. Díky rozvinutému průmyslu přesáhl už v roce 1929 počet obyvatel sto tisíc, kvůli průmyslu se ale také město za války stalo terčem britských náletů a 31. července 1943 bylo téměř zničeno. Většinu výrobních závodů se ale podařilo obnovit a dnes je Remscheid opět průmyslovým centrem s více než 111 tisíci obyvateli.

Vedle některých značek koncernu GEDORE a firmy HAZET mají v Remscheidu sídlo i další nástrojařské společnosti. Nejstarší je firma Eduard Gottfried Ferne GmbH & Co KG s datem založení 1853, jejíž stahováky jsou známé pod obchodní značkou KUKKO. Celkem v Remscheidu působí přes dvě desítky firem dodávajících nástroje a nářadí.

Nejslavnějším rodákem je Wilhelm Conrad Röntgen, objevitel po něm pojmenovaných paprsků. Narodil se v roce 1845 v Lennepu, což je dnes jedna z remscheidských městských čtvrtí.



Wilhelm C. Röntgen

CHCI ZABRÁNIT TOMU, ŽE SE Z VÁS NEBO ZE MĚ STANE VRAH

Návštěvy u některých zákazníků APM Automotive mohou přinést zajímavá a milá setkání. Jako třeba v případě autoservisu Jiřího Vlčka v Hrádku u Sušice, kde se při troše štěstí můžete potkat se známým moderátorem Standou Berkovcem. Usměvavá opálená tvář, šibalský pohled, na celé hlavě (podle možností) udržované střížně a vždy dobrá nálada. Právě tak jej znají diváci z televizních pořadů *Rady ptáka Loskutáka* a *Snídaně s Novou*. Standa Berkovec má ale mnohem více tváří. Dokonce tolik, že se všechny nemohou vejít do jednoho krátkého rozhovoru...

■ *Přestože jste známým motorkářem, samozřejmě používáte i motorová vozidla na čtyřech kolech. Jakými auty jste jezdil, jezdíte, a jak je to s jejich opravami?*

„Já jsem nikdy neměl normální auta... Moje první auto v osmnácti byla Tatra 57 A s řízením vpravo. Potom šestsettrojka – model se čtyřmi světlomety. Škoda Octavia, taky stovka, stopětka a tátův Žigulík. Později mi tatínek půjčoval Oltcitu. Na rádiu Frekvence1 to byla 'Stříbrná sršeň' při Autostopu – krátké Mitsubishi Pajero s šestiválcovým benzinákem 3,5 l. Autostop jsme jezdili i s 'Dunivým ptákem' (Nissan Terano II) a 'Labutím perem' (Jeep Cherokee). Mezi tím byla spousta testovacích novinářských aut, civilních i závodních. Nezapomenu na 'Defíka' – dlouhého Land Rovera Defender, se kterým jsme jako novinářské auto projeli Dakar 2005 – jeden z posledních v Africe. Dál to byly Lada Niva, kterou jsem si pomaloval do maskování 'pouštní bouře', stará Panda 4x4 nebo Smart, se kterým jsem při sněhové vánici vyjel na Ještěd. No a nemohu zapomenout na dvanáctsettrojku – valník, se kterou jezdíme v kovárně mého mistra Františka Zeithammela v Hrádku u Sušice.

V posledních dvou letech jsem se konečně 'zmohl' na tuzexové auto a jezdím Austinem Allegro 1500 Super z roku 1977. Opravdu s ním normálně jezdím, celoročně. S opravami a udržením v provozu je to pochopitelně mnohem složitější. Ale v Hrádku máme pana Jiřího Vlčka a to je opravdu génius. Já mu vždycky říkám: „Vy jste ďábel!“ Dokáže opravit opravdu všechno. Opravoval mi Nivu, na počkání si poradil s výfukem Transita, kterého jsem si půjčil od nedbalých majitelů a který byl naposled opraven pomocí plechovky od piva. O Austinu ani nemluvě! Poslední generální oprava brzd probíhala tak, že pan Vlček sehnal v Holandsku nové brzdové válečky a v Německu nechal na zakázku udělat nové destičky. Automobilka British Leyland už dávno zanikla, ale já díky Autodílně Vlček pořád jezdím. Takových opravdových opravá-

řů je dnes už málo. V servisech často umí jen měnit celé segmenty a nedokáží deduktivně hledat závady, improvizovat.“

■ **Žijete ve Slaném a v Praze. Jak jste se dostal do Hrádku u Sušice a tamního servisu?**

„Přes svého mistra kováře. Jednou jsem moderoval Stodolu Michala Tučného v Hošticích a vedle pódia takový vlasatý vousatý chlapík koval na šlapací výhni. Chvilku jsem okukoval, pak jsme se dali do řeči a nakonec mi nabídl, abych si to vyzkoušel. Ohřál mi kus železa, chvilku jsem do toho mydlil a on řekl: 'Ty by ses to naučil!' To jsem ještě nevěděl, že je to můj budoucí mistr kovář a podkovář, kamarád, kaskadér, šermíř, herec a srandista Franta Zeithammel. Tak jsme si tehdy plácli a já



Standa Berkovec - kovářský učeň

jsem začal jezdit do kovářny Tatto di Ferro do Mokrosuk. A od té doby mi v tom kraji mezi Mlázovami a Hrádkem u Sušice kamarádi říkají Čarodějův učeň.“

■ **Často jste vidět na dopravně bezpečnostních akcích. Proč jsou podle vás důležité?**

„To je jednoduché. Když teď zabiju někoho z vaší rodiny, budu vrah a vy mě nebudete mít rád. Ale na našich silnicích se o to mnozí pilně snaží a mnohým se to povede i v řadách vlastní rodiny. Téměř tři mrtví denně a každé tři minuty nehoda – to je současný statistický průměr v České republice. Už se mi zabilo na silnicích dost kamarádů na to, abych se jen koukal. A pokud má člověk jakousi mediální

moc, nebo spíše pozitivní vliv a dobré jméno, měl by to použít k dobrým věcem. Také proto jsem signatářem Evropské charty bezpečnosti. Ta si dala v letech 2003 až 2010 za úkol ušetřit na evropských silnicích 25 000 životů. Mimochodem, to jsou zhruba jedny Strakonice!

Ale bezpečné dopravní chování a dovednosti na silnici jsou jen dva atributy toho, co ovlivňuje nehodovost. Další důležitou oblastí je technický stav vozidel. I tady je ve hře mnoho věcí od stavu pneumatik, tlumičů, řízení, brzd až po celkovou kondici vozu a najeté kilometry. To je něco, co spousta řidičů řeší, až když se něco porouchá. Ale v případě, že to zavíní nehodu, už je pozdě. Proto ctím profíky, kteří se věnují systematicky i prevencí. APM Automotive má dnes nejmodernější zařízení na testování tlumičů v ČR a pravidelně se zúčastňuje preventivních akcí zaměřených na bezpečnost a technické prohlídky vozidel. A to je přesně jedna z těch jednoduchých věcí, které mohou zabránit tomu, že se z vás nebo ze mě stane vrah.“

■ **Na jedné z takových bezpečnostních akcí na pražské Markétě, kde se prezentoval i náš servisní koncept AutoPROFITEAM, jste byl k vidění zavěšený hlavou dolů. To je pro mnohé dost odvážný kousek. Co Vás k tomu vedlo a jak jste se cítil?**

„Nepovažuji to za odvážný čin. Byla to názorná ukázka kvality lepidel Loctite. Na výstavě Země životelka v Českých Budějovicích jsme tohle předváděli dvakrát denně a sázeli se s diváky, zda dokáží potom odlepit boty, ve kterých jsem visel. Končilo to vždycky zničenými botami, protože to lepidlo opravdu funguje. Mám s těmito lepidly i s dalšími produkty dob-

Standa BERKOVEC (55 let)



■ moderátor, extrémní novinář, herec, motorkář, cestovatel, výtvarník, kovář...

Narozen 31. 5. 1956 ve Slaném

■ vyučený knihtiskař
■ absolvent Střední průmyslové školy grafické a Fakulty žurnalistiky UK (obor reklama a propagace)
■ držitel sedmi titulů Motoristický novinář roku ÚAMK

■ vydavatel časopisu Svět motorek
■ autor Desatera pro motorkáře
■ signatář Evropské charty bezpečnosti
■ viceprezident o.s. Mobility Club
■ člen Rotary klubu Praha
■ zakládající člen divadelního souboru Dividylko Slaný
■ kovářský učeň (tradiční umělecké kovářství)

OBLÍBENÉ JÍDLO A PITÍ: „Jím všechno a po světě jsem toho ochutnal opravdu hodně, a protože jsem Čech, tak rád piju pivo. Co mi ale opravdu hodně chutná a vždy se na to těším, to je bramborový salát a obalovaný opečený kabanos od mého mistra kováře.“

OBLÍBENÁ HUDBA: „Taky skoro všechno – od country přes keltárny až k bigbitu. Je to ale samozřejmě generační záležitost, takže spíše starší věci.“

rou zkušenost z horolezeckých expedic v Himálaji a také z Rallye Dakar. Loctite je jedním z vašich dodavatelů a bez Loctite si už dnes mnoho týmů neumí Dakar ani představit.“

■ **APM Automotive pravidelně pořádá vlastní veletrh dodavatelů a partnerů s podtitulem APM Adrenalin Day. Co pro vás znamená adrenalin?**

„Adrenalin je úžasná věc. Spolu s amfetaminem se vylučuje v mozku a odborníci jeho účinky při odplavování po nějaké vypjaté situaci přirovnávají ke stavu po sexu. Je to jeden z archetypů, které v nás našťestí zůstaly z dob, kdy člověk musel lovit a bojovat o život. Svaly se v takové situaci napnou, hlava zbystří a člo-



Standa Berkovec - řidič Austina Allegro z roku 1977



Standa Berkovec - moderátor bezpečnostní akce v Praze

věk je připraven bojovat, bránit se nebo utíkat. V takových situacích chemie v těle způsobí, že dokážete podávat neuvěřitelné výkony. Zažil jsem to hlavně v balkánské válce a při pomáhání po povodních na Moravě. Současný pohodlný život tyto situace už nepřináší, tak si je lidé simulují uměle jako zážitkovou záležitost. Svého času jsme udělali ve Snídani s Novou v přímých přenosech celý seriál o těchto aktivitách. A tak jsem skákal bungee, jezdil na bobové dráze, pouštěl se na laně přes přehradu nebo dělal rozhovor v hloubce čtyř metrů. To bylo možná odvážnější, než viset přilepený za boty. Ale jedno mají tyhle akce společné – profesionální přípravu. To je pro mě druhá stránka uměle vybuzeného adrenalinu. A myslím, že i APM je kvalitním synonymem pro prvotřídní profesionály ve svém oboru.“

■ Jste autorem *Desatera pro motorkáře...*

Desatero vlastně vzniklo proto, že jsem patronem jednoho z pilířů Elektronické zdravotní knížky, sekce „Emergency“. Jsou to vlastně jen mé osobní zkušenosti, zformulované do jakýchkoli headlines. Některé z nich jsem vykoupil otřesem mozku a odřeninami, takže doslova na vlastní kůži. Proto budu rád, když si je přečtou i čtenáři APM Automagazínu. Bez ohledu na to, jestli se na silnici pohybují v autech, na motocyklech, kolech nebo jako chodci.“
(*Desatero je k dispozici na www.apm.cz*)

■ Pohybujete se v motorismu, ale také v oblasti odborného školství. Například jste uváděl československé finále soutěže mladých automechaniků. Co vás k tomu vede?

„V první řadě je to důvěra pořadatelů, které si velmi vážím. Ta nevznikne najednou, nebo jen proto, že se objevujete v televizi. Už mnoho let spolupracujeme se školami tohoto typu. Jako Mobility Club jsme ve spolupráci s ministerstvem dopravy pořádali road show po automobilových středních školách s důrazem na bezpečnost. Při natáčení edukativního seriálu o řídicích „Profesionálové“ pro ČT jsme spolupracovali se střední školou v Krnově, kde studují budoucí řidiči kamiónů. Spolupracujeme i s řadou dalších středních odborných škol.“

■ Při televizním natáčení se určitě setkáváte s nejrůznějšími kutily a jejich zlepšováky...

„Je to tak a někdy je to opravdu milé. Nezapomenu, jak jsme natáčeli s jedním chlapíkem, který si sám sestrojil rafinované poplašné zařízení na ochranu své Škody 105. Podotýkám, že to bylo už v době, kdy se dávno tyhle typy nekradly a spíše jste takové auto mohli dostat darem za likvidaci. Ale šikovnost a vynalézavost českých kutilů nezná mezí. Snad proto máme tolik slavných vynálezců a konstruktérů. Stačí si projít Národní technické muzeum v Praze. Jediný dochovaný exemplář dvouválcového sportovního vozu Jawa 750, který vyhrál závod 1000 mil československých. Legendární Tatraplán pánů Hanzelky a Zikmunda. Křížikovy elektromotory, elektrický automobil EMA ze 70. let. Vítězné motocykly ČZ, které jezdil Franta Šťastný nebo vysoká šlapací kola Kohout. Motocykly Čechie-Böhmerland, které měly už ve 20. letech minulého století litá hliníková kola. Vážím si všech



těchto géniů, ale i lidových kutilů. Myslím, že jsme pořád šikovný národ. Jen kdyby se podařilo neutralizovat náš komplex malosti...“

■ *Cestování je pro vás asi součástí života. Kterým nejkurióznějším dopravním prostředkem jste cestoval?*

„No, opravdu kde čím... Nezapomenu na nepálské říkši. Oblíbenou zábavou horolezců po několika lahvích piva bylo najmout si říkši, zasednout za pedály a závodit kolem káthmánské čtvrti Thamel. Jako výlet do staré dobré poválečné Itálie na mě působilo, když nás při našem přechodu Bornea vezli místní „taxíky“ do pralesa. Vespa z 60. let se sajdkárou uvezla tři lidi a zavazadla a v pohodě zvládla polní cestu. V Tibetu jsme často cestovali na korbě nákladních automobilů. Byly to čínské licenční Zily, takže v podstatě americké nákladáky z druhé světové války. No, a pochopitelně velbloudi, vozíky tažené tibetskými koníky, nejrůznější autobusy – stejně jako dakarské kamiony nebo novinářské vozy. A jako první (a asi poslední) novinář jsem jel Master Rallye Paris – Nancy – Istanbul na motorce. Byla to lehce upravená Husqvarna LT 610. Nezapomenu ani na „Zuzanku“ na Frekvenci 1 – enduro Suzuki DR 650. Provezla mě zdárně válečnými oblastmi Bosny a Hercegoviny, Černé hory a Albánie v roce 1997. Byla to moje první velká motorka.“

■ *Musel jste někdy opravovat na cestách?*

„Často. Ale skoro vždycky jsem měl štěstí, že to byly malé opravy nebo běžná údržba. V případě aut člověk ocení jednoduchost starých vozů. Nedávno se mi u Austina utrhlo plynové lanko. Naštěstí u pružiny u podtlakového karburátoru. Tak jsem to nějak spojil pomocí kombinaček a za pět minut jsem jel dál. Pak jsem s touhle provizorní opravou jezdil ještě čtrnáct dní, než jsme lanko vyměnili. Kdysi jsem na jednom horolezeckém setkání řídil stopětku, u které se taky utrhlo lanko plynu. Protože to bylo při plnění důležitého poslání - jeli jsme pro pivo, vyřešil to řidič tak, že si sedl vzadu na motor a mě posadil za volant. A tak jsem jel horskými serpentinami, řídil a on vzadu přidával nebo ubíral plyn. Docela se nám to tehdy zalíbilo! Ale samozřejmě to nedoporučuji. Při dnešní rychlosti a hustotě provozu jsou takové kousky už nesmysl.“

■ *Co byste vzkázal našim čtenářům?*

„Aby se měli rádi. Do takové míry, že si budou vážit vlastního života a nebudou ho zbytečně riskovat, stejně jako životy svých blízkých. Když se na silnici něco ošklivého přihodí, na rozdíl od počítačových her to nejde vrátit. V době, kdy děláme tento rozhovor, máme ke stejnému datu v loňském roce o 72 mrtvých více. To jsou dvě třídy základní školy. Nebo malá vesnice. Nebo 18 čtyřčlenných rodin. Zkuste si představit hromadu rakví nebo kolonu 72 pohřebních vozů. Ale nerad bych končil smutně. Užívejte si léto a buďte v pohodě. Svět, který pozorujete za volantem nebo za říditky, je nádherný a stojí za to ho poznávat!“



Standa Berkovec - odvážný demonstrátor síly lepidel Loctite

Dýchejte pouze čistý vzduch

■ Čistý vzduch od ALCO Filters

S ohledem na zvýšené nároky na klimatizace v letním období připomíná společnost ALCO Filters motoristům a servisům potřebu pravidelných výměn kabinových filtrů. ALCO doporučuje výměnu filtru každých 15.000 km nebo alespoň jednou za rok. Pouze čistý filtr zajistí čistý vzduch v interiéru vozidla a pomůže také prodloužit životnost ventilátoru a systémů klimatizace.



- ▶ Prostřednictvím systému klimatizace může do interiéru vozidla proudit znečištěný vzduch obsahující velké množství prachu, pylu, sazí a jiných částic, stejně jako zdraví škodlivé plyny.
- ▶ Pravidelná výměna kabinového filtru zajišťuje posádce čistý vzduch, který pomáhá proti únavě, bolesti hlavy, alergické reakci a dlouhodobému onemocnění plic.

Firma ALCO Filters byla založena v roce 1973 a vyrábí filtry pro automobily, nákladní vozy, pracovní stroje a stacionární motory. Výrobní portfolio zahrnuje více než 3.000 různých typů vzduchových, olejových, palivových, hydraulických a kabinových filtrů a každoročně do nabídky přibývá více než 200 nových typů.

