



APM

AUTOMAGAZÍN

zima 2011 / 2012

EXPANZE POKRAČUJE

APM Automotive **na mnoha nových místech**



Specialista na repase - str. 6-7



Startovací baterie - str. 16-19



Kartcrossový šampión - str. 22-23



Dynamický.

Pro opravdové potěšení z jízdy není jiné volby:
Subaru OUTBACK AWD.



SUBARU

Confidence in Motion

Kombinovaná spotřeba paliva 6,4-10,0 l/100 km, emise CO₂ 167-232 g/km.
NOVÉ ceny od 779 000 Kč vč. DPH.



Subaru Outback zvítězil v internetové anketě firemní auto roku 2011.

OUTBACK AWD

2.0D - 110 kW/150k | 2.5i - 123kW/167k | 3.6R - 191 kW/260k

Na silnici nebo mimo ni, na všechna místa, kam chcete jet, není žádné vozidlo tak dynamické jako Subaru Outback, pokud jde o skutečné potěšení z jízdy. Kompaktní motor SUBARU BOXER s protiběžnými písty je instalován nízko u země pro dosažení nejlepšího možného těžiště. V kombinaci s originálním pohonem Subaru Symmetrical All-Wheel Drive, oba tyto systémy poskytují dokonale vyvážené a působivé rozložení hmotnosti v podélné ose vozu, rychlou odezvu na vaše povel, stabilitu i působivý trakční výkon bez ohledu na terén, a vstěpují tak Vaši jízdu tak uklidňující důvěrou, kterou jste nikdy před tím při řízení nepoznali. Buďte stejně dynamičtí. Pro opravdu inspirující jízdu s plným potěšením není jiné volby.

Navštivte autorizované partnery Subaru ČR a rezervujte si svoji předváděcí jízdu již dnes!

Brno, C & K, tel.: 547 136 215 Brno, MIJA AUTOCENTRUM, tel.: 545 245 277 České Budějovice, BALKAR, tel.: 387 240 727 Dvůr Králové, AC BOOM, tel.: 499 320 249 Frýdek-Místek, AUTOSALON FRÝDEK-MÍSTEK, tel.: 558 432 872 Fryšták u Zlína, IVOS ZLÍN, tel.: 577 912 590 Hradec Králové, RADKO POLÁK - ILOS, tel.: 495 220 873 Jihlava, AUTO VYSOČINY, tel.: 567 322 536 Jiloviště, SRBA SERVIS, tel.: 255 717 011 Liberec, ILOS, tel.: 485 100 896 Olomouc, TREND CAR, tel.: 585 700 977 Opava, DANCARS CZ, tel.: 553 719 296 Ostrava, AUTO-MOTO STYL, tel.: 596 616 940 Plzeň, AUTWEC, tel.: 377 473 935 Plzeň, M. LIŠKA, tel.: 377 452 083 Praha 5, EMIL FREY ČR, tel.: 255 720 111 Praha 9, EMIL FREY ČR, tel.: 283 061 234 Praha 10, ALM, tel.: 271 961 283 Sedlčany, AUTO VERO, tel.: 318 875 297 Sokolov, ALGON PLUS - AUTO, tel.: 352 621 211 Ústí nad Labem, BETA HASE, tel.: 475 201 206

**SUBARU
FINANCE**

Financování s 0% navýšením!

www.subaru.cz

Slovo úvodem

„Tajemství úspěchu v životě není dělat, co se nám líbí, ale nalézt zalíbení v tom, co děláme.“

Thomas Alva Edison



Je tady konec dalšího roku a to je už tradičně čas bilancování věcí minulých a plánování věcí příštích. Ve firmách se nyní nejčastěji skloňují kolony 'má dátí' 'dal' a přemýšlí se o tom, kolik a kam dát v roce příštím, aby se za to co nejvíce dostalo zpět. Slova jako obrat, zisk, plán, budget, strategie, výhled nebo vize létají vzduchem snad už častěji než spojení dobrý den, děkuji, mějte se hezky...

Čas předvánoční je už mnohdy stresující sám o sobě a stejně jako v zaměstnání se i doma každý snaží stihnout toho ještě co nejvíce. Ale lidé nejsou stroje, a přestože je správné a potřebné odevzdávat co nejlepší výkon v každé oblasti, nejde vždy 'lidský zdroj' pouze začlenit do strohé kolony plánovaných čísel. Je třeba 'lidský zdroj' naopak právě polidštit na člověka a umět mu za práci poděkovat, pochválit a samozřejmě i někdy odměnit.