ALCO Filters je uznávaným a spolehlivým výrobcem filtrů známým po celé Evropě, Africe a na Blízkém východě. Ve Velké Británii, Německu, Řecku a na Kypru má čtyři velké distribuční sklady, které zajišťují rychlé a efektivní doručení správného filtru po celém světě.

Firma ALCO Filters v posledních letech investovala do nejmodernější technologie na výrobu palubních moderních filtrů, včetně filtrů s aktivním uhlím. „Naší neustálou snahou je zachovat značku ALCO konkurenční výhodu a vynikající kvalitu. Proto jsme investovali do nákupu plně automatizované výrobní linky pro naše kabinové filtry,“ říká Antonis Louica, generální ředitel ALCO Group. „Kompletní investice byla vyšší než 350.000 € a dala firmě schopnost vyrobit jakýkoliv druh kabinového filtru.“

Firma ALCO vyvinula širokou škálu více než 300 kabinových filtrů pro osobní, dodávkové a nákladní automobily. Při jejich výrobě používá vícevrstvý syntetický filtrační papír, který je schopen odrazit vlhkost a odloučit škodlivé částice až do velikostí 0,1 micronů. Zvýšeným požadavkům na filtrování pak vyhovují kabinové filtry s aktivním uhlím, které zachycují a neutralizují nejen škodlivé výfukové plyny, prach a nečistoty, ale také vysokou koncentraci ozonu a nepříjemné pachy.

www.alcofilters.com
www.alcofilters.com
www.alcofilters.com
www.alcofilters.com



POHLEDY DO HISTORIE SPOLEČNOSTI APM AUTOMOTIVE



1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010

Už bezmála šest let má společnost APM Automotive svoji dceřinou firmu na Slovensku. Společníci Autoprogress-Markmiller APM-Automotive s.r.o. Kdyně (CZ) a Ernst Markmiller GmbH Deggendorf (D) ji založili v červnu 2005 a od té doby APM Slovakia, s.r.o. vyrostla ve významného hráče na slovenském trhu náhradních dílů a příslušenství.



Váš dodávateľ autodiélov

Slovenští zákazníci se však s autodíly od kdyňského dodavatele setkávali již od začátku nového tisíciletí. „Významnější aktivity APM Automotive na Slovensku se datují zhruba od července 2000, kdy se naším tamním zastoupením stala společnost AZ Lokomat,“ začíná na začátku dceřiné firmy vzpomínat generální ředitel APM Automotive Svatopluk Krejsa. „Až do roku 2005 nám generální importér AZ Lokomat dělal několikamilionové obraty ročně. My jsme ale mezitím začali obchodovat i s dalšími slovenskými firmami, což od května 2004 zajišťoval náš obchodní zástupce pro Slovensko Ján Lorinčík. A v roce 2005 byl poměr mezi



Ján Lorinčík

AZ Lokomat a ostatními slovenskými subjekty zhruba vyrovnaný. Navíc v té době už AZ Lokomat nedokázal zabezpečit pokrytí celého slovenského trhu a proto jsme se rozhodli pokrýt jej vlastní logistikou.“

Přestože APM Slovakia je v mnohém zcela nezávislou firmou, její produktový i reklamní marketing je nadále řízený ze Kdyně, kde sídlí centrála mateřské společnosti APM Automotive. Proto je nabídka zboží i většina prodejních akcí na Slovensku stejná jako v Čechách.



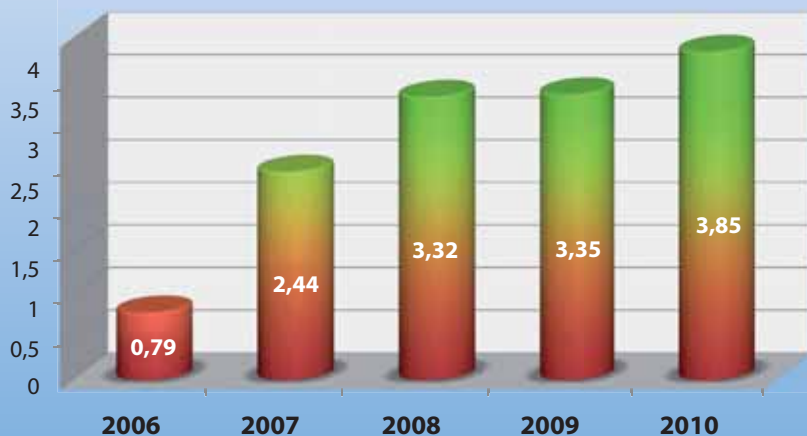
Krejsa s tím, že velmi brzy potom následovalo další zásadní rozhodnutí. Tím bylo otevření pobočky v Bratislavě pro zajištění lepší obsluhy tamního regionu.

Jen logistika ale brzy nestačila. Zákazníci po celém Slovensku sice objednané zboží bez problémů dostávali, vadila jim ale povinnost samovyměrování daní, neboť české faktury jim nemohly poskytovat všechny potřebné náležitosti. „A právě to, resp. naše snaha o dosažení co nejvyššího komfortu i pro naše slovenské obchodní partnery, nás dovedly k právnímu rozšíření naší společnosti i na Slovensko. Rozhodnutí o vytvoření APM Slovakia padlo 15. června 2005 a za její sídlo byl vybrán Trebišov, tedy bydliště Jána Lorinčíka coby prvního jednatele nové firmy. Ta zprvu byla jen ‘korespondenční’, neboť doklady se nadále vystavovaly v ČR, ovšem už se všemi slovenskými náležitostmi. Obě firmy přitom měly také společný systém, server i produktový management. Pouze účetnictví zajišťovala externí trebišovská firma,“ říká Svatopluk

Při otevření první slovenské pobočky pomáhal celá řada zkušených zaměstnanců z Čech. Prvního vedoucího tam zaučoval dlouholetý šéf APM Olomouc Pavel Galbavý, od dubna 2006 pak bratislavskou pobočku půl roku vedl dnešní manažer brzdových konceptů APM Adrian Vojtko. Ten musel před svým plánovaným návratem do ČR vyřešit celou řadu nejrůznějších problémů. K těm běžným s chodem pobočky navíc počátkem října přibýlo také ukradené firemní auto. Se zavedením fungující expedice zboží z bratislavského skladu pomáhal také Jaroslav Fliegel coby zkušený vedoucí směny kdyňského centrálního skladu. Samozřejmě ale nechyběli ani místní zaměstnanci pod vedením jednatele Jána Lorinčíka. Ten měl k dispozici vlastní obchodního ředitele, jednu účetní, vedoucího skladu, jednoho operátora a jednoho obchodního zástupce.



APM Slovakia - roční obrát (mil. €)



V roce 2007 pak následovalo otevření dalších dvou slovenských poboček. V červnu v Košicích a v červenci ve Zvoleně. I když to byl z počátku spíše jen sklad s jedním zaměstnancem, který ráno naložil zboží a rozvezl jej. Tak to bylo ještě začátkem roku 2008, kdy do APM Slovakia přišel Petr Vilinger se zkušenostmi českého oblastního manažera. Nejprve se ujal funkce obchodního ředitele a po odchodu jednatele Jána Lorinčíka stanul v čele APM Slovakia. „Hned po svém nástupu jsem se zaměřil na obchodní zástupce. Některé jsme vyměnili, ale především jsme doplnili jejich sestavu a zoptimalizovali a částečně přerozdělili regiony. Od té doby tedy byli tři obchodníci v Bratislavě, tři v Košicích a jeden ve Zvoleně, který se proměnil v plnohodnotnou pobočku s pravidelnými rozvozy a dvěma auty. Ve stejné době začal také pracovat Joža Rybár jakožto 'první vlaštovka' servisního konceptu AutoPROFITEAM, který tehdy na Slovensku vůbec nefungoval," vzpomíná Petr Vilinger na začátky své slovenské mise. K významným organizačním změnám přitom patřilo také přestěhování sídla společnosti, které se 1. 4. 2008 přesunulo z Třebišova do Košic. Petr Vilinger coby generální ředitel APM Slovakia ale nadále působil především v Bratislavě, která leží o poznání blíže jeho bydlišti v Praze.

Rok 2008 nakonec skončil do té doby rekordním obrátem přesahujícím 100 milionů slovenských korun (3,3 milionu eur) a podobný hospodářský výsledek

firma zopakovala i o rok později, kdy se celé Slovensko muselo vypořádat s přechodem na euro. V loňském roce už se obrát slovenského APM přiblížil čtyřem milionům euro. Mezitím se bratislavská i zvolenská pobočka přestěhovaly do nových, větších a modernějších prostor, logistiku firmy posílil distribuční sklad v Prešově, byly posíleny rozvozy autodílů, počet obchodních zástupců se zvýšil na osm a celý pracovní kolektiv se stabilizoval.

„Za poslední dva roky se zvýšila také odbornost prodejců, operátorů i obchodních zástupců a celá firma se pracovním přístupem přiblížila mateřské společnosti APM Automotive, když byly zavedeny některé procesy v Čechách běžné. A tak APM Slovakia postupně posiluje svoji pozici na slovenském aftermarketovém trhu a konkurence ji už musí brát vážně," ohlíží se Petr Vilinger za svým působením v čele APM Slovakia, které v dubnu 2011 na vlastní žádost ukončil.

Od května 2011 je tak v čele APM Slovakia nový obchodní ředitel Samuel Trnka, sympatický mladý muž s řadou zkušeností ze slovenského aftermarketového trhu...

Základní obchodní filozofie společnosti APM Slovakia je postavena na silných skladech mateřské firmy ve Kdyni a v Praze-Zličíně a na vlastním centrálním skladě v Bratislavě. (obr. vpravo >>)

A samozřejmě také na úzkých obchodních vztazích se zákazníky, které jsou vytvářeny prostřednictvím obchodních zástupců v jednotlivých regionech.

Pobočky APM Slovakia



KOŠICE

Popradská 84/E, 040 11 Košice
telefon: (+421) 055 321 17 00
mobil: (+421) 0918 341 037



BRATISLAVA

Elektrárenská 1, 075 01 Bratislava
telefon: (+421) 02 321 01 750
mobil: (+421) 0918 627 380



ZVOLEN

Jesenského 26, 960 01 Zvolen
telefon: (+421) 045 540 00 00
mobil: (+421) 0918 807 843



■ NOVÁ SLUŽBA: TESTER TLUMIČŮ

Také letos pokračuje APM Automotive ve spolupřátání preventivních dopravně-bezpečnostních akcí zaměřených na technický stav vozidel. Tentokrát už ale k testování využívá výhradně vlastní měřící vybavení. Na jaře si totiž firma pořídila vlastní mobilní tester tlumičů pérování.

TECHNICKÁ CHARAKTERISTIKA

• Max. zatížení nápravou	2500 kg
• Max. testovací frekvence	25 Hz
• Min. testovací frekvence	3 Hz
• Šířka buzení	+/-3 mm
• Výkon motoru	2x 2,2 kW
• Min. šířka	836 mm
• Max. šířka	2096 mm
• Napájení testeru	400 V trojf. – 50 Hz
• Napájení stojanu	230 V jednof. – 50 Hz
• Rozměry	3100 x 600 x 228 mm
• Přibližovací rampy (4x)	630 x 692 mm
• Výška testovací lavice	120 mm



„Protože se preventivně-kontrolní akce pořádané ve spolupráci s Policií ČR setkaly s pozitivními ohlasy, chceme v jejich pořádní pokračovat. I to byl jeden z důvodů, proč jsme se rozhodli pořídit si vlastní tester tlumičů,“ vysvětluje Josef Polák, šéf servisního konceptu AutoPROFITEAM, jehož specialisté se na akcích aktivně podílejí. „Koupením testeru jsme rozšířili naši nabídku technické i prodejní podpory pro partnery z řad autoservisů. Ne každá dílna je zařízením na testování tlumičů vybavena a náš tester servisům umožní nabídnout zákazníkům tuto službu alespoň krátkodobě.“

■ Moderní testování kdekoli

Tester tlumičů ATAL slouží ke kontrole stavu tlumičů na vozidlech s maximální zátěží na nápravu 2.500 kg. APM Automotive vlastní jeho mobilní verzi, kterou lze složit do speciálně upraveného přívěsu a sestavit během cca 30 minut. Kromě přívěsu obsahuje revoluční níz-

koprofilovou nastavitelnou měřící stolicí pro testování vozidel a PC s dotykovou obrazovkou a tiskárnou.

Od většiny současných testovacích lavic se tento tester liší tím, že analyzuje reakci tlumiče na základě amplitudové rezonanční frekvence (nejkritičtější frekvence pro držení vozidla na silnici při jízdě), místo aby sledoval minimální přilnavost kola. Výsledek měření je uváděn v hodnotě C.A.P. (Phase Damping Coefficient), která je nezávislá na ostatních vlastnostech vozidla (váha, tlak v pneu...) ovlivňujících výsledky u jiných metod měření. Nicméně tester zobrazuje také hodnoty Adh (EUSAMA).

Vyhodnocování výsledků je jednoduché, neboť tester na základě naměřených hodnot tlumič zařadí do jedné ze tří kategorií (DOBŘÍ / POŠKOZENÝ / VADNÝ). Výhodou je kromě mobility a snadné obsluhy i rychlost testování.

Na kompletní test vozu stačí tři minuty. Samozřejmě je možnost vytisknout protokol ukazující stav každého tlumiče a nesouměrnost náprav. To pak může být silným argumentem pro doporučení výměny tlumičů.

■ Ostrá premiéra

Mobilní tester tlumičů v barvách AutoPROFITEAMu si veřejnost premiéru odbyl v dubnu při bezpečnostní akci na již osvědčeném prostranství před prodejnou autodílů APM Automotive v Hradci Králové, kde na motoristy čekalo několik kontrolních stanovišť. Vedle testeru tlumičů to byl např. regloskop na kontrolu nastavení světel či ruční tester bodu varu brzdové kapaliny. Policisté s mobilním radarem řidičům nabízeli možnost nechat si bez hrozby sankce změřit rychlost a prověřit tak správnou funkci tachometru. Hradecké testování opět potvrdilo, že podobné akce jsou potřeba, neboť u mnoha aut byly odhaleny problémy. Celkem bylo otestováno 76 vozidel a z toho 39 (více než 51%) mělo nadměrně opotřebované tlumiče nebo příliš velké vůle v uložení kol...

TROCHU TEORIE

Pro bezdemontážní diagnostiku tlumičů pérování se v současné době využívají tři metody:

Amplitudová rezonanční - jedna z nejdéle používaných metod, která měří a hodnotí kmitání odpružených a neodpružených hmot vozidla. Testované zavěšení kola je rozkmitáno vibračními plošinami a přístroje během testu snímají jejich rozkmit.

Adhezně rezonanční - základem je předpis EUSAMA (European Shock Absorber Manufacturer Association). Svisle kmitající plošina simuluje nerovnosti vozovky a registruje přítlačnou sílu kola při proměnlivé frekvenci kmitání, takže zkoumá přilnavost k vozovce (adhezi). Působení kola na plošinu při rozkmitání se porovnává s max. hmotností, kterou kolo působí na plošinu v klidu.

Impulsní - metoda vztahující se k tzv. pasivním zkušebními přístrojům, které využívají rázové vybuzení svislého kmitání karoserie a následně vyhodnocují útlum tohoto pohybu. Měrný útlum odpružené hmoty se porovnává s údaji v databázi. V té tak musejí být konkrétní údaje o všech karosériových i motorových variantách vozu, jinak je interpretace výsledků měření velmi obtížná.






KLINGSPOR

Abrasive Technology

ŘEZNÉ A BRUSNÉ KOTOUČE

- ◆ UNIVERZÁLNÍ ŘEZNÉ
- ◆ TENKÉ ŘEZNÉ
- ◆ STANDARDNÍ BRUSNÉ
- ◆ UNIVERZÁLNÍ DIAMANTOVÉ
- ◆ BRUSNÉ LAMELOVÉ
- ◆ BRUSNÉ FÍBROVÉ

(průměr vnitřního otvoru všech nabízených kotoučů: 22,2 mm)

	Průměr (mm)	Tloušťka (mm)	Zrno	Obj. číslo APM	MOC/ks (Kč bez DPH)
Univerzální řezný kotouč pro řezání kovů					
	115	2,5		MM447101	25,-
	125	2,5		MM447102	26,-
	180	3		MM447107	32,-
	230	3		MM447108	49,-
Tenký, výkonný řezný kotouč pro opracování tenkostěnných profilů a trubek					
	115	1		MM447717	29,-
	125	1		MM447718	34,-
Standardní brusný kotouč s vysokým výkonem pro veškeré broušení					
	115	6		MM447121	46,-
	125	6		MM447122	53,-
	180	8		MM447126	76,-
	230	8		MM447127	128,-
Univ. diamantový kotouč pro mnohostranné opracování různých materiálů					
	115			MM412677	318,-
	125			MM412678	339,-
	180			MM412679	544,-
	230			MM412680	667,-
Brusný lamelový kotouč pro opracování kovů					
	115		40	MM447695	71,-
	125		40	MM447698	81,-
	115		60	MM447696	71,-
	125		60	MM447699	81,-
	115		80	MM447694	71,-
	125		80	MM447693	81,-
	115		120	MM447697	71,-
	125		120	MM447700	81,-
Brusný fíbrový kotouč pro opracování oceli a neželezných kovů					
	115		40	MM447399	11,-
	115		80	MM447402	9,-
	125		40	MM447409	13,-
	125		80	MM447412	11,-
Brusný fíbrový kotouč pro opracování nerez oceli					
	115		50	MM447725	16,-
Podložný talíř s upínací matkou pro fíbrové a papírové brusné kotouče					
	115/M14			MM447382	110,-
	125/M14			MM447384	156,-



ZVÝHODNĚNÉ CENY PŘI NÁKUPU VĚTŠÍHO MNOŽSTVÍ (celého balení) - viz APMCat (<http://cat.apm.cz/>)
Ve vyhledávacím katalogu APMCat je najdete ve stromu: PŘÍSLUŠENSTVÍ / ŘEZNÉ A BRUSNÉ KOTOUČE

MAGNETICKÁ TESTOVACÍ KARTA

■ jednoduchý, ale účinný pomocník

Už zcela běžnou součástí kolových ložisek jsou také magnetické impulsní kroužky, jejichž impulsů využívají některé moderní bezpečnostní prvky ve vozidlech jako je ABS, ESP či TCS (ASR, DTC, ETC, ETS...)

V případě ABS se jedná o tzv. aktivní typ signalizace, který pro přerušovaný účinek brzdění využívá právě magnetických impulsů. Výhodou tohoto aktivního snímání je jeho funkčnost již od nulové rychlosti a tedy použitelnost i pro jiné systémy (např. pro kontrolu trakce).



Zatímco u impulsních kroužků pro pasivní typ snímání ABS jsou k signalizaci využívány ozubené kroužky s nejrůznějšími tvary zubů, které jsou na kolovém ložisku

snadno rozeznatelné, magnetický kroužek je většinou integrován přímo do ložiska (resp. jeho vnějšího kroužku) nebo do těsnění a je tedy pouhým okem neviditelný. Přitom při práci s takovým ložiskem je nezbytně nutné vědět, na které straně se magnetický kroužek nachází. „Impulsní magnetický kroužek ABS musí vždy směřovat k ABS senzoru, avšak vizuálně se od normálního těsnění nijak neliší. Proto se ke zjištění polohy impulsního kroužku na ložisku používá sensorová magnetická karta, která by měla být ve vybavení každé moderní dílny,“ říká Petr Tomáš Opletal, obchodně-technický zástupce VSM, obchodní společnosti zajišťující v Česku distribuci autodílů se značkou SKF.

ABS (Anti-lock Braking System)

- protiblokovací systémy předcházejí zablokování kola při intenzivním brzdění

ESP (Electronic Stability Programme)

- elektronická stabilizace umožňuje v případě potřeby individuálně brzdit jakékoliv kolo

TCS (Traction Control System)

- systémy kontroly trakce předcházející prokluzu kol např. při rozjezdu



Testovací magnetická karta umožňuje rychlé, jisté a cenově výhodné otestování magnetického impulsního kroužku ABS na kolovém ložisku. Stačí kartu přiložit k ložisku. Na straně s magnetickým kroužkem jsou pak jednotlivé magnetické senzory dobře patrné.



Magnetická karta přiložena k normálnímu těsnění - ŽÁDNÁ REAKCE.



Magnetická karta přiložena k impulsnímu kroužku - MAGNETICKÉ ELEMENTY JSOU ZOBRAZENY.

■ Zásady pro montáž ložisek kol s magnetickým kroužkem

Z bezpečnostních důvodů je třeba dbát následujících montážních pokynů:

- Plastový kryt ložiska je třeba sejmout až těsně před montáží
- Ložisko musí být namontováno tak, že magnetický kroužek je v poloze naproti senzoru, případně je otočeno na vnitřní stranu vozidla - **pro správnou indikaci strany s magnetickým kroužkem použijte testovací kartu**
- Magnetický kroužek je třeba chránit před mechanickým poškozením a nečistotami
- Magnetický kroužek nesmí přijít do styku s jinými magnetickými zdroji (mohlo by to ovlivnit správnou funkci)
- Při montáži je nutné postupovat podle předpisu výrobce automobilu

Testovací karty pro indikaci magnetických senzorů ABS na kolovém ložisku (v nabídce APM Automotive):

OPTIMAL
obj. číslo
OPWBM106



MOC bez DPH:
200,- Kč

ATE
obj. číslo
AT760130



MOC bez DPH:
340,- Kč

Vodní čerpadla vs. tmel



Pravidlo použití tmelu při montáži vodního čerpadla (platné pro všechny vozy).

Mnoho závad na vodním čerpadle je přímo způsobeno špatnou montáží.

Aplikace těsnícího tmelu je klíčovým faktorem správné funkce a životnosti vodního čerpadla.

V této technické informaci je uveden postup pro správnou montáž.

Použití těsnícího tmelu:

1. příklad:

K čerpadlu není přiloženo žádné těsnění

Krok 1

Aplikujte jen malé množství tmelu (příliš velké množství tmelu = riziko, že se kousek přebytečného tmelu dostane pod keramické těsnění nebo ucpe chladicí systém).



2. příklad:

K čerpadlu je přiloženo papírové těsnění nebo tzv. 'O' kroužek

NEPOUŽÍVEJTE ŽÁDNÝ TĚSNÍCÍ TMEL!!!



Krok 2

Tmel musí být plně zatvrdlý než se nastartuje motor (riziko smíchání chladicí kapaliny a tmelu).

- Papírové těsnění namočte v chladicí kapalině, což zaručí jeho přilnutí k čerpadlu.
- Na 'O' kroužek aplikujte pouze silikonový olej.

Krok 3

Na závěr montáže čerpadlo pevně dotáhněte. Upevňovací šrouby dotahujte metodou do kříže a za použití správného utahovacího momentu (předepsaného výrobcem vozu).

Základní doporučení SKF při výměně vodního čerpadla a údržbě chladicího systému.

- 1 Před montáží počkat na vychladnutí motoru na pokojovou teplotu.
- 2 Je nutno chladicí systém plně propláchnout.
- 3 Vyměnit veškerou chladicí směs (ne pouze dolít potřebné množství).
- 4 Nikdy nespustit motor bez chladicí směsi – značné riziko poškození keramického těsnění vodního čerpadla.



„Já nejsem ta Pamela z billboardů... 😊“

Je všední den několik minut po páté hodině odpolední. Z reprezentativního areálu v Jáchymovské ulici na západním okraji největších a nejznámějších českých lázní vychází atraktivní tmavovláška, nasedá do zaparkovaného volva a odjíždí směrem do centra. 'Aha, manželka nebo přítelkyně některé z karlovarských hokejových hvězd', řekne si náhodný kolemjdoucí, který dobře ví, že tam má své byty řada opor jednoho z nejlepších českých extraligových týmů HC Energie, ke kterým hezké ženy patří tak nějak samozřejmě. Avšak najednou ho něco zarazí – vždyť ta přitažlivá brunetka přece neprošla hlavní branou, ale vyšla ze dveří prodejny autodílů APM Automotive a navíc je za sebou i zamkla... Záhada je vyřešena při pohledu na skleněnou výplň těchto dveří a na rádek se jménem vedoucí. Svůj náročný pracovní den totiž pětkrát v týdnu takto končí šéfká pobočky APM Automotive s.r.o. v Karlových Varech Vladimíra Kalvodová.

■ Žena mezi autodíly

Někomu v převážně mužské branži prodeje autodílů a autopříslušenství může tato 37letá absolventka děčínské Střední průmyslové školy dopravní a strojní připadat jako růže mezi trním, ale ona sama se tak rozhodně necítí: „Já si nemyslím, že bych jako žena v tomto oboru byla něčím příliš výjimečným. Zpočátku mě možná chlapi, ať už kolegové nebo zákazníci, trochu podceňovali, ale postupně zjistili, že i v



Vedoucí pobočky Vladimíra Kalvodová

ženě mohou mít v oblasti 'autáček' rovnocenného partnera. A to rozhodně netvrdím, že jsem vševědoucí. Pořád se něco učím, a pokud něco nevím, klidně si nechám poradit.“

A jak sama Vladka Kalvodová přiznává, naučit se toho z pro ni neznámého oboru musela opravdu hodně. „Je pravda, že ačkoliv studium na dopravní škole zdánlivě souvisí s mojí současnou profesí, tak to je úplně jinak. Studovala jsem obor doprava a přeprava po železnici a to mi teď skutečně v ničem nepomáhá. Před příchodem do APM jsem věděla jenom, že auta mají kola, volant a asi i brzdy...“ směje

se s odstupem svým nelehkým začátkům, kdy v září 2008 nastoupila do tehdy nově otevřené pobočky jako operátorka a pravá ruka vedoucího pro oblast administrativy. Do té doby pracovala v úctárně jednoho karlovarského lázeňského domu a tak změna zaměstnání byla opravdu razantní. Ovšem poprala se s ní tak výtečně, že už po čtvrt roce vystřídala dosavadního vedoucího Josefa Kraliče na jeho postu a dva a půl roku už kolektivitu karlovarské prodejny sama šéfuje...

■ Karlovarská pobočka

„O změně zaměstnání rozhodla zajímavější finanční nabídka a také jsem to brala jako výzvu dokázat si něco nového. A jsem se svým rozhodnutím velmi spokojená. Během působení APM v Karlových Varech se vytvořil sehraný tým spolupracovníků a je jedno jestli se jedná o operátora, skladníka, řidiče nebo obchodního zástupce – prostě jsme na společné lodi a tak táhneme za jeden provaz a snažíme se neustále zákazníkům zpříjemňovat a zlepšovat naše služby. A že se to daří, dokazuje i neustálý nárůst nových zákazníků a věrnost těch stávajících,“ rekapituluje činnost pobočky její vedoucí. Permanentní nárůst spokojených zákazníků a tím i obchodních výsledků je o to cennější, že nejprve byla karlovarská prodejna provizorně otevřena v nepříliš vyhovujícím objektu v ulici Kpt. Jaroše a po přestěhování do reprezentativnějších prostor v Jáchymovské ulici v březnu loňského roku zase sídlí v přímém sousedství konkurenčních firem.

„Alespoň si každodenně můžeme ověřovat naši konkurenceschopnost a tak víme, že oproti ostatním 'soupeřům' opravdu budujeme kvalitním zbožím, výbornými cenami, velkým rozsahem nabízených služeb i nadstandardním přístupem k zákazníkům,“ je přesvědčena V.Kalvodová.



Vladimíra Kalvodová
vedoucí pobočky APM Karlovy Vary



Oblíbené jídlo:

veškeré maso
/ masožravka /

Oblíbené pití:

šampus Bohemia,
nealko - džusy

Oblíbená hudba:

Andrea Bocelli,
co se dá poslouchat

Oblíbený film: „Vzkaz v láhvi, Schindlerův seznam
/ šiléné rozpětí...já vím /

■ Nová práce - nový život

Nová profese se Vladce Kalvodové promítla i do soukromého života. Po rozvodu žila sama se svým synem, ale po nástupu do APM Automotive se seznámila se zákazníkem, který se nakonec stal i jejím osobním přítelem. Společný život jí rozšířil obzory i o další motoristickou oblast mimo automobilismus. „Přítel je nadšený motorkář, takže už jsem velká fanyнка i motocyklů. Chtěla jsem si také pořídit 'mašinu' jako on, ale teď už je to jinak. Přítel měl nedávno vážnou nehodu, stále ještě je v nemocnici a tak jsme se domluvili, že s motorkami budeme pokračovat už jen při sledování závodů v televizi nebo jako diváci na závodech. Zdraví je přednější než adrenalin. I když on si teď už z toho dělá legraci, že má stejná zranění jako Pedrosa v Moto GP... Ale stejně už prodávám obě naše kombinézy... Zkušenosti s motorkami se mi však dost hodí, protože APM nyní rozšiřuje svoji nabídku i o velkou porci dílů na motocykly.“ Více času tak možná zbyde V.Kalvodové na další její koníčky, kterými jsou četba románů a životopisů či sledování filmů pro pamětníky hlavně s Adinou Mandlovou či Lídou



Pobočka APM Automotive - Karlovy Vary

Baarovou. Žít ve třicátých letech by se sympatické Karlovarčce prý velice líbilo kvůli celkové atmosféře ve společnosti a hlavně kvůli větší vzájemné úctě mezi lidmi a obecně uznávané morálce. „I když by samozřejmě záleželo na sociální vrstvě, takže ideální by bylo být paní doktorovou nebo továrníkovou,“ směje se temperamentní tmavovláška.

■ S nádechem pikantnosti

Jako přitažlivé ženě, která se při práci stýká v drtivé většině s muži, se ani Vladce Kalvodové nevyhýbají pikantní situace a historky. „Občas se setkám se sexuálníím harašením ze strany zákazníků, ale já si to kočírui. Naopak mně se třeba povedlo polít zákazníka horkým kafem na určitém místě a následoval bezprostřední okamžitý dotek ve snaze o očistění... No, vzal to naštěstí s humorem. Nebo jsem až po čase zjistila, že když jsem se pohybovala mezi regály se zbožím, kam je z prodejní části vidět, tak chlapi pozorovali jaké mám kalhotky. Tak jsem tomu trochu přizpůsobila oblečení a už teď tolik nenosím bokovky...“ nevyhýbá se ani osobnější otázce jedna ze šesti žen na postu vedoucích poboček v síti APM Automotive. „Určitě i mé kolegyně mají podobné zkušenosti a doufám, že mají i tak tolerantní životní partnery jako já, aby i tuto stránku naší práce dokázali brát s nadhledem,“ dodává Vladimíra Kalvodová, která díky svému vzhledu musí v poslední době zákazníkům v Karlových Varech vysvětlovat i to, že nestála modelem pro firemní 'sexy maskotku' Pamela na místních billboardech a transparentech. Stejně jí ale nevěří a tvrdí, že podle toho snadno poznali, kam mají pro autodíly a autopříslušenství pravidelně jezdit...



DALŠÍ ŽENY V ČELE POBOČEK APM AUTOMOTIVE

Ludmila Wurmová

Vedoucí pobočky Praha-Hostivař
od roku 2003

ludmila.wurmova@apm.cz



Lucie Poloková

Vedoucí pobočky Havířov
od roku 2007

lucie.polokova@apm.cz



Dagmar Kitlerová

Vedoucí pobočky Jihlava
od roku 2010

dagmar.kitlerova@apm.cz



Hana Kunešová

Vedoucí pobočky Roztoky u Prahy
od roku 2011

hana.kunesova@apm.cz



Jarmila Ulmanová

Vedoucí pobočky Uherské Hradiště
od roku 2011

jarmila.ulmanova@apm.cz





ZNAČKA, KTERÁ PÍŠE

Značka **Ate** je v současnosti jedním z předních světových dodavatelů brzd pro automobilový průmysl. Cestu k jejímu ekonomickému rozvoji vydláždil inovativní podnikatelský duch a nadšení pro nové technologie. Zakladatel firmy Alfred Teves totiž už na začátku 20. století rozpoznal potenciál rodícího se automobilismu a stal se jeho partnerem. Za více než sto let dala jím založená firma světu řadu průkopnických technologií - od hydraulických brzd až po ABS systém.

■ Vývoj a inovace

Alfred Teves (1868 - 1953) začal kariéru v továrně na jízdní kola Adler Fahrradwerken Frankfurt am Main. Když byl na přelomu století svědkem vzestupu automobilismu, založil v roce 1906 vlastní firmu dodávající automobilové příslušenství, která již několik dní po svém vzniku měla stánek na frankfurtské výstavě IAA.



Alfred Teves

V letech 1909 a 1911 Teves založil další dvě firmy - Mitteldeutsche Kühlerfabrik na výrobu chladičů a Alfred Teves Maschinen- und Armaturenfabrik. To mu přineslo cenné obchodní kontakty a partnerství s automobilkami Auto Union, Wanderer a Hansa. Po první světové válce průmyslové výrobky ustoupily do pozadí a firma se profilovala jako dodavatel automobilového průmyslu. V roce 1921 se poprvé objevilo logo **Ate (A.Teves)**, které se brzy stalo symbolem nejvyšší kvality.

Teves patřil k průkopníkům hydraulických brzd v Evropě. První sériově vyráběný vůz starého kontinentu s těmito brzdami (Adler Standard z roku 1926) tak byl vybaven právě systémem Ate Lockheed. Další průkopnickou inovací bylo v roce 1937 zahájení výroby tandemových hlavních válců. Pak vývoj a výrobu brzd Ate ovlivnila další válka, ale záhy po jejím skončení se opět rozjela naplno, což potvrdila i výstavba nového výrobního závodu v Gifhornu. V roce 1954 byl vyroben první hydraulický brzdový posilovač Ate s oběhovým čerpadlem. O čtyři roky získala značka patent na

systém řízení s negativním poloměrem rejdu zlepšující směrovou stabilitu vozu při brzdění a také zahájila hromadnou výrobu kotoučových brzd.

■ Ate a ABS

Značka Ate stála u zrodu dnes běžného protiblokovacího systému (Antiblock Brake System). První funkční prototyp ABS představila už v roce 1967 a zahájila tak dlouhou etapu vývoje, na jejímž konci byla v roce 1984 sériová výroba pro automobilku FORD. Ate ABS MKII byl prvním do výroby zavedeným systémem ABS na světě a už během následujících dvou let jej bylo vyrobeno čtvrt milionu kusů.

■ PowerDisc

V roce 1996 představila značka Ate další revoluční novinku - první brzdový disk s multifunkční drážkou. Tzv. PowerDisc na český trh přinesla a na brněnském veletrhu Autotec 1996 představila společnost Autoprogress-Markmiller APM-Automotive. Výhod neokonečné drážky je několik. Především zajišťuje rovnoměrné opotřebení kotouče a díky čistému obrušování zvyšuje životnost brzdových elementů. Drážka zabraňuje také tzv. vadnutí brzd, tedy klouzání destiček po kotouči, resp. vrstvě plynů vznikajících odpařováním brzdné směsi při brzdění. Drážka PowerDiscu tyto plyny z třecí plochy odvádí.