Že je pro zaměstnavatele právě schopný a loajální zaměstnanec to nejceněnější, co má, to by si měly uvědomovat obě strany. A kdy jindy je na to doba vhodnější než právě nyní při ohlédnutí za celým letošním rokem?

Ve společnosti APM Automotive to tak cítíme a proto si nyní i touto formou dovolíme všem zaměstnancům poděkovat za odvedenou práci. Zároveň upřímně děkujeme i Vám, našim schopným a loajálním zákazníkům, dodavatelům a partnerům. A úplně všem, nám i vám, zaměstnavatelům i zaměstnancům, přejeme do nového roku nejen zdraví, štěstí, spokojenost a osobní i pracovní úspěchy, ale rovněž výše zmíněné uvědomění si nevyčísitelné hodnoty kvalitního a pro 'své barvy' oddaného pracovníka.

Lena Vajdová
HR manažerka
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:

SERIÁL: STRÍPKY Z HISTORIE APM

Poslední díl našeho seriálu o historii společnosti APM Automotive přináší několik úsměvných historek ... **str. 10 - 11**



DIAGNOSTIKA: ÚSPĚCH OSCILOSKOPU

Diagnostický specialista Auto-PROFITEAMu Miroslav Lucák Vás seznámí s dalším případem ze své bohaté praxe... **str. 20 - 21**



DÍLY A RADY PRO OPRAVY MOTORŮ

Vedle uceleného sortimentu motorových dílů APM Automotive nabízí také praktické rady a servisní doporučení... **str. 14 - 15**



OBSAH

Kaleidoskop	4-5
Bavte se s námi	26

Témata

SaveKey: Vráti Vám ztracené klíče zpět	8-9
Startovací baterie: Rady, případ z praxe, test	16-19
Motorsport: Ducháčkova premiéra v Kartcrossu	22-23

APM Automotive

Nový koncept: Brzdové Centrum APM	12
Expanze pokračuje: Další nové pobočky APM	13
IQ Industry: APM pomáhá vzdělávat pedagogy	25

Naši partneři

DRI: Nový život pro staré díly	6-7
AMC: Nejčastější příčiny poškození hlavy válců	14
NGK: Přehled žhavičů řady D-Power	24

Titulní foto:



APM na hřebenech Alp

APM Automotive úspěšně dobývá nejen Českou republiku...
Výbava od tradičního dodavatele autodílů se stala nepostradatelným průvodcem Miroslava Lucáka při jeho častých cestách po evropských velehorách

■ Kalendář, který potěší oko i mysl

‘Učit se, učit se, učit se...’ to je motto a také hlavní dějová linka nového, už čtvrtého nástěnného kalendáře společnosti APM Automotive. Na dvanácti stranách se tradičně představuje tucet významných dodavatelů autodílů, forma jejich prezentace je ale poněkud netradiční – prostřednictvím svůdných učitelek a jejich ‘přísné’ výchovy...

„Při tvorbě kalendáře se vždy snažíme o výjimečnost. Proto jsme v minulosti překvapili např. motivem dětských her a proto chceme tentokrát potěšit nejen oko, ale také mysl našich stálých partnerů a zákazníků, kteří kalendář dostanou jako exklusivní dárek od svého dodavatele autodílů,“ vysvětluje šéf PR oddělení APM Automotive Robert Babor s tím, že modelky odhalují nejen svá těla, ale také zajímavé informace o vybraných dodavatelích.

Autorem všech snímků je opět plzeňský fotograf Petr Růžek se svým týmem, konečnou podobu jim dal grafik Jiří Sýkora s kolektivem PR oddělení.



■ Nejjasnější xenonová výbojka na světě

OSRAM Xenarc Silverstar je v současnosti nejjasnější xenonová výbojka pro čelní světlomety automobilů. Oproti běžným výbojkám generuje až o 20 metrů delší paprsek a současně přenese na vozovku až o 30% více světla.