■ Continental Teves

Od roku 1998 patří Ate pod křídla koncernu Continental AG, který produkuje řadu automobilových komponentů a který mimo jiné

vlastní i slavnou českou značku Barum. Brzdové systémy ale zůstaly doménou nově vzniklé firmy Continental Teves AG & Co, která vedle prémiové značky Ate na aftermarketové trhy dodávala alternativní brzdové díly Rixenberg. Ty na podzim roku 2008 nahradila značkou do té doby spojovanou pouze s českými pneu-

Ate a Sport



V motoristickém sportu se značka Ate objevila v roce 1934, kdy závodní speciály Auto Union či Mercedes Benz používaly brzdy vyvinuté přímo pro tyto předchůdce dnešních formulí. O 20 let později značka Ate v závodních podmínkách úspěšně odzkoušela i hydraulický posilovač brzd s oběhovým čerpadlem, kterým vybavila legendární 'Stříbrné šipky' Mercedes Benz.

Mercedes Benz



BMW M1



V roce 1979 pak na Ate a její třmeny kotoučové brzdy spoléhaly vozy BMW M1 v prestižním šampionátu cestovních vozů.

V současnosti si sportovně vyladěné brzdy Ate mohou pořídit i běžní motoristé. Firma totiž nabízí např. brzdové destičky PowerPad se speciální strukturou materiálu mezi brzdovou směsí a základovou deskou. Pro opravdové 'fajnšmekry' je určen speciální Ate High Performance Brake Kit, tedy set šroubovaných PowerDisců, čtyřpístkových brzdíků, destiček PowerPad a dalšího příslušenství pro montáž.



HISTORII BRZDOVÝCH SYSTÉMŮ

Kompletní sortiment brzdových dílů Ate:



- » brzdové posilovače
- » hlavní brzdové válce
- » vyrovnávací nádobky brzdové kapaliny
- » brzdové třmeny, destičky, kotouče, bubny,
- » kolové brzdové válečky
- » brzdové čelisti
- » opravářské sady
- » lanovody
- » regulátory brzdění síly
- » brzdové hadice
- » brzdové kapaliny
- » spojkové hadice
- » hlavní i pracovní válce spojky
- » lanka vypínání spojky

Další sortiment Continental Teves:



- » systémy monitorování tlaku v pneumatikách
- » systémy vzduchového pérování
- » systémy kompletace kol
- » elektronické moduly řízení
- » řídicí jednotky airbagů
- » parkovací asistenty
- » aktivní tlumiče atd...

Continental Teves každý den výrobí:



- » 232 000 senzorů ABS
- » 57 000 souprav ABS systémů
- » 151 000 třmenů diskových brzd
- » 27 000 tandemových hlavních válců
- » 19 000 podtlakových posilovačů

+++
+++
+++
++
++

matikami a brzdové díly Barum brzy našly u zákazníků oblibu pro skvělý poměr kvality a ceny.

Continental Teves se sídlem ve Frankfurtu je v současnosti největší výrobce kotoučových brzd, když pokrývá 18% světové spotřeby. Zároveň zaujímá druhé místo ve výrobě ABS a posilovačů brzd. Propracovaný nabídkový program ale pokrývá veškeré brzdové komponenty v prvovýrobní kvalitě určené pro všechny modely osobních automobilů. Ve 22 závodech rozmístěných po celém světě zaměstnává přes 70.000 zaměstnanců, přičemž jeden je v českém Jičíně.

■ Kvalita na prvním místě

Originální brzdové kotouče a obložení Ate nabízejí absolutní bezpečnost v jakékoliv jízdě situaci. Ate klade důraz na nejlepší materiály ve všech detailech. Tam, kde se jiní výrobci omezují na dva až tři, pracuje Ate téměř s 220 třecími materiály, které jsou speciálně schvalovány pro různé typy vozidel. Tyto materiály jsou trvale vyvíjeny a zlepšovány tak, aby byl dosažen co nejlepší brzdový účinek a dlouhá životnost obložení, i pokud je brzda vystavena teplotnímu stresu.

Před časem byla externí firmou přezkoušena materiálová kvalita 20 náhodně vybraných brzdových kotoučů od 12 výrobců a u některých z nich přísné zkoušky odhalily značné rozdíly v kvalitě. Výrobky Ate prokázaly stabilní materiálovou kvalitu ve všech zkušebních segmentech a vždy se svými parametry zařadily na čelo zkoušených dílů...

■ Když Ate, tak originál (od APM Automotive)

Jen skutečně originální díl Ate je zárukou očekávané kvality. Na trhu se však objevují pirátské kopie, proto je dobré nakupovat u známých a prověřených distributorů značky Ate.



Brzdami Ate byl vybaven také vůz PowerBlitz BMW M3, s nímž se v roce 1996 Sabine Reck stala první ženou, která zvítězila ve 24 hodinovém závodě na Nürburgringu. „Ate PowerDisk má mnohem rychlejší nástup, takže jsem mohla brzdit mnohem později při nájezdech do zatáček.“



Tím největším na českém trhu je společnost APM Automotive, která její produkty nabízí už 15 let a která poskytuje garance jejich originality bez ohledu na to, zda se jedná o starší či novější výrobky Ate již opatřené bezpečnostní etiketou s moderními ochrannými prvky. Především je to holografický *Tesa Holospot*® s unikátními kódy produktu a také další kód *TeclIdentify*, jehož pravost lze ověřit na internetových stránkách výrobce.

■ Servisní koncepty

Nedílnou součástí obchodní politiky Ate je podpora trhu s náhradními díly, k čemuž přispívají koncepty Ate BrzdovéCentrum a Ate Partner (nové Brzdové centrum APM) nabízející řadu výhod. Tou hlavní jsou vedle nabídky kvalitních dílů také profesionální znalosti z oblasti oprav všech typů brzdových systémů.

Servisní koncept Ate BrzdovéCentrum byl založen v Německu v roce 1991 a do dnešních dnů se do něj zapojilo přes 1200 servisů ze všech spolkových zemí. Od roku 2001 mohou členství v konceptu využívat také zájemci z Česka, Slovenska či Polska. V ČR je největším provozovatelem konceptů Ate společnost APM Automotive. U té navíc mají členové konceptu možnost využívat i některých dalších výhod, které jim nabízí servisní koncept AutoPROFITEAM. Z celkového počtu zhruba dvou stovek českých brzdových center jich 114 zastřešuje právě kdyžská společnost, která před lety na český trh značku Ate přivedla a dostala ji do podvědomí mechaniků i motoristů, kteří již značku dobře znají a vyžadují...



PŘEDSTAVUJEME ZÁKAZNÍKA...

Autostyl

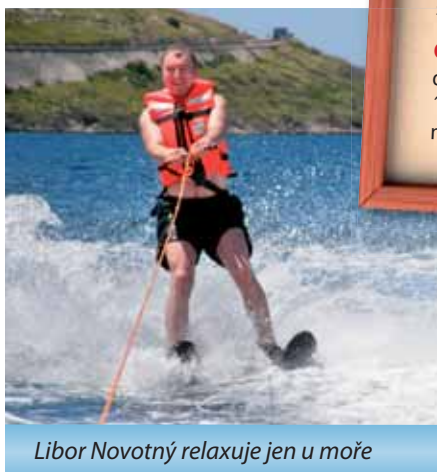
ŠEST PROVOZOVEN NEJEN Z AUTOBRANŽE

K největším zákazníkům APM Automotive západně od Prahy patří **Autostyl Rakovník s.r.o.**, což ale není jen prodejna autodílů a autoservis, ale zastřešuje další provozy jako pneuservis, lakovnu, prodejnu náradí a trochu nečekaně i realitní kancelář...

„Rozšiřování tak nějak vyplynulo z vývoje našeho podnikání,“ říká 35letý jednatel Autostylu Libor Novotný, který vedení rodinné firmy postupně převzal od svého otce a jejího zakladatele. „Původně jsme začali už v roce 1992 půjčovnou Avii. Pak jsme zkusili velkoobchod s drogerií, ke kterému časem přibýly rozvozy. Potom jsme otevřeli čerpací stanici a v roce 1995 pneuservis jako regionální pobočku firmy Chára Sport. Po dalších třech letech jsme zkusili prodej autodílů a začali opravovat auta, přičemž autoservis vznikl v nedaleké Lužné a je od začátku spojen s lakovnou. A když prodejní sortiment rozšířilo i náradí a nástroje, původní živnost se přetransformovala v eseróčko. A to byl vlastně zrod značky Autostyl,“ vzpomíná Libor Novotný s tím, že prodejna náradí byla především aktivitou jeho otce, vyučeného zámečníka. Proto nejprve nabízela vybavení pro zámečnické dílny a až později také náradí pro automechaniky, které dnes převažuje.

Před třemi lety provozovny Autostylu doplnila realitní kancelář. „Situace na trhu nebyla dobrá, a my jsme přemýšleli, co dál. Ceny aut klesaly, počet oprav se zredukoval jen na ty nejnnutnější... Proto jsme chtěli zkusit něco zcela jiného a volba padla na realitu. A zatím to vychází,“ vysvětluje muž, který největší problém dnešní autobranže vidí v tom, že u většiny motoristů i mechaniků je hlavním kritériem výběru cena bez ohledu na kvalitu. Proto je prý trh přesycen levnými, ale bohužel také nekvalitními díly. „Věřím, že se to zlepší. Že se lidé proberou a opět budou dbát na kvalitu. Levné díly méně vydrží a musí se častěji měnit. A důležitá je přece i bezpečnost.“

V Rakovníku a okolí patří moderní autoservis v Lužné k největším a nejlépe vybaveným. „Naší další výhodou je i možnost poskytování větších garancí nebo odložené fakturace, což nám umožňuje opravovat služební



Libor Novotný relaxuje jen u moře

vozy firm z okolí. Proto opravujeme spíše větší auta jako octavie, passaty, mondea apod.“ vypočítává Novotný, který se snaží být pro ostatní firmy z branže spíš partnerem než konkurencí. Prý je to tak výhodnější. Tedy pokud to tak chápou obě strany.

Libor Novotný jako zkušený obchodník přiznává, že v dnešní době je potřebné mít za zády silného partnera. A tak stejně jako v oblasti pneuservisu Autostyl nadále spolupracuje s firmou, se kterou před lety začínal, při opravách aut už několik let spoléhá na APM Automotive a jeho servisní koncept AutoPROFITE-AM. „Na začátku jsme spolupracovali s jinou distribuční firmou, ale ta našim požadavkům nestačila. Proto jsme brzy přešli k partnerství s APM a to funguje k oboustranné spokojenosti. Samozřejmě, že se občas vyskytnou problémy, ale díky dobré komunikaci s naším obchodním zástupcem APM panem Štipákem

Libor NOVOTNÝ (35 let)



OBLÍBENÉ JÍDLO:

„Nejraději mám tradiční českou kuchyni. Motat se v kuchyni mě ale moc nebaví.“

OBLÍBENÉ PITÍ: „Mám rád suchá vína, nejraději moravská. Občas děláme pro kamarády a známé různé ochutnávky.“

OBLÍBENÁ HUDBA:

„Většinou poslouchám jen rádio a nejraději české spíše starší písničky.“

OBLÍBENÉ AUTO: „Mým snem bylo Porsche, ale dnes mám radši větší pohodlná auta. Po letech 'zkoušení' různých značek jsem skončil u Audi a už nic jiného nechci.“

i s oblastním managerem Pavlem Kuvikem vždy všechno vyřešíme. Další výhodou je široký sortiment, přesné závozy i rabatové podmínky. Vše funguje, jak má.“

Přestože záběr firmy Autostyl je nebývalý, chod všech jejích provozoven obstarává vedle rodiny Novotných pouze patnáctka zaměstnanců. „Jaký jsem šéf? Myslím, že až moc mírný. Občas mě to štve, protože někteří lidé potřebují bohužel spíše přísnost.“

Své práci Libor Novotný nejen rozumí, ale také jí věnuje většinu času. Proto je stále svobodný. Na rodinu prý zatím nebyl čas. „Myslím ale, že teď mám vhodnou partnerku a chtěl bych si najít i čas. Ale zatím stále ráno odjíždím z domova asi v sedm a většinou se vracím až večer kolem deváté. A protože často pracuju i o víkendech, vlastně nemám ani žádné koníčky. Snad jen tenis, ale teď už jsem si dlouho nebyl zahrát,“ přiznává šéf Autostylu, který si až po bezmála hodině povídání o práci přece jen vzpomněl na jednu velkou zálibu. „Na dovolenou už spoustu let jezdíme do Chorvatska, pořád na stejné místo, kde nám pobyt zpříjemňuje motorový člun. To byl vždycky můj sen. Ten současný, sportovní pro pět lidí s motorem o výkonu 215 koní, je už pátý v pořadí a to je asi moje opravdová vášeň.“





Základní kritéria pro přijetí

AC Kompresory

Přijetí	Odmítnutí	Omezené přijetí
Zádné poškození kompresoru	Ulomený kryt nebo upevnění	Chybí ference a spojka
Kompresor je kompletní	Kompresor je rozmontovaný	Chybí náboj
Kompresor je kompletní	U kompresoru chybí zadní konzola	Chybí konektor nebo ventil kompresoru
Střed (ne kladka) se může otáčet po i proti směru hod. ručiček		Náboj (ne ference) se neotáčí

Startéry a Alternátory

Přijetí	Odmítnutí	Omezené přijetí
Zádné poškození dílu	Pohon/hřídel mají modrou barvu v důsledku přehřátí	Ulomená konzola nebo platový kryt
Díl je kompletní	Díl je rozmontovaný	Chybějící část. Chybějící kladka.
Hřídel lze otáčet. U startérů může být potřeba nástroj (šroubovák)	S hřídeli nelze otáčet ani za použití nástrojů	
Please note		
The images are used as examples only.		

Podmínky výměny

V době prodeje se navíc k ceně položky bude fakturovat příplatek (záloha). Tento příplatek (záloha) se plně proplatí v průběhu 24 měsíců, když bude zboží vráceno v krabici DRI, a to za následujících podmínek:

- Položka musí být ve stejném stavu jako při demontáži, tj. neotevřená s přípojevkami konektory a pohonnou kladkou.
- Otevřené a nebo neúplné položky se nepřijímají.
- Položky s poškozením pohonné kladky nebo úchytů se nepřijímají.
- Položka musí být ve všech ohledech, elektricky i mechanicky, ekvivalentní náhradou dodávané položky.
- Položka musí být rekonstruovatelná a nesmí vykazovat žádné známky poškození

Základní díly vrácené společnosti DRI, které nebudou odpovídat dílům koupeným od společnosti DRI, budou vedeny v registraci 5 let.

DRI A/S
www.dri.dk

by **BORG**
AUTOMOTIVE

Podmínky výměny

V době prodeje se navíc k ceně položky bude fakturovat příplatek (záloha). Tento příplatek (záloha) se plně proplatí v průběhu 24 měsíců, když bude zboží vráceno v krabici DRI, a to za následujících podmínek:

- Vracené položky musí být ve stejném stavu, v němž byly vymontované z vozidla, tj. nesmí být rozmontované.
- Rotor se musí volně otáčet.
- Díly nesmí být poškozené vysokou teplotou nebo slanou vodou.
- Díly musí být ve všech ohledech, elektricky i mechanicky, odpovídat dodávaným dílům, nebo být s nimi identické.

Základní díly vrácené společnosti DRI, které nebudou odpovídat dílům koupeným od společnosti DRI, budou vedeny v registraci 5 let.





HKT Racing

HKT Racing testoval brzdové destičky OMEGA Performance

Špičkový český motocyklový tým v závodech na okruzích HKT Racing, který v letech 2008 a 2010 získal mistrovský titul ve třídě Czech Endurance Cup, se rozhodl prostřednictvím svých dvou zkušených jezdců Petra Kolůcha a Jana Táborského vyzkoušet jednu z novinek na trhu motocyklových dílů – brzdové destičky OMEGA Performance. Jejich distributorem je společnost APM Automotive.

TISKOVÁ ZPRÁVA HKT RACING:

V rámci dvou testovacích dnů, které se konaly na automotodromu v Mostě, měl náš tým, HKT Racing, možnost vyzkoušet brzdové destičky OMEGA Performance (směs RD-CPRO), které v Česku distribuuje APM Automotive. Úmyslně jsme zvolili k testu tento okruh, protože se zde hodně intenzivně brzdí. Zvláště na cílové rovince před následnou šikanou dostávají brzdy hodně zabrat (brzdí se z 270 km/h až na 70 km/h) a projeví se jak kvality, tak nedostatky brzdového obložení.

Test probíhal na dvou motocyklech Honda CBR 1000 RR Fireblade (2008) se standardními brzdovými třmeny s opletenými hadicemi. Jeden motocykl je osazen brzdovou pumpou Brembo, druhý standardní pumpou Nissin. Brzdové destičky jsme testovali při dvakrát dvaceti minutách ostré jízdy, s časy na kolo v rozmezí 1:42 - 1:46 min. Venkovní teplota byla 27°C.

■ Petr „Kolda“ Kolůch:

Za dobu, co jezdím, už jsem vyzkoušel hodně značek destiček. Naučil jsem se, že při nákupu je vždy třeba zvážit cenu vs. výdrž. Zde, ostatně jako všude, platí laciné - dvakrát placené.



K brzdovým destičkám OMEGA Performance jsem měl zpočátku nedůvěru, protože je to na našem trhu nezavedená značka a tak jsem nevěděl, co od nich očekávat. Ale po pár kolech se obavy rozplynuly. Destičky jsou plně srov-

natelné s konkurenčními, ba co víc, v některých oblastech je předčí. Je to hlavně výborný účinek již od počátku, tedy u ne úplně zahřátých destiček, což u ostatních značek nebývá pravidlem. Dále pak konstantní, nevadnoucí účinek během celé jízdy, citlivost, čitelnost a v neposlední řadě i nadprůměrná výdrž. Po čtyřech dvacetiminutových bylo opotřebenáno jen cca 20 % materiálu destiček. Což je pro jízdu v Mostě velmi slušný výsledek. S ohledem na dobrou pořizovací cenu mohu tyto destičky jen doporučit.

■ Honza Táborský:

Vzhledem k tomu, že v HKT Racing se v mezích finančních možností snažíme kupovat kvalitu, tak jsem se jen jednou setkal s destičkami, které nestály za nic (značku nebudu jmenovat). V současnosti jezdíme Bendix (směs MCR) a schválně jsem si destičky OMEGA Performance nasadil až po dvou rozjížděcích, abych měl okamžité srovnání. Jenže žádná velká změna se nekonala, brzdy měly stejný náběh, vadnutí se nekonalo a dávkování bylo perfektně čitelné. Takže za sebe můžu říct jen samá pozitiva a sociální jistoty. Při kontrole po čtyřech dvacetiminutových se od destiček neodlouply žádné kousičky hranek a jejich sjetí bylo rovnoměrné (i když všechno tohle také záleží na kvalitě kotoučů apod.). Každopádně pro okruhového uživatele bych řekl hodně muziky za celkem dobré peníze.



Označení a použití brzdných směsí OMEGA Performance:



MX-N (enduro): základní měkčí směs pro použití na suchu i na mokru, méně vhodná do extrémních blátivých podmínek (není zaručena dlouhá životnost)

MX-D (enduro): tvrdší směs pro agresivnější brzdění vhodná především pro těžký blátivý terén a vysoké nasazení

QD-N (quad): základní měkčí směs pro použití na suchu i za mokra, méně vhodná do extrémních blátivých podmínek

QD-D (quad): tvrdší směs pro agresivnější brzdění vhodná především pro těžký blátivý terén a vysoké nasazení

RD-N2 (street): univerzální směs pro běžné použití v silničním provozu

RD-CPRO (racing): směs s vyšším obsahem uhlíku pro vysoké brzdné zatížení, vhodná pro agresivní styl jízdy a motocykly s vysokým výkonem

SR-N2 (scooter): směs pro maloobjemové motocykly a skútry přizpůsobená častému brzdění v městském prostředí



Katalog motodestíček OMEGA Performance v nabídce APM Automotive.



www.hktracing.cz



Jantar
Lakovna

- autolakovna (2 lakovací boxy)
- autoklempířské a karosářské opravy
- rovnací stolice - pneuservis - odtahová služba

Vídeňská 11/127, Brno – Přízřenice, tel.: 608 836 555
jantar-lakovna@jantar-lakovna.cz, www.jantar-lakovna.cz
 pracovní doba: po-pá 8.30 – 17.00 hodin

LAKOVNA S NEJMODERNĚJŠÍM SYSTÉMEM SUŠENÍ

Brněnská firma JANTAR-lakovna není typickým zákazníkem APM Automotive. Její hlavní činností nejsou opravy aut, ale samozřejmě lakování. Když ale "kluci z Jantaru" potřebují autodíly, spolupracují na nedalekém skladu brněnské pobočky APM Automotive. Další výjimečností Jantaru je moderní počítačem řízený systém rychlého sušení laku Revo180, který tato autolakovna začala používat jako první v ČR.

„Jantar-lakovna funguje v Brně od roku 1999. Máme dva lakovací boxy a také pneuservis a klempířskou dílnu s rovnací stolicí, což je potřebný doplněk. Příprava vozu do laku zahrnuje nejen odstrojení, ale občas je potřeba i něco dotáhnout, vytáhnout nebo vyklepat,“ vysvětluje vedoucí lakovny **Miroslav Veverka** s tím, že lakování je v rámci autobranže specifickým oborem. Nesouvisí s technickým stavem vozu,

ale jeho výsledek je nejvíce na očích. „Jde o to, jak bude vůz vypadat. Když klempíř něco pokazí, je na lakýrníkovy, aby to dal do pořádku.“

Lakovna má i s vedoucím deset zaměstnanců. Šestici vyučených lakýrníků, z nichž dva pracují přímo v lakovacích boxech a další čtyři jsou tzv. přípraváři, doplňuje přijímací technik a klempíř/mechanik, který navíc jezdí s odtahovkou a také expertka na míchání barev. „To dnes značně usnadňují počítače, které umožní namíchat jakýkoliv odstín. Důležité ale je, ten správný odstín vybrat. Před dvaceti lety to bylo jinak. Barva se přivezla přímo z fabriky, takže byla stejná jako ve výrobě. Nic se nemíchalo, prostě se to nalilo do pistole a šlo se stříkat. Dnes je barev ale obrovské množství. Na druhou stranu současné laky už nestárnou a barva se prakticky nemění. Proto můžeme na lak dávat tříletou záruku,“ vysvětluje šéf lakovny, který v oboru pracuje přes dvacet let a byl tak svědkem řady výrazných technologických změn.

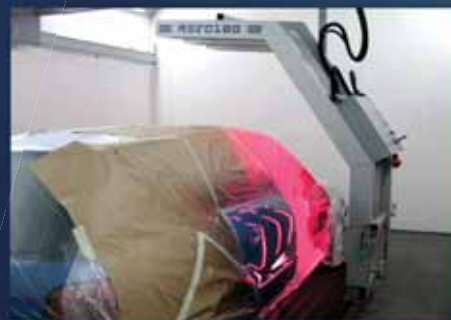
„Zatím poslední změna byla asi před čtyřmi lety, kdy se přestaly používat barvy s tékavými látkami. Přechod na vodou ředitelné barvy byl dost složitý. Museli jsme se naučit nové postupy i různé finty při samotném stříkání. Než jsme to všechno vychytali, trvalo asi rok,“ vzpomíná Veverka, podle kterého ale zavedení nových barev má na životní prostředí výrazně pozitivní vliv.

Registrovaným zákazníkem APM Automotive je lakovna Jantar od ledna 2009. „I když naše potřeba autodílů není nijak závažná, dodavatele se silným portfoli-

em potřebujeme. A ve firmě APM Automotive jsme jej našli, protože nám vyhovuje jak široký sortiment, tak rychlost a přesnost dodávek s rozvozy několikrát denně,“ říká šéf lakovny, která navíc využívá také výhody členství v AutoPROFITEAMu. Jejimi zákazníky jsou především značkové servisy z Brna a okolí. „To co oni opraví, tak my jim nalakujeme. Protože využijeme nejmodernější technologie, mohli jsme se stát jejich smluvními partnery, což nám zajišťuje dostatek práce. A proto jsme si také pořídili supermoderní zařízení Revo180, které výrazně urychluje proces schnutí. Když přijede auto jen s nějakými škrábnutími na dveřích či nárazníku, jsme schopni takovou opravu realizovat během pouhých dvou hodin.“

Než se stal šéfem Jantaru, měl Miroslav Veverka řadu let vlastní lakovnu. A jak říká, pistoli by uměl vzít do ruky pořád. „To je řemeslo, které se nezapomíná. Lakýrníkem se člověk nemůže naučit. Lakýrníkem se musí už narodit... Kromě manuální zručnosti a citu pro barvy je potřeba také velká pečlivost. A to někdy těm mladým učedníkům chybí. Proto je dnes opravdu těžké najít dobrého lakýrníka, a proto jsem rád, že máme už léta ustálenou a tedy i sebranou sestavu,“ uzavírá sympatický Moravák, který se po práci prý nejlépe odreaguje zase prací, třeba na zahrádce.

Lakovna Jantar může zákazníkům nabídnout také efektní malby tzv. airbrushem. Touto technikou se zabývá lakýrník **Vladimír Vávra**, který má na svém kontě mimo jiné i známé kamiony LEGENDA, SEVERNÍ HVĚZDA či NOSTALGIA obdivované po celé Evropě.



Revo180 je robotické zařízení určené do lakovací kabiny, které po provedení samotného lakování stačí naprogramovat a systém pak sám označené díly velmi efektivně vysuší. K tomu využívá silné infračervené záření. „Zatímco normálně musí jednotlivé vrstvy laku schnout nejméně hodinu, zářiče stejný proces zvládnou za patnáct minut. A protože vrstev se stříká několik, úspora času i energie je ještě výraznější,“ vysvětluje Veverka hlavní výhody moderního systému.

■ TLUMIČE PÉROVÁNÍ

Jedním ze základních požadavků na bezpečnou a komfortní jízdu je stálý kontakt kol/pneumatik s vozovkou. Ten je nutný k zachování směru jízdy, řízení vozidla a jeho stability v zatáčkách a také k účinnému brzdění. O zajištění maximálního kontaktu kol s vozovkou se spolu s dalšími konstrukčními prvky podvozku starají především tlumiče pérování.



Vlastností každého odpruženého systému je kmitání kolem rovnovážné polohy, jestliže došlo k vychylce. Stabilita vozu v jízdě a jeho bezpečné vedení ale vyžaduje, aby kolo vozu vychýlené vlivem nerovnosti vozovky nekmitalo a aby co nejdříve opět zaujalo rovnovážnou polohu. Proto je nutno kmity odpružovacích elementů (pružin) tlumit. K tomu se používají teleskopické tlumiče pérování nainstalované mezi podvozek a kolo, takže při pohybu kola nahoru a dolů pístnice tlumiče kopíruje pohyby zavěšení kola. Tím dochází k proudění oleje v pracovní komoře tlumiče přes ventily a hydraulický odpor oleje vytváří tlumící sílu umožňující kontrolu pohybu podvozku.

První jednoplášťový vysokotlaký tlumič vyvinula v 50. letech minulého století německá firma Bilstein. V roce 1957 byl poprvé nasazen do sériové produkce firmy Mercedes Benz a značka Bilstein se od té doby stala synonymem vysokotlakého tlumiče nejvyšší kvality.

TELESKOPICKÉ TLUMIČE PÉROVÁNÍ:

- 1 **KAPALINOVÉ (hydraulické)**
- 2 **PLYNOKAPALINOVÉ:**
 - dvouplášťové (dvoutrubkové)
 - jednoplášťové (jednotrubkové)



DVOUPLÁŠŤOVÝ KAPALINOVÝ TLUMIČ PÉROVÁNÍ

(např. Bilstein B2)

Při kompresní fázi se určité množství oleje ve spodní části pracovní komory přesune ventilem s malým odporem do horní části pracovní komory. Zbytek oleje se protlačí přes systém ventilů do vyrovnávacího zásobníku. Při roztažení tlumiče se olej v horní provozní komoře protlačí přes systém pracovních ventilů v pístu. Pro vyrovnání objemu pístnice, která se vysouvá z vnitřního pláště, protéká olej z vnějšího zásobníku oleje přes vstupní ventil v základovém ventilu do spodní pracovní komory, takže vnitřní trubka je neustále plná oleje. Odporová síla generovaná tlumičem pérování je dána rychlostí pohybu pístnice a vlastnostmi základového i ostatních pracovních ventilů při stlačení resp. při roztažení.

NEVÝHODY:

Výkonově poměrně nestabilní, takže neumožňují přesné vyladění podvozku. Navíc mají sklon k tzv. kavitaci, tedy zpěnění oleje při vyšší zátěži (vysokých teplotách), což může způsobit narušení neměnné charakteristiky tlumení.



DVOUPLÁŠŤOVÝ NÍZKOTLAKÝ PLYNOKAPALINOVÝ TLUMIČ

(např. Bilstein B4)

Plynokapalinové tlumiče pracují na stejném principu jako kapalínové, pouze s tím rozdílem, že v horní části vyrovnávací komory je vzduch nahrazen inertním plynem – dusíkem pod tlakem 2,5 až 8 barů (ten do tlumiče jednorázově plní výrobce a to na celou dobu životnosti tlumiče). Po stlačení tlumiče proudí olej vzhůru pracovním prostorem do rezervního prostoru a ještě více stlačuje plyn, jenž je v tomto prostoru umístěn. Jakmile se tlumič přestane stlačovat, dojde okamžitě k rozpínání plynu, čímž se tlumič opět roztáhne. Pozitivním přínosem natlakovaného dusíku je, že značně zabraňuje vzniku nežádoucích vzduchových bublinek v oleji, které mohou způsobit kavitaci a tedy dočasnou ztrátu účinnosti tlumení.

PŘEDNOSTI:

Díky tlaku plynu je reakce tlumiče rychlejší a plynulejší, což přispívá k zachování kontaktu pneumatik s povrchem vozovky (= pohodlná jízda a přesné řízení). Menší nebezpečí vzniku nežádoucí kavitace.



JEDNOPLÁŠŤOVÝ VYSOKOTLAKÝ PLYNOKAPALINOVÝ TLUMIČ

(např. Bilstein B6)

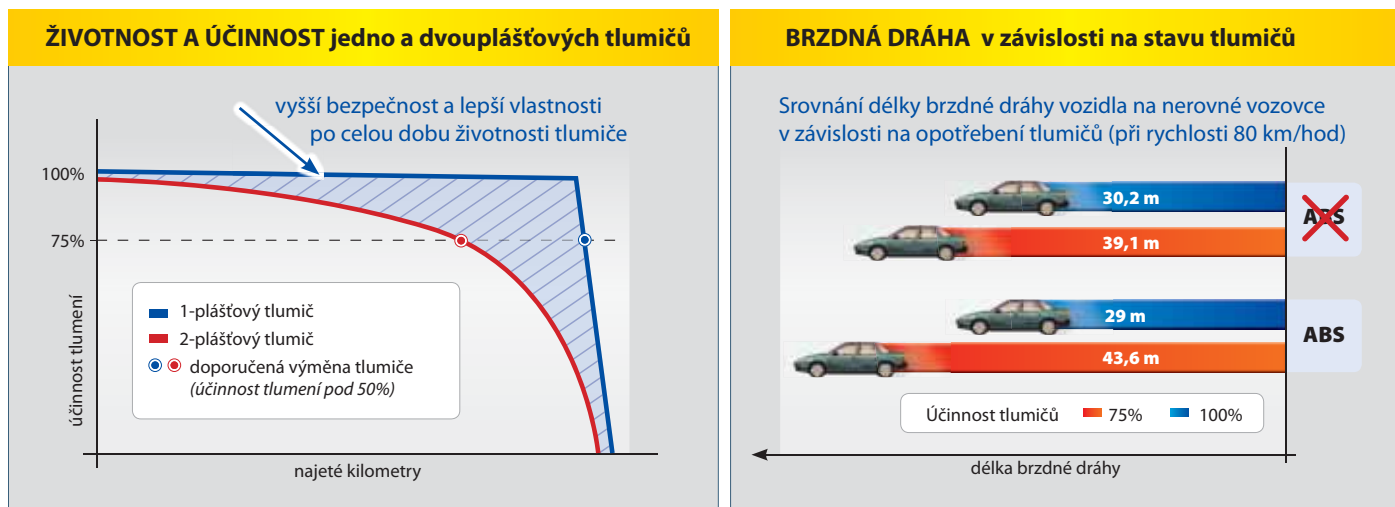
Jednoplášťový tlumič také funguje na principu pohybu pístu v plášti s olejem, ale na jednom konci má prostor s dusíkem pod vysokým tlakem 25 až 30 barů. Dusík je od oleje oddělen plovoucím pístem a při stlačování tlumiče (zasouvání pístnice do pracovní komory) je tímto pístem úměrně stlačován, takže zpětně působí na píst (potažmo olej). Plyn je tak při stlačování a roztahování tlumiče vystaven změnám objemu (resp. tlaku) a tak působí současně i jako další obousměrný pružný element. Neustálý tlak plynu na olej zajišťuje okamžitou reakci, tišší provoz pístních ventilů a především brání případné kavitaci (zpěnění) a dalším emulzním jevům, které mohou nepříznivě ovlivňovat účinnost tlumení.

PŘEDNOSTI:

Vzhledem k vysokému tlaku jsou reakce tlumiče velmi rychlé. Hlavní výhodou je ale dlouhodobě neměnná charakteristika tlumení. V praxi to znamená, že jednoplášťový tlumič poskytuje po téměř celou dobu své životnosti plný výkon.



Účinnost jednoplášťového tlumiče se po téměř celou dobu jeho životnosti nemění. Naopak dvouplášťový tlumič své tlumicí vlastnosti postupně ztrácí. Řidič to ale často ani nezaznamená a pak jezdí s nevhovujícími tlumiči.



■ Jak rozpoznat defektní tlumiče?

Defektní tlumiče se projevují především zhoršenými jízdními vlastnostmi, což ale majitel vozu nemusí vždy poznat, neboť tlumiče (především dvouplášťové) podléhají pomalému opotřebení a snižování jejich účinnosti je pozvolné. Je ale řada dalších průvodních znaků jako třeba zaolejané tlumiče, což naznačuje netěsnost a možné poškození dorazů a ochranných manžet. Poškozeny mohou být i pneumatiky, na jejichž běhounu se objeví zuby či plošky způsobující nadměrnou hlučnost. Snižovaný výkon tlumičů se projevuje také na pérování, přílišnou náchylností vozu na boční vítr, kmitáním volantu nebo neklidnou jízdou po přejetí nerovnosti. Problémy s tlumiči prozradí také další zhoupnutí vozu po dobrzdění nebo přílišné 'ponoření' jedné strany přední osy v zatáčkách.