Xenarc Silverstar posouvá xenonovou technologii na novou úroveň. Vylepšená geometrie výbojky prodlužuje světelný paprsek, přičemž více světla dopadá přesně tam, kde je třeba – na vozovku před autem a na značky u silnice. V předním světlometu tato výbojka poskytuje nejen výkonné dálkové či tlumené světlo, ale také se umí přizpůsobit poloměru zatáčení vozidla a vytváří vyzářovací křivky optimální pro jízdu za všech podmínek. Také proto výbojka Xenarc Silverstar získala v mezinárodní soutěži „Automotive Brand Contest 2011“ první cenu v kategorii „Doplňky a tuning“.

Xenonové výbojky jsou velmi účinné. Elektronicky řízený výboj v plynné směsi vytváří velmi jasný světelný oblouk, čímž výbojka produkuje dvakrát více světla než vinuté vlákno halogenové autožárovky. Zároveň ale potřebuje až o 50% méně energie. Malou nevýhodou je, že ‘xenony’ by měly být instalovány pouze školeným technikem.

OSRAM Xenarc Silverstar je jednou z prosincových novinek v sortimentu APM Automotive. K dispozici je typ D2S dodávaný v praktickém DuoBoxu, tedy v balení dvou kusů (obj. č. OS66240SVS).

■ Katalog KS Tools zahrnuje přes 14.000 položek

V roce 2011 rozšířilo prodejný sortiment autodílů a příslušenství u APM Automotive celkem 11 nových dodavatelů. Tím zatím posledním byla německá značka KS Tools a její obrovsky široká nabídka nejrůznějšího ručního, pneumatického, elektrického i aku nářadí, dílenského vybavení, pracovních oděvů apod.



KS Tools je již čtvrtým dodavatelem nářadí v portfoliu APM Automotive, ale svým nebývale širokým sortimentem zabírá i odvětví, která ostatní dodavatelé nářadí (SW Stahl, Hazet, Gedore) běžně nenabízejí, tedy především některé elektrické či aku nářadí, speciální nářadí pro různá řemeslnická odvětví či pracovní oděvy a obuv.

Kompletní katalog značky obsahuje více než 14 tisíc různých položek, přičemž nářadí je rozděleno do mnoha produktových řad. Kromě velkého katalogu s 1100 stranami a aktuálním označením K11 (obj. č. 6656901) slouží k prezentaci také akční Technické noviny vydávané čtvrtletně a to ve dvou verzích zaměřených na osobní a nákladní automobily (viz. <http://cat.apm.cz/> ve stromu Příslušenství/ Nářadí KS Tools). ‘Osobní’ verze je k dispozici i v češtině a kromě nabídky nářadí obsahuje i jeho podrobné popisy a jednoduché návody na použití.



KS Tools je celosvětově uznávaná německá distribuční společnost s centrálním skladem ve Frankfurtu n. M., která úspěšně funguje od roku 1992 a dnes disponuje celosvětovou sítí deseti svých filiálek a dceřinných firem. Její produkty jsou oblíbené díky svému skvělému poměru ceny a výkonu/kvality, moderní ergonomii a vysoké užitnosti, což vychází z potřeb i zkušeností uživatelů nářadí. Nářadí KS Tools je dobře zavedené i ve světě rallye a mnoho týmů je používá např. při legendární Rallye „Dakar“, kde je důležitá nejen rychlost vozu a umění posádky, ale také spolehlivost jejího vybavení.

■ Nový sprej VIP

Sortiment čistících produktů s privátní značkou VIP rozšířil nový sprej na čištění a ochranu plastových částí interiéru vozu **VIP COCKPIT SPRAY**.

Po loňském uvedení autošamponů a odstraňovače hmyzu se do skupiny čistících produktů ze značkou VIP zařadil také praktický sprej na jednoduché čištění plastových ploch v interiéru vozu. VIP Cockpit Spray má nejen čistící, ale také konzervační a antistatické účinky. Jeho aplikace tak snižuje přilnavost nečistot a všem plastům dodá trvalý saténově matný lesk. Sprej s obsahem 400 ml má decentní vůni Pot Pourri a je bez organických rozpouštědel a hnacích látek.

V elektronickém vyhledávacím katalogu **APMCat**, kde je uložený také bezpečnostní list, lze sprej najít buď přímým zadáním objednačního čísla (kódu) **VIPCOCKPIT** nebo ve stromu: **Náplně / Čistící - Ochranné prostředky / VIP**.



■ Moderní svářečky pro moderní dílny

Nejrůznější svářečky patří do autodílen už od nepaměti. Moderní autoservisy ale potřebují moderní vybavení a svařovací přístroje nejsou výjimkou. Proto společnost APM Automotive doplnila sortiment dílenského vybavení o svářečky MIGATRONIC a multifunkční karosářský spotter CEBORA.