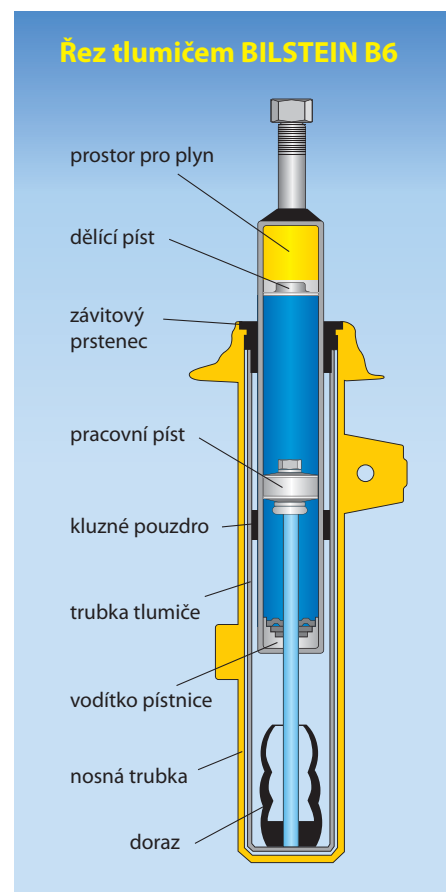
■ Servisní doporučení pro rozpoznání vadných komponentů podvozku v dílně:

- ▶ provedte u každého vozidla vizuální zkoušku i krátkou testovací jízdu se zákazníkem a udělejte si o stavu podvozku úsudek
- ▶ všimněte si stavu kilometrů
- ▶ zeptejte se řidiče, jestli už někdy měnil tlumiče
- ▶ využijte tester tlumičů

Potřebu výměny tlumičů lze zákazníkům (motoristům) argumentovat jak z hlediska následků, tj. že vadné tlumiče způsobují větší opotřebení vzorku pneumatik, pružin a dalších prvků nápravy či ložisek kol, tak především vzhledem k bezpečnosti jízdy. Snižovaná účinnost tlumičů má totiž za následek prodloužení brzdné dráhy (hlavně u systému ABS), špatnou stabilitu vozu, větší riziko smyku v zatáčkách, dříve se vyskytující aquaplaning, snížený účinek ESP a v neposlední řadě přispívá také k oslňování protijedoucích řidičů (u vozidel bez automatické regulace světel).

Při výměně tlumičů je třeba postupovat podle pokynů výrobce a s maximální pečlivostí. Tím se lze vyhnout poškození tlumiče již při montáži a tedy i případným reklamacím. Důležité je také VÝMĚNU VŽDY PROVÁDĚT V PÁRECH, tedy neměnit pouze jeden vadný tlumič, nýbrž vždy namontovat nové tlumiče zároveň na obě strany jedné osy!

Další praktické servisní rady ohledně tlumičů a celé podvozkové soustavy (tzv. Podvozkové desatero) najdete např. na webových stránkách servisního konceptu **AutoPROFITEAM** (www.autoprofiteam.cz).



DIAGNOSTIKA TEAM

NAMĚŘENÉ SIGNÁLY NEBYLY DEFEKTNÍ, ALE...

TATO PRAVIDELNÁ RUBRIKA

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

Samotné diagnostické přístroje mnohdy nestačí. Výsledky jejich měření totiž nemusí být vždy jednoznačné a k jejich rozluštění je potřeba i něco navíc - např. zkušenosti. A vedle těch z vlastní praxe mohou diagnostikům pomoci i zkušenosti samotných výrobců shrnuté do různých technicko- informačních databází...

Dnešní případ je zdánlivě jednoduchý, nedokázalo jej však vyřešit několik autoservisů včetně jednoho značkového. Také proto bylo při příjezdu specialistů z APM Automotive diagnostikované vozidlo již zapadané prachem - zjevný důkaz, že je to už hodně dlouho, co naposledy jezdilo. Motor byl odstrojený, hlavní kabelové svazky rozmotané a na čelním skle ležely dvě řídicí jednotky na odzkoušení. „Z toho všeho bylo jasné, že auto podstoupilo už mnoho léčebných, avšak neúspěšných 'procedur'. Před námi tak stála další velká výzva,“ začínají vyprávět diagnostici Miroslav Lucák a František Vaněk.



Testovaný vůz **Škoda Octavia II, 1.6 16V**, v. 2006, kód motoru BSE, na tachometru 103.000 km

POPIS ZÁVADY:

Motor nejde vytočit přes 5.000 otáček, má slabý výkon a nepravidelný chod (otáčky se tzv. houpou). Navíc na přístrojové desce je aktivní diagnostická kontrolka a občas prosvěcuje i kontrolka mazání.

PÁTRÁNÍ PO ZÁVADE :

Podle výpovědi zasvěcených se v první fázi závada projevovala jen nahodile a sporadicky, nyní je však trvalá a projev se okamžitě po nastartování. Na protokolu z výpisu paměti závad diagnostickým testerem se neustále opakuje údaj: **16725 – snímač polohy vačkového / klikového hřídele: nevěrohodný signál**

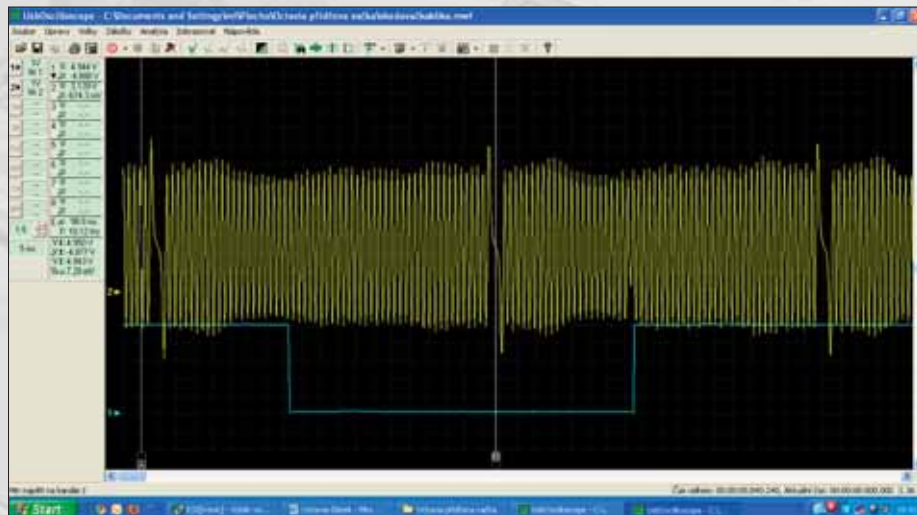
DIAGNOSTIKA TEAM

V AKCI:

Než se vozu ujali diagnostičtí specialisté AutoPROFITEAMu, byly u vozu vyměněny oba snímače otáček, proměřena kabeláž a vyzkoušeny dvě řídicí jednotky. Zároveň prý byla provedena kontrola některých součástí motoru. Postavení rozvodů i impulsního kola ke snímačům otáček bylo v pořádku stejně jako stav oleje nebo komprese. „Proto jsme začali ověřovat pravdivost chybového hlášení,“ vysvětluje Miroslav Lucák s tím, že k vozu připojil 8-kanálový osciloskop Texvik DS Signal Recorder (AutoScop III) a změnil, co se děje na snímačích otáček:

Motor běží na volnoběh.

Žlutý signál – klikový hřídel, **modrý signál** – vačkový hřídel.

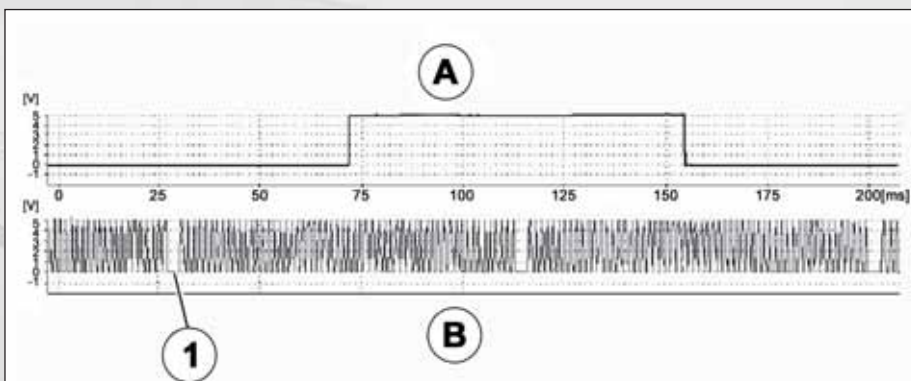


„Naměřené signály nebyly defektní. Dalo by se říci, že jejich tvar byl v pořádku.

Pro posouzení vzájemné polohy obou signálů jsme ale využili informační systém BOSCH ESI TRONIC, díky kterému se nám podařilo určit,

že je rozvod posunutý, přesněji že klika za sebou táhne vačku,“ popisuje Lucák, jak spolu s kolegou případ nečekaně rychle vyřešil. Rozebrání motoru pak odhalilo závažné

mechanické poškození - **VYDRĚNÝ VAČKOVÝ HŘÍDEL A JEHO ULOŽENÍ.**



Graf z BOSCH ESI TRONIC ukazuje obvyklé umístění referenční značky (1) v signálu polohy klikové křídele (B) vždy zhruba uprostřed signálu polohy vačky (A).

Obrázky rozebraného motoru:



ZÁVĚR:

„Vydrěný vačkový hřídel se v uložení křížil a to způsobovalo posunutí na rozvodu motoru. Co přesně způsobilo takové mechanické poškození u poměrně „mladého“ vozu, se můžeme jen domýšlet. Mohl to být špatný olej, žádný olej, porucha olejového čerpadla, zanesené mazací kanály nebo ...“ uzavírají Miroslav Lucák a František Vaněk a upozorňují, že právě proto je pravidelná kontrola oleje i celého systému mazání motoru tak důležitá.

Nejprodávanější diagnostické přístroje u APM Automotive:

 <p>BOSCH KTS 540</p>	 <p>ATAL ACCESS BT</p>	 <p>TEXA TXT</p>	 <p>SUPERVAG</p>	 <p>TEXVIK DS modul 8-kanálového osciloskopu</p>
--	--	--	---	--

NOVINKA: VÍCE NEŽ KVALITNÍ MULTIMERT

Multimetr s osciloskopem v jednom!

Cena u APM: 6.200,- Kč bez DPH (včetně českého návodu k použití a software do PC, spojením prostřednictvím USB)

kontakt: diagnostika@apm.cz



Univerzální lambda sondy Bosch



BOSCH

Jednoduchá, rychlá a bezpečná instalace
krok za krokem.



1 Oddělte kabel od demontované sondy.



2 Odizolujte vodiče.



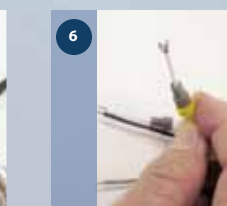
3 Vložte vodiče do konektoru dodávaného s novou univerzální sondou.



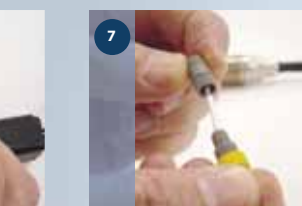
4 Navlečte na vodiče žlutá těsnění.



5 Zasaňte vodiče do šedých spojek.



6 Připravte konce vodičů pro připojení.



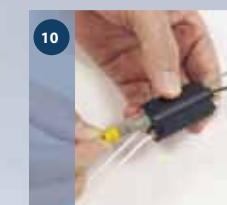
7 Nasadte středové kusy spojek.



8 Totéž opakujte s propojovacími vodiči vozidla (viz tabulka níže).



9 Sešroubujte spojky k sobě.



10 Zasaňte spoje do konektoru a zacvakněte kryt konektoru.



11 Sonda je připravena pro instalaci ve vozidle.

Srovnání pomocí barev vodičů

Bosch vůči jiným výrobcům

	Bosch	Jiný	Jiný	Jiný	Jiný
Kladný (1 vodič)	černý	fialový	modrý	bílý	černý
Topení (2 vodiče)	bílý	tmavě hnědý	černý	černý	bílý
Záporný (1 vodič) kostra	šedý	světle hnědý	bílý	zelený	šedý

Charakteristiky univerzálních sond Bosch

Prstové (tyčové) (obj. č.)	Typ	Počet vodičů	Příkon (W)	Uzemnění
0 258 986 501	nevyhřívána	1	-	-
0 258 986 502	vyhřívána	3	12	pevné
0 258 986 503	vyhřívána	4	18	pevné
0 258 986 504	vyhřívána	3	18	pevné
0 258 986 505	vyhřívána	4	18	volné
0 258 986 506	vyhřívána	4	12	pevné
0 258 986 507	vyhřívána	4	12	volné

Planární (obj. č.)	Typ	Počet vodičů	Příkon (W)	Uzemnění
0 258 986 602	vyhřívána	4	7	volné
0 258 986 615	vyhřívána	4	7	volné

Upozornění: Vezměte prosím na vědomí, že jsou odlišné doby odezvy sond 602 a 615. Viz použití.



Kalendář APM Automotive 2011 se líbí, nový ale bude zcela jiný

Letošní rok sice teprve nedávno vstoupil do své druhé poloviny, ale v APM Automotive se již pilně pracuje na některých projektech s visačkou '2012'. Jedním z nich je i vlastní nástěnný kalendář, který v následujícím roce dostanou obchodní partneři společnosti již počtvrté v řadě. I přes kladné ohlasy na loňský a letošní kalendář s tematickým propojením světa dětí a autodílů však ten následující dozná radikálních změn...

„V posledních dvou letech jsme vsadili na zcela odlišný motiv, než obvykle mají kalendáře dalších firem z autobranže. Ty se většinou věnují osvědčeným více či méně oděným dívkám, stejně jako tomu bylo u historicky prvního kalendáře APM Automotive z roku 2009,“ vysvětluje Robert Babor, vedoucí oddělení prezentace a vnějších vztahů APM Automotive. Děti si nejprve (2010) s autodíly hrály, v letošním kalendáři se tlumiče, filtry, svíčky či ložiska staly předlohami pro jejich obrázky. „Byl to z naší strany takový možná dost odvážný experiment, ale měl spoustu kladných ohlasů a tak můžeme být spokojeni. Vývoj však jde neustále dál a proto zcela v duchu firemní strategie, obsažené v motto 'Rok 2011 – rok inovací' i připravovaný nástěnný kalendář na příští rok přinese radikální změnu motivu. Je však ještě brzy na jeho odhalení, to by pak nebylo to pravé překvapení...“

Zatímco v případě prvních dvou kalendářů APM Automotive byl autorem snímků plzeňský fotograf Petr Růžek se svým týmem, pro kalendář na letošní rok pózovaly děti s autodíly před objektivem mladé kdyňské fotografky Jarky Ducháčkové. Fotografie vznikaly v jejím malém ateliéru a každá z nich byla opět stylizována do 'barev' vybraného dodavatele. „Hlavní výhodou spolupráce s Jarkou bylo, že její ateliér je přímo ve Kdyni, tedy pár set metrů od naší centrály. To značně zjednodušilo celou přípravu jednotlivých scén a dopravu autodílů i malých modelů a modelů, kterými byly převážně děti zaměstnanců APM,“ vysvětluje jeden z firemních grafiků Jiří Sýkora. Ten byl hlavním koordinátorem fotografování a také dal kalendáři jeho konečnou podobu.

Spokojená byla také fotografka Jarka Ducháčková. „Nabídka spolupráce od APM Automotive mě příjemně překvapila. I když s fotografováním dětí mám dost zkušeností, podobnou zakázku jsem zatím nikdy nedělala. Takže to pro mě bylo něco nového,“ přiznala 25letá fotografka s tím, že focení šlo velmi dobře, protože vše bylo skvěle připraveno. „Focení pro APM Automotive mě a myslím, že i děti opravdu bavilo. Nápad na spojení autodílů s dětmi se mi moc líbil, ale rozumím i tomu, že nadešel čas ke změně...“

Jaké to jsou změny, co je nosným motivem kalendáře APM Automotive 2012 a kdo všechno se na jeho realizaci podílí – to marketingový manažer R.Babor ani šéfdesigner projektu J.Sýkora zatím předčasně odtajnit nechtějí...



Nové baterie GS, japonská technologie pro český trh

APM Automotive představuje novou premium značku baterií té nejvyšší kvality



Moderní startovací baterie od GS Yuasa Corporation mají všechny znaky spojené s japonskou dokonalostí. Spolehlivost a nejvyšší úroveň výkonu po celou dobu životnosti baterií GS je standardem a kvalita zpracování každého produktu je svědectvím o skutečné hodnotě japonské technologie uznávané po celém světě. Samozřejmě je široký sortiment s aplikacemi nejen v automobilismu.

Nová skupina automobilových baterií od jednoho z vůdčích světových výrobců byla vyvinuta speciálně pro aftermarket a dostala obchodní jména po třech antických hrdinech. Zahnuje především dvě řady Titan určené pro osobní automobily a lehké dodávkové vozy, které spolu s řadami Specialist Japanese a Traditional pokrývají 99% současného vozového parku. Nabídku doplňují výkonné baterie Herkules pro užitková vozidla a baterie Neptune pro použití v lodní dopravě a trakčním provozu.

GS TITAN AGM VŠEMOCNÁ SÍLA



Baterie Titan AGM splňují nejnovější normy a požadavky výrobců automobilů.

Jsou navrženy pro montáž do automobilů se systémem Stop&Go nebo s hybridním pohonem, které kladou na baterie vysoké nároky. Titan AGM zajistí ještě vyšší spolehlivý výkon při prodloužené životnosti – velkolepých 360.000 startů motoru, což je 9x více než u standardní autobaterie.

GS TITAN VYSOKÝ VÝKON



Všestranné autobaterie řady Titan zajistí vysoký výkon pro více než 97% osobních a dodávkových automobilů.

Baterie Titan překonávají výkonem a kvalitou požadavky největších světových výrobců automobilů. Výhodou je spolehlivost a maximálně zvýšená životnost. S charakteristickými 40.000 starty motoru je vysoce pravděpodobné, že Titan překoná i originální baterii vozidla.

GS HERCULES KOLOS SVĚTA



Řada Hercules je reakcí na rostoucí elektrickou výbavu nákladních vozů.

Disponuje brutální silou a odolností za každých podmínek. Baterie poskytují nejen vyšší startovací výkon, ale díky inovační konstrukci i vysokou cyklickou odolnost, což je zásadní pro zvládnutí velkého energetického nároku. Baterie Herkules jsou bezúdržbové, ale umožňují pravidelné kontroly a servis.