Základem nabídky jsou dvě výkonové verze svářečky MIGATRONIC Automig (183 UPS a 223 MPS) od uznávané dánské firmy. Jedná se o univerzální stroje s optimální svařovací charakteristikou a jednoduchou obsluhou. Náročnějším uživatelům je určen MIGATRONIC Multimotive 220 DUO vyvinutý speciálně pro autoopravárenství, který umožňuje neimpulsní svařování a MIG pájení pozinkovaných plechů i svařování hliníku a jeho slitin. Má totiž dva hořáky, dva podavače a držák pro dvě plynové lahve, takže lze jednoduchým přepnutím přejít z černého materiálu na hliník a obráceně.

Pro efektivní práce při opravách karosérií je určeno multifunkční spotovací zařízení CEBORA Spot 3500 od známého italského výrobce. Vyniká robustní konstrukcí, jednoduchým ovládáním, rozsáhlým využitím, širokou nabídkou příslušenství a dostatečným výkonem pro všechny běžné práce.

Na uvedené přístroje byly nastaveny zaváděcí NETTO ceny bez DPH a ke svářečkám Migatronik je navíc jako bonus zdarma přidávána samozatmavovací kukla BEST Vision.

Objednávky na svářečky či spotter přijímají specialisté AUTOPROFILEMu - prodejci garážové techniky **Martin Kasík** (tel. 739 530 711) a **Lukáš Juřica** (739 684 358).



■ Nová řada stěračů VALEO Evolution

Letošní novinkou v sortimentu stěračů VALEO je přepracovaná řada COMPACT Evolution. Ta nabízí vylepšené tzv. bezraménkové stěrače v novém balení už pouze po jednom kuse a samozřejmě je také v nabídce APM Automotive.

Přestože bezraménkové stěrače řady Valeo Compact Evolution se díky své kvalitě a přijatelné ceně staly výhodným prodejním artiklem, výrobce před novou sezonou sáhl k jejich modernizaci. K osvědčeným prvkům (např. symetrický spojler pro optimální tlak po celé délce stěrače nebo syntetická pryž EPDM odolná i v extrémních podmínkách...) tak přibyl integrovaný koncový stěrač pro lepší vzhled a také spojovací systém Uni-Click vhodný pro všechny běžně používané adaptéry.

Novinkou je také balení už vždy pouze po jednom kuse namísto dříve využívaných dvoudílných sad na jedno auto se dvěma různě dlouhými stěrači (např. místo sady VACF5348 s aplikací na VW Polo či Mazdu 3 jsou nově k dispozici stěrače VAE53 a VAE47). To v praxi znamená větší variabilitu a tedy i pokrytí při zachování stejného počtu nabízených délek stěračů, přičemž 17 položek stačí na pokrytí více než 85 % vozidel osazených plochým stěračem!

Aktuální nabídku stěračů VALEO najdete v elektronickém vyhledávacím katalogu APMCat nebo v tištěném katalogu VALEO Compact s obj. č. 66120953140.



■ AMC: špičkové hlavy ze Španělska

Vysoce kvalitní hlavy válců od tradičního španělského výrobce Amadeo Martí Carbonell (AMC) a to jak holé, tak osazené vačkami a zdvihátky, doplnily nabídku motorových dílů u APM Automotive.



AMC patří ve své hlavní činnosti, tedy v odlévání, obrábění a kompletování hlav válců pro diesellové a benzínové motory, ke světovým lídrům. Její výrobky jsou prodávány na všech kontinentech světa, přičemž některé typy jsou dodávány i do automobilové prvovýroby. Svou technologii firma využívá nejen k odlévání hlav, vačkových hřídelí či zdvihátek, ale také k výrobě bateriových svorek, které tvoří doplňující sortiment. Průmyslová zařízení Amadeo Martí Carbonell, s.a. zabírají plochu více než 30.000 m² a firma měsíčně vyrobí a prodá až 25.000 hlav válců vysoké kvality.

V nabídce APM Automotive (viz webshop APMCat) je prakticky celý sortiment výrobce zahrnující bezmála dvě stovky různých vačkových hřídelí a zhruba 1.100 různých osazených hlav válců. Nejběžnější typy hlav válců má APM Automotive skladem, ostatní položky mohou být dodány cca do pěti dnů od objednání.