GS NEPTUNE PRO VOLNÝ ČAS



Baterie zkonstruované speciálně pro náročný cyklický provoz v lodní dopravě či pro volný čas.

Námořní typy (M80, M90, M100) mají nejen dostatečný výkon pro start spalovacího motoru, ale i robustní hermeticky uzavřenou skříň odolnou proti vibracím. Volnočasové typy (L70, L80, L100, L110) jsou použitelné např. jako zdroj elektrické energie pro karavany.

GS TRADITIONAL OSVĚDČENÁ TRADICE



Technologie a konstrukce baterie se v posledních letech vyvíjí ohromnou rychlostí, přesto na cestách je stále významné množství starších vozidel, které ještě spoléhají na tradiční baterie.

Řada bezúdržbových baterií GS Traditional je ideální volbou pro vozidla vyrobená mezi roky 1980 až 1990.

GS SPECIALIST JAPONSKÉ ZNAČKY



Speciální japonskou řadu tvoří pět baterií, které GS dodává jako originální vybavení pro výrobce vozidel v Japonsku, a

kteří jsou na trhu s autopříslušenstvím k dispozici výhradně od GS Yuasa.

Aplikace: např. Honda Jazz, Mazda MX5 (AGM startovací baterie), Toyota Prius (AGM pomocná baterie)

GS Yuasa Corporation

Společnost GS Yuasa Co. se sídlem v japonském Kyotu je předním světovým výrobcem automobilových, motocyklových i průmyslových baterií. Baterie GS Yuasa jsou celosvětově dostupné přes globální síť společnosti a jejich smluvních distributorů. GS Yuasa má celkem 56 poboček (42 výrobních podniků) v 19 zemích.

V popředí výroby kyselinových olovených baterií se společnost udržuje využíváním nových výrobových trendů, investováním do výzkumu a do moderních výrobních závodů a snahou vyhovět rostoucím požadavkům trhu.

GS Yuasa Corporation vnikla v dubnu roku 2004 sloučením dvou významných japonských výrobců baterií se 'stoletou' historií. Starší z nich založil Genzo Shimadzu už v roce 1895 a stal se tak prvním japonským výrobcem olovených akumulátorů. Od roku 1905 firma používá ochrannou známku GS a po založení americké pobočky v roce 1917 začala používat název Japan Storage Battery Co. Druhá firma byla coby Yuasa Battery Manufacturing založena v roce 1915, tedy dva roky poté co Shichizae-mon Yuasa začal s výzkumem kovové elektrolyzy.

Během let se obě firmy nezávisle vypracovaly mezi největší světové výrobce baterií, kteří se podíleli na celé řadě inovací. V současnosti se GS Yuasa aktivně podílí např. na výzkumu baterií pro elektromobily.

GS Yuasa je oficiálním dodavatelem (official supplier) týmu F1 Vodafone McLaren Mercedes, pro který vyvinula a vyrábí extrémně lehké a malé baterie GYF1. Spoluprací s jedním z nejuspěšnějších závodních týmů všech dob zahájila firma Japan Storage Battery Co. už v roce 1991.

Inteligentní nabíječky, které ocení především motorkáři

Nabíječky Yu-Power™ od APM Automotive jsou vhodné pro všechny kyselé olověné baterie



Stejně jako startovací baterie, které využívají moderní technologie, mění se také jejich nabíječky. I na ty jsou kladeny stále větší nároky a to nejen kvůli výkonům, ale také ohledně kompaktních rozměrů, snadnému ovládnutí a především univerzálnímu použití.

Proto společnost GS Yuasa Corporation před nedávnem představila nové revoluční nabíječky řady Yu-Power™.

Jedná se o nové inteligentní nabíječky navržené speciálně tak, aby umožnily nabíjení všech typů olověných baterií včetně VRLA (AGM i GEL). Nová řada Yu-Power™ zahrnuje pět různých modelů nabíječek s různým napětím (od 6 do 24 V) i nabíjecím proudem (2, 4 nebo 8 A) určených pro nabíjení průmyslových, automobilových i motocyklových baterií i trakčních, cyklických baterií pro elektrické (např. golfové) vozíky či kempování.

Všechny modely řady Yu-Power™ využívají nejnovější technologie víceúrovňového proporcionálního systému nabíjení pro bezpečné a efektivní nabití a prodloužení životnosti baterií. Jednotlivé fáze nabíjení zahrnují technologii pozvolného náběhu nabíjení pro maximální ochranu baterie i nabíječky, automatickou desulfataci pro prodloužení životnosti baterie a víceúrovňové nabíjení zajišťující 100% stav nabití. 'Chytrost' těchto nabíječek demonstruje také schopnost zabránit případnému přebíjení baterie.

■ Bohaté příslušenství (a vychytávky)

Nabíječky řady Yu-Power™ mají nabíjecí kabely vybavené konektory s možností připojení jiného příslušenství. Nabíječky 4A jsou dodávány standardně s konektory 'tortury' a 8A přístroje mají konektor 'anderson', zatímco motocyklové dvouampérové nabíječky mají standardní motocyklové konektory. V příslušenství pro 2 A motocyklové nabíječky nechybí ani nabíjecí kabel

s oky a izolovaným konektorem pro trvalé připojení k baterii motocyklu. Konektor lze umístit na přístupném místě na motocyklu pro jednoduché zapojení nabíječky, bez nutnosti demontáže krytu baterie. Dalším vítaným příslušenstvím je malý tester stavu nabití baterie, který může být opět trvale umístěn na motocyklu. Jediné stlačení kontrolního tlačítka poskytne přesnou informaci o stavu nabití baterie, přičemž jednoduchá zámena konektoru testeru za konektor v případě potřeby umožní okamžité a jednoduché dobití. Odpadá složité odpojování a demontáž baterie z motorky. Tento tester tedy ocení hlavně motorkáři, kteří nejezdí tak často.



■ Nabíječky GS Yuasa YU-Power™

- Vysokofrekvenční provedení
- Pulzní režim nabíjení
- Mikroprocesorové řízení
- Víceúrovňové nabíjení
- Vhodný i pro oba typy VRLA baterií (AGM a GEL)
- Inteligentní řízení času nabíjení
- Ideální pro nabíjení během zimní odstávky
- Odolné HD kabely
- Korozi odolné konektory a svorky

typ	foto	provedení	použití	nabíjecí napětí	udržovací napětí	rozměry	hmotnost
YPC2A6		6 V / 2 A	motocyklové baterie	7,2 V	6,83 V	140/65/42 mm	450 g
YPC2A12		12 V / 2 A		14,4 V	13,65 V	140/65/42 mm	450 g
YPC4A12		12 V / 4 A	baterie pro osobní automobily	14,4 V	13,65 V	164/85/55 mm	640 g
YPC8A12		12 V / 8 A		14,4 V	13,65 V	190/92/55 mm	860 g
YPC4A24		24 V / 4 A	baterie pro nákladní vozy	28,8 V	27,30 V	190/92/55 mm	860 g

GS YUASA



VOJTĚCH ŠTAJF: VÍTĚZSTVÍ NA SILK WAY RALLY

Zatímco soutěžní Subaru Impreza WRX STi v modrobílých barvách Subaru CRT / APM Automotive odpočívalo v garáži, 37letý pražský jezdec sundal závodnické rukavice a oprášíl návody k použití navigátorských přístrojů. Vítězství v kategorii kamionů a celkové třetí místo mezi všemi posádkami ve třetím ročníku rally „Hedvábná stezka“ (Silk Way Rally), součásti tzv. Dakarské série, totiž vybojovala v Rusku posádka tvořená jezdce Alešem Lopraisem, navigátorem Vojtěchem Štajfem a mechanikem Milanem Holáněm. Na novém speciálu Tatra 815 „Jamal“ si 16. července dojeli pro vítězství po více než 5.000 km mezi startem na Rudém náměstí v Moskvě a cílovým podiem v Krásné Poljaně u Soči.



Po úspěchu v Rusku se V.Štajf vrací za volant rallyové imprezy

Pro Štajfa nebyla navigátorská role v kamionu Tatra premiérou. Po boku Aleše Lopraise už usedl v roce 2009 na Rally Dakar. I když tehdy v Argentině musela posádka soutěž kvůli technickým problémům v předposlední etapě vzdát, Alešovu nabídku zopakovat si dálkovou rally ve stejném složení, a navíc v novém speciálu, tak motoristický novinář a závodník klasických soutěží rychle přijal.

Odjezd na Silk Way Rally byl hektický, jelikož Vojta odjížděl s týmem po vlastní ose přes Polsko, Lotyšsko a Litvu ihned po dojetí Rally Bohemia. Na cestu vzpomíná s úsměvem: „Všem, kteří kritizují naše silnice, bych doporučil projet se po mezinárodní silnici od hranic Litvy do Moskvy. Děravý povrch dával zabrat možná víc než tratě první speciálky. Závodní Tatra jela síce na podvalníku, ale u něj jsme kvůli hlubokým kolejm málem prodřeli měchy. Navíc čekání přes osm hodin na ruských hranicích. Připadal jsem si jako o 25 let zpátky.“

Další sukně do Štajfova harému

Po dvou dcerách Matyldě (4) a Julii (1,5) snil Vojtěch Štajf stále o mužském pokračovateli rodu, ale ani do třetice se nedočkal. Ve středu 17. srpna ve 20.30 hodin totiž jeho manželka Milana přivedla na svět třetí holčičku (49 cm, 3700 g).

Prý už poslední členka Štajf

Prague Harém Teamu dostala jméno FILIPA.

GRATULUJEME!

Závod měl být hlavně testem techniky na Dakar 2012. Vojtěch Štajf, vyhlášený v závěru rally nejlepší navigátorem, hodnotí rally svým pohledem: „Měl jsem radost, že od začátku jsme se i přes drobné potíže pohybovali na špičce mezi kamiony, které jsou v Rusku sledované a skvěle obsazené. Hostitelská země má tovární tým Kamaz, u kterého se očekává jen vítězství. My tajně doufali v boj o bednu. Zdejší zkoušky jsou náročnější než na Dakaru. V Jižní Americe pozice v itineráři následují po několika kilometrech, na Silk Way jsou to stovky metrů. Kromě neustálého sledování směru a odboček je v každé etapě víc než padesátka tzv. „waypointů“, tedy povinných průjezdních bodů a navigátor kromě nich musí ještě hlídat omezení rychlosti a jiné důležité povinnosti. Navíc itinerář vykazoval nepřesnosti, což vedlo občas i k bloudění. Především v etapách u Kaspického moře nevidíte živáčka, takže na rozdíl od Dakaru vás nemá v případě chyby kdo nasměrovat. I to zapříčinilo navigační chybu, která nás stála ztrátu ve třetí etapě. V etapě jsme již měli 20 minut náskok a já svou chybou připravil tým o dílčí vítězství. Druhý den jsme si ale spravili náladu vítězstvím v nejnáročnější etapě, téměř 500 km dlouhé speciálce Astrachaň – Astrachaň.“



Vítězná posádka (zleva) Loprais - Holán - Štajf

V dalším průběhu závodu začali naopak bloudit domácí borci a žlutý speciál Tatra vystoupal až na druhé místo. Když se zdálo, že stříbrný věnec posádka doveze až na cílovou rampu, jako z jiného světa zapůsobila zpráva o penalizaci dosavadního lídra Kabirova na Kamazu. „Po páté etapě ve Stavropolu na jezdeckém brífingu varoval ředitel závodu posádky před finanční a časovou sankcí za překročení rychlosti na spojovacích úsecích, jelikož na tento nešvar si stěžovaly místní orgány. Druhý den pak francouzská jury nařídila měření v obci mezi dvěma částmi speciálky s tolerancí 20 km/h nad limit. Do té se vešlo přes třicet posádek, ale Kabirov obcí projížděl prý hodně přes 100 km/h. Tím jsme se posunuli na první místo. I taková je rally a já oceňuji, že jury dala svým rozhodnutím najevo, že pravidla platí i pro favorizované domácí jezdce,“ objasňuje Vojta pozadí této aféry.

V budoucnosti Štajf přestup do maratonských rally nechystá, chce však s touto disciplínou zůstat v kontaktu: „Pro nejbližší Dakar bude Aleš Loprais patřit mezi favority. Jestli u toho budu nebo ne, rozhodne více faktorů, každopádně s týmem zůstávám v kontaktu.“

Netajím se úmyslem vyzkoušet si dálkovou soutěž za volantem.

Teď se ale už soustředím na Subaru.“





**VOJTĚCH ŠTAJF
DOPORUČUJE
V PRODEJNÁCH
APM AUTOMOTIVE**



To není jen nářadí – to je GEDORE!

Základní řady pro domácí dílny i špičkové vybavení pro profesionály - montážní vozíky, pracovní stoly, montážní technika, nářadí, klíče, ráčny, momentové klíče, šroubováky, kleště, speciální nářadí, stahováky, kladiva, sekáče, dláta, řezačky a ohýbačky, instalatérské nářadí a mnoho dalšího

18 tisíc různých typů nářadí a servisního vybavení pro každého, kdekoliv a na cokoliv!

Seznam 25 prodejen v ČR naleznete na www.apm.cz



APM Automotive s.r.o., tel.: 379 302 922, info@apm.cz

Váš dodavatel autodílů

JOSEF MANDAUS

„Rallye jsou můj život...“

Svět rallye není jen o mistrovství světa či o špičce národních šampionátů, kde se točí velké peníze a ruku v ruce s tím i pohybují televizní štáby, aby 'adrenalinové' zážitky přenesly přes plazmovou televizi do koženého křesla skalním 'fanouškům'. Svět rallye je také o amatérských podmínkách, nižších třídách méně časově a finančně náročných soutěží, tvrdé práci a posledních vydaných korunách na svého milovaného koníčka. A nyní suďme, kdo tomuto sportu více dává a více si ho považuje – několikanásobný světový šampion Loeb z toho prvního nablýskaného světa nebo soukromý žlutický opravář automobilů Mandaus z toho druhého spíše zaolejovaného a zašmírovaného ...



Žlutický jezdec je zároveň i sám sobě mechanikem

Pětatřicetiletý spolujednatel vyhlášeného autoservisu ve Žluticích na Karlovarsku Josef Mandaus mladší propadl rychlým kolům už jako malý kluk. Nebylo divu, vždyť jeho otec Josef Mandaus starší brázdil ještě v předrevoluční éře české rallye dlouhá léta za volantem trabantů a různých škodovek od 'emběčka' až po favorita. Malému Pepíkovi pach spálených gum a brzdových obložení ve směsí s vůní vysokootanového benzínu natolik učaroval, že jeho největším snem bylo mít

v dospělosti stejného koníčka jako táta. A co si předsevzal, to také učinil.

„Začal jsem ještě bez řidičáku jezdit po poli s trabantem a pak už legálně jsem po vzoru otce přešel na škodovky a od favorita jsem se dostal k autu, se kterým závodím teď a jsem s ním plně spokojený. Je to felicie v úpravě bývalé skupiny A a plně mi vyhovuje. Ve svých podmínkách nemám ambice pilotovat špičkové vozy WRC nebo Super 2000,“ staví se realisticky ke svým možnostem žlutický jezdec.

Úspěšnou závodní premiéru si odbyl v roce 2008 na Rallye Kralovice, kdy skončil 35. celkově, ale na výborném pátém místě v tehdy nabitě třídě A5. Ze sedadla spolujedce ho

navigoval jeho otec, který mu tak mohl poskytnout cenné závodnické zkušenosti, které využívá mladší z Josefů dodnes. „To už byl táta dávno v pohodě, ale ještě v mém dětství a pubertě musel překousnout spoustu mých 'závodnických' skopičin. Když mi bylo 12 nebo 13 let, tak jsem mu naboural úplně nového favorita. Stál zaparkovaný na dvorku, tak jsem ho vyzkoušel... V pubertě zase ne moc slavně dopadlo pár mých tajných výletů autem s kamarády, no a asi největší ránou bylo, když jsem ve svých osmnácti letech rozmlátil další jeho auto. Zkoušel jsem, co to dá a udělal jsem při tom dvojnásobný přemet přes střechu, z auta jsem při tom vypadl, zlomil jsem si páteř a po měsíčním pobytu v nemocnici jsem rok nechodil do práce,“ vzpomíná J.Mandaus na těžké chvíle spojené s mladickou nerozvážností.

Ze všech svých 'kotrmelců' se však svojí nezlozmnou vůlí dostal a auta ho provázejí i nadále celým jeho životem. S kamarádem se profesně pustili do oprav vozidel a malý areál v Mlýnské ulici v žlutického sídlišti se brzy stal vyhlášenou servisní adresou. Auta ho tak živí i baví a do tohoto vztahu výrazně promluvil i dodavatel autodílů pro jeho podnikání APM Automotive. „Na začátku jsem odebíral zboží





Závodní felicia se před několika roky převlékla z bílozelené...



... do modrobílých barev rallyového týmu APM Automotive



Sbírka pohárů J.Mandause se rozrůstá rychlým tempem

od Auto Kelly, ale netrvalo dlouho a dodavatele jsem změnil. APM mi nabídlo nejen výborné obchodní podmínky a kvalitní zboží, ale navíc má tato firma pozitivní vztah k motoristickému sportu a domluvili jsme se i na určité podpoře mého závodění. Doufám tedy, že modrobílým barvám APM ostudu nedělám..."

Typické zbarvení APM Automotive Rally Teamu Josef Mandaus 'podědil' po Slávovi Ducháčkovi, který v tomto designu jezdil v českém mistrovství také se Škodou Felicia, ale v silnější verzi KitCar. Když před sezonou 2009 založilo APM Automotive společný rallyový tým se silným partnerem Seznam.cz a Ducháček dostal k dispozici špičkové Mitsubishi Lancer Evo IX, tak v barevné úpravě závodní felicie převzal štafetu právě pilot ze Žlutic. „Ten design se mi moc líbil, a když mi jeho využití a příslušnost ke svému týmu APM nabídlo, tak jsem to cítil i jako vyjádření hrdosti na vzájemné obchodní a sportovní partnerství,“ dodává J.Mandaus, který má letos v plánu odjet kompletní šampionát sprintrally v Poháru České republiky a seriál volných podniků Rallyshow. Hned v tom prvním z nich ve Stříbře získal vavřínový věnec za třetí místo, ale poškozená převodovka mu zabránila odjet další závod.

„I její oprava přijde na slušné peníze. A o těch je mé závodění především. Časově se to zvládnout dá, protože čas na závody získáváme tak,

že v servisu práci pro zákazníky odvádíme i pozdě do večera nebo i částečně přes noc. Naštěstí mám tolerantní přítelkyni, které nedostatek rodinného času musím vynahrazovat alespoň pěknou společnou dovolenou,“ prozrazuje stinnou stránku závodění Josef Mandaus a to nejen z hlediska věnovaného času přítelkyni, s níž žije již sedm let, ale také své desetileté dceři z předchozího partnerského vztahu. „I těmto všem blízkým okolo sebe musím poděkovat za podporu stejně jako svému kolegovi v podnikání Jardovi Pliskvovi, svým mechanikům Mírovi Slaninovi a Zdeňku Holovačkovi, zkušenému spolujezdci Hynku Středovi, který mi hodně pomohl v posunu

vpřed, Jirkovi Bažatovi, který nám připravuje a ladí motory a převodovky a určitě spoustě dalších kamarádů a příznivců.“

A jaké má do budoucna sny a přání rallyový nadšenec, jehož největším úspěchem je zatím 2. místo ve třídě při loňské Rallye Pačejov? „Letos bych chtěl skončit celkově do třetího místa ve třídě v Poháru ČR K4, kde jsem zatím po odjetých závodech druhý. Samozřejmě si přeji, abych ani nadále nedal žádnou ránu. Zatím jsem měl při závodech štěstí, a spáchal jsem jen pár malých škod na karosérii. A také, aby drželo zdraví. Z těch o trochu méně reálných přání by to asi bylo zazávodit si v Citroënu C2 R2 nebo s novou Škodou Fabia R2 a z těch finančně asi úplně nereálných odjet závod s nějakou silnou čtyřkolkou po šotolinové trati ze samých úzkých klikatých cest s utahujícími zatáčkami, jak to mám nejraději. A jet při tom stylem Emila Trinera, rozevlátým a plným smyků pro diváky. Emil je šoumen, ale má to v rukou a tak je při tom i rychlý. Já se snažím jezdit stejným stylem, ale u mě je to pomalejší a občas se mi to ani tak úplně nepovede ...,“ se smíchem dodává Josef Mandaus mladší, rallyový jezdec, úspěšný podnikatel a dlouholetý seriózní zákazník společnosti APM Automotive.



Vyhlášený autoservis se nachází v nenápadném objektu

Nová legislativa EU: rovné příležitosti opravcům



■ Automobilky musí umožnit identifikaci náhradních dílů

Evropská komise v polovině června 2011 doplnila emisní nařízení „Euro 5“ přijetím nového zákona, který reguluje přístup k elektronickým identifikačním údajům náhradních dílů. Ty by měly být nově přístupné i těm účastníkům trhu, kteří nejsou součástí sítě výrobce vozidel (např. neznackové opravny, nezávislí velkoobchodníci s náhradními díly, asistenční služby, výrobci diagnostických nástrojů). V celé Evropě se jedná zhruba o 885.000 podniků! Nový zákon ukládá výrobcům automobilů za povinnost uvolnit elektronické údaje umožňující přesnou identifikaci náhradních dílů. S ohledem na složitost moderních vozidel a rostoucí rozmanitost a diverzitu dílů i v rámci jedné série bylo pro nezávislé subjekty na aftermarketovém trhu stále obtížnější provozovat svou činnost a hrozilo vytvoření monopolu ze strany výrobců vozidel, které by v důsledku znamenalo vyšší ceny pro evropské motoristy. Proto Evropská komise tento problém řešila.

■ Dobrá zpráva pro motoristy!

Změnou „Euro 5“ posílila Komise EU dvě hlavní evropské myšlenky:

1. **Spravedlivou soutěž** v autooprávenství, protože nyní jsou všichni provozovatelé oprávněni požadovat údaje a mají tak k dispozici stejné informace
2. **Právo na dostupnou mobilitu** obsažené v principech EU, protože zvýšená konkurence na trhu oprav a cenová konkurence, která je s tím spjata, má pozitivní dopad na disponovatelné rozpočty spotřebitelů.

Rozhodnutí z Bruselu tedy může být na první pohled pro motoristy poměrně tajemné, má ale velký dopad v momentě, kdy jejich vozidlo vyžaduje opravu. Opravce může náhradní díly koupit od výrobce vozidla anebo také díly

stejně kvality na nezávislém trhu náhradních dílů. Tato svoboda výběru je podporována zákony EU. Motoristé si tak mohou nechat provést opravu v nezávislých opravnách bez toho, že by došlo ke ztrátě záruky poskytované výrobcem.

Michel Vilatte, prezident Evropské federace nezávislého trhu náhradních dílů FIGIEFA, rozhodnutí Komise EU vítá: „Je to dobrý den pro evropské motoristy! Toto rozhodnutí vytváří základ pro

provozovatele působící na nezávislém trhu náhradních dílů, kteří tak zůstávají reálnou alternativou servisním sítím výrobců vozidel.“ Nicméně, prezident FIGIEFA je také opatrný: „Tento nový zákon je krok správným směrem. Žádáme však Evropskou komisi, aby tuto implementaci realizovala opatrně tak, aby byl zajištěn respekt výrobců vozidel k těmto novým povinnostem.“ A dodává: „Toto nařízení bude sloužit ke svému účelu pouze tehdy, pokud bude nezávislý trh náhradních dílů dostávat informace v užitečné elektronicky zpracovatelné formě.“

■ Praktické důsledky jasné identifikace vozu i dílu

Z vozidel se stávají „počítače na kolech“ a o počítačích všichni víme, že zádrhel je obvykle někde v hloubi uvnitř. Již není možné dále „vědět“, jaké náhradní díly použít. Vozidla tak

vyžadují moderní metodu identifikace náhradních dílů na základě „genetického kódu“, tedy tzv. identifikačního čísla vozidla (VIN).

Výrobci vozidel vydávají katalogy náhradních dílů s uvedením čísel dílů, která jsou známá jako OE čísla, navázána na vozidlo prostřednictvím jeho jedinečného VIN. Pokud konkrétní vozidlo potřebuje náhradní díl, pak vše, co musíte udělat, je klepnout na tlačítko počítače a správný náhradní díl se rychle a snadno vyhledá – ale pouze díl (obvykle dražší) přímo od výrobce vozidla. Je zřejmé, že výrobci vozidel volají po objednávání cestou jejich katalogů.

Pokud ostatní dodavatelé nemají přístup k VIN, nejsou schopni jednoznačně identifikovat typ vozidla a jeho různé součásti, čímž je pro ně nemožné jednoznačně identifikovat potřebné náhradní díly. Výrobci vozidel informace o vztahu mezi VIN a odpovídajícími díly neposkytují a nezávislí dodavatelé musí vynakládat zvýšené úsilí už při pouhé přesné identifikaci dílu. Neustále složitější možnosti výbavy a elektronické systémy způsobují, že je tento úkol ještě složitější. Dosud nezávislí provozovatelé museli vyzkoušet obecné informace výrobce vozidla a využívat obecné metody hledání, aby dokázali jednoznačně identifikovat náhradní díl, jenž by stoprocentně odpovídal danému vozidlu. To je vážný handicap pro celý nezávislý trh náhradních dílů, který ohrožuje

samotnou možnost konkurovat na trhu. A která dílna by přijala obtížné, časově náročné hledání náhradního dílu od nezávislého dodavatele, pokud je díl prakticky „servírován na zlatém podnosu“ od výrobce vozidla – i když za vyšší cenu?

Toto je právě ten hrob konkurence, který evropská zákonodárci vidí v tržním monopolu na straně výrobců vozidel. Proto nový zákon nařizuje výrobcům vozidel, aby poskytovali vztah mezi číslem VIN a číslem OE náhradního dílu za účelem usnadnění jasnější identifikace náhradních dílů, které je možné používat také na nezávislém trhu náhradních dílů.



SISA - sdružení importérů a výrobců součástí automobilů a servisní techniky, člen FIGIEFA, - dobrovolné otevřené společenství samostatných subjektů - založené jako zájmové sdružení právnických osob. Vytváří platformu pro řešení a prosazování společných zájmů, záměrů a cílů v oblasti nezávislého aftermarketu, dodávek servisního zařízení a autolaků pro český trh.
Doudlebská 2, 140 00 Praha 4, Tel./fax: 241 402 648,
E-mail: sisa@sisa.cz, www.sisa.cz



FIGIEFA - mezinárodní organizace zastupující 27 národních asociací nezávislých velkoobchodníků s náhradními díly a komponenty. Zájmem FIGIEFA je udržet volnou soutěž na trhu s náhradními díly a na trhu oprav. www.figiefa.eu



ELRING nabízí: Kompletní montážní sady turbodmychadel

■ Pro bezpečnou a rychlou montáž turbodmychadel

Turbodmychadla budou v blízké době klíčovou technologií v obchodě s náhradními díly. Vzhledem ke stále přísnějším limitům emisních hodnot směřuje celosvětový trend ke kompaktnějším motorům s turbodmychadly, které se vyznačují vyšším výkonem a nižší spotřebou paliva i produkcí škodlivin. Maloobjemové (tzv. downsizing) motory s turbodmychadly ale vedou k náročnějším požadavkům na těsnost, což se projeví nejen ve výrobě, ale také v obchodě s náhradními díly a autoopravenství. S profesionálními montážními sadami turbodmychadel od firmy Elring a s podrobnými návody k jejich montáži jsou však kvalifikované opravy turbodmychadel jednoduché, bezpečné a časově úsporné.

■ Elring-Service pro údržbu a opravy turbodmychadel

Pro kvalifikovanou a bezpečnou montáž nových turbodmychadel nabízíme kompletní



Vše jak má být – Vaše výhody:

- ♦ Vše v jednom balení - už žádné komplikované shánění jednotlivých dílů
- ♦ Kompletní montážní sady s obsahem navrženým pro odbornou opravu
- ♦ Všechny díly montážní sady v kvalitě firmy Elring
- ♦ Speciální závrtné šrouby a matice (odolné proti vysokým teplotám)
- ♦ Praktická montážní pomůcka (stříkačka pro první náplň oleje)
- ♦ Podrobný a jasný návod na celou montáž
- ♦ Vyhledávání dílů přes **APMCat+** nebo katalogy Elring



montážní sady a technickou podporu s profesionálními technickými informacemi.

Naši zákazníci oceňují nejen prvotřídní produkty s vysokou kvalitou a funkční spolehlivostí, ale i naše dokonalé servisní služby s přímým přístupem ke všem důležitým informacím. Od prakticky uspořádaných katalogů náhradních dílů a technickou dokumentaci přes aktivní podporu prodeje či různá školení až po servisní horkou linku, která v nouzi pomůže najít správné řešení Vašeho problému.

V našem online katalogu se několika kliknutími dostanete k cíli – když hledáte určitý náhradní díl, když potřebujete data o produktech a nebo hledáte servisní doporučení. Rychlá dostupnost všech informací a kvalita kompletního sortimentu Elring jsou zárukou kvalitních oprav a spokojenosti zákazníků.

Po celém světě jezdí miliony vozidel s originálními díly ELRING – a dokonale jim to svědčí!



Montážní sady turbodmychadel i další těsnění osvědčené značky **ELRING** objednávejte u **APM Automotive** prostřednictvím **el. vyhledávacího katalogu APMCAt.**

Montážní sady turbodmychadel jsou k dispozici pro tyto vozy:

Alfa Romeo	1.9 JTDM
Audi/Seat/Škoda/VW	1.4 TDI, 1.9 TDI, 2.0 TDI, 2.5 TDI V6, 2.5 TDI R5, 1.8 20V
BMW	M 41, M51, M47, M57
Peugeot/Citroën	1.4 HDI, 1.6 HDI, 2.0 HDI, 2.8 HDI (8140.43N/S)
Dacia	1.5 dCi
Fiat/Lancia	1.3 JTD/Multijet, 2.0 JTD, 2.8 JTD (8140.43S), 1.9 Multijet
Ford	1.3 TDCi, 1.4 TDCi, 1.6 TDCi, 2.0 TDCi, 1.9 TDI,
Iveco	Cursor-10
Land Rover	2.0 Td4
MAN	D 0824 LF/LFL/LOH, D 2066 LF01-04D 2865 LF 21, D 2866 LF/LOHD 2876 LF/LOH
Mercedes Benz	OM 366 A/LA, OM 442 LA, OM 501 LAOM 611, OM 646, OM 612OM 602.980-990, OM 904, OM 906
Mini	Mini 1.6 Turbodiesel
Mitsubishi	1.9 DI-D
Nissan	1.5 dCi
Opel/Vauxhall	2.2 CDTI (Y 22 DTR), 1.9 CDTI (Z 19 DT/DTH), 1.9 DTI (F9Q), 2.8 DTI
Renault	1.5 dCi, 1.9 dCi, 2.2 dCi 2.8 dTi
Rover	2.0 CDT, 2.0 CDTI
Saab	B 205 E, B 235 E
Suzuki	1,5 DDiS, 1,9 DDiS

■ BAVTE SE S NÁMI... ■



■ Pijde Pepa z hospody a praví k nakvašené ženě: "Hádej, co mám v kapse - začíná to na F" - "Fialky?" - "Ne, flašku rumu. Hádej, co mám v druhé kapse - začíná to na E" - "Tak to nevím." - "Eště jednu!"

■ "Odkdy si myslíš, že tě manželka už nemiluje?" - "Jak jsem uklouzl na schodech, spadl až do sklepa, zlámal si ruku a nohu a žena za mnou volala: "Když už tam jsi, přines dva kýble uhlí!"

■ "Haló, policie? Jel jsem autem a srazil jsem dvě slepice." "No, tak je položte na krajnici. Ať je další auta nerozmažou po vozovce." "Rozumím. A co mám udělat s jejich motorkou?"

■ Manželka se miluje s nejlepším kamarádem svého manžela u sebe doma v posteli. Po milování zazvoní telefon. Manželka ho zvedne a říká "Jo, ano, dobře, tak si to užij". Milenec se ptá kdo to byl. "Ale manžel říkal že s tebou zrovna hraje tenis".

■ Pijde policajt za náčelníkem a říká: "Pane náčelníku, tady v tomhle hlášení máte chybu, tady máte napsáno fčela." Náčelník se podívá: "No jo, máte pravdu, má tam být fčera."

■ Tatínek na vesnici sleduje synka, jak jde kamsi večer s baterkou. Ptá se: "Kam jdeš s tou baterkou?" "Na rande." "Když jsem já šel na rande, nebral jsem si baterku." "No, a podívej se, cos sballil!"

■ Vráti se dcera z pionýrského tábora domů, lehne si na postel a povzdychne si: „Konečně u sebe.“ Slyší to její otec a našťavaně říká: „Jak u sebe? Snad u nás, né?“ A dcera odpoví: „Ale nohy ...“

■ Žena se ptá manžela: "Viděl jsi někdy zmuchlanou stovku?" "Ne," říká muž znuděným hlasem. Manželka před ním zmuchlá stovku. "A viděl jsi někdy zmuchlanou tisícovku?" "Ne." - "Tak se podívej..." a muchlá před ním tisícovku. Pak se ho ptá: "A viděls někdy zmuchlaných osm set tisíc?" Muž na to nechápavým hlasem: "Ne..." "Tak to se jdi podívat, stoj v garáži."

① Poznáš auto podle detailu?



Sudoku

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

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

② Poznáš značku?

Francouzský konstruktér Jean Rédélé založil tuto firmu v roce 1952, ale sériovou výrobu vozů s ryze sportovním charakterem zahájil až o tři roky později modelem A 106, který využíval mechanické díly Renaultu 4 CV. Kromě sériových sportovních vozů firma vyráběla i závodní okruhové speciály. Nejúspěšnější a také nejznámější model značky byl A 110 vyráběný v letech 1960-71. Značka zanikla v roce 1995, když posledním modelem bylo kupé A 610 Turbo (na snímku) s laminátovou karosérií, vyklápěcími světlomety a standardně dodávanou klimatizací a systémem ABS.



NÁŠ SORTIMENT



NAŠE POBOČKY

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

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

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

České Budějovice
Luční 513
tel. +420 739 530 794
budejovice@apm.cz

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

Košice - centrála
Popradská 84/E
tel. +421 553 211 700
kosice@apmsk.sk

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

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

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

Jihlava
Demlova 31
tel. +420 255 729 652
jihlava@apm.cz

Karlovy Vary
Jáchymovská 89
tel. +420 353 892 808
karlovy.vary@apm.cz

Bratislava
Elektrárnská 1
tel. +421 232 101 750
objednavka@apmsk.sk

Klatovy
5. května 113
tel. +420 376 399 144
klatovy@apm.cz

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

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

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

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

Zvolen
Jesenského 26
tel. +421 455 400 000
zvolen@apmsk.sk

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

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

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

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

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

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

Ústí nad Labem
Vinařská 2/1014
tel. +420 475 205 620
usti@apm.cz

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

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





MOTODÍLY

... od APM Automotive



Motobaterie	KOYO
Nabíječky	YUASA
Brzdové destičky	OMEGA Performance
Zapalovací svíčky	NGK, BRISK
Filtry	MAHLE
Řemeny, rozvody	DAYCO
Oleje, prov. kapaliny	CASTROL, SHELL
+ různé nářadí a servisní vybavení	