Ve zkratce:

■ Koncem listopadu 2011 výrobce ukončil doprodej zapalovací svíčky **BRISK DOX-15LE**, tedy originální svíčky pro některé motory koncernu VW (např. tříválec Škoda Fabia 1.2 HTP). Nyní je tak k dispozici už jen její vylepšená varianta **DOX15LE-1** (OE 101905618A). APM Automotive má na skladu posledních cca 200 ks původní svíčky DOX15LE.

■ NGK Spark Plug Europe vydal nový katalog svíček pro osobní automobily, který je již k dispozici pro zákazníky APM Automotive. Katalog **NGK 2011/12** (obj. č. 6647900) představuje zhruba 6.150 zapalovacích a 2.150 žhavicích svíček pro trh náhradní spotřeby.

■ Podzimní novinkou u APM Automotive je žádané zimní diesellové aditivum **SUPER DIESEL ADITIV** od firmy VIF. Osvědčená multifunkční přísada udržuje čistotu vstřikovacích trysek a chrání palivové čerpadlo před poškozením. Přípravek se aplikuje do nádrže a balení 500 ml (obj. č. VIF-ZIMA/0.5) vystačí na 500 litrů paliva.

■ Portfolio našich dodavatelů rozšířila firma **FERDUS** - největší český výrobce materiálů na opravy pneumatik. Naskladněn byl základní materiál **pro opravu pneu**, který je možné v APMCatu dohledat ve stromu: Příslušenství/Pneu/Pneuservis.

■ Vzhledem k velmi pozitivním ohlasům z letošního roku bude APM Automotive i v roce 2012 vydávat **minikatalog MAXXXI slev pro profesionály**, tedy pravidelné měsíční akční nabídky vybraného zboží za atraktivní netto speciální ceny.

■ Také v letošním roce vydala firma **HAZET** doplněk svého ročního akčního katalogu Special World Wide s nářadím pro autobranži. 20stránkový katalog **HAZET - Novinky, doplňky 2011/12** (obj. č. 6649303) je opět kompletně v češtině a platí až do 31. března 2012!! (přestože na obálce je chybně uvedeno do 29. 2.).



Nový život pro st

Co mají společného Hans Christian Andersen, Caroline Wozniacki, bůh Odin, ekologie, slovenský Pezínok a APM Automotive? Firmu **Dansk Renoveringsindustri A/S** známou spíše pod zkratkou **DRI**, která již více než 25 let sídlí v dánském Odense (v překladu Odinovo místo), v rodišti světoznámého pohádkáře i světové tenisové jedničky. Firma, která má jeden ze svých výrobních závodů v Pezínku, patří mezi největší světové specialisty na ekologické repasování autosoučástek a zásluhou APM Automotive vstoupila začátkem roku 2011 velmi úspěšně také na český trh. V sortimentu kdyňského dodavatele se nejprve objevily repasované startéry a alternátory značky DRI A/S a po jejich skvělém uvedení nabídku rozšířily i velmi žádané kompresory klimatizací.

DRI je obchodní značkou jednoho z největších specialistů na repasování starých dílů, celosvětově uznávané firmy BORG Automotive. Firma se sídlem v Dánsku má více než 25letou zkušenost s repasováním alternátorů a startérů a má v tomto odvětví neprokatelnou šíři sortimentu. Zároveň má největší zásobu dílů k repasování. Značka DRI je známá hlavně v severní a střední Evropě. Pro Českou republiku má exkluzivní zastoupení alternátorů, startérů i AC kompresorů DRI společnost **APM Automotive**.



Centrála společnosti DRI A/S v Odense

■ Stále rostoucí širší sortimentu

Kompletní sortiment DRI zahrnuje celkem cca 4500 různých alternátorů a startérů většinou pro osobní a užitkové automobily všech světových značek. Více než 500 položek je určeno prakticky pro veškeré nákladní vozy a pro většinu zemědělských strojů. Již několik let je v nabídce značky přes 500 položek AC kompresorů, což rovněž představuje téměř 100% pokrytí světového vozového parku.

Dalším posílením pozice dánské firmy na evropském aftermarketovém trhu bylo rozšíření výrobního programu o brzdové třmeny a zatím nejnovějším přírůstkem do sortimentu jsou řízení a servočerpadla. Vše je repasované podle vysokých standardů kvality a určené jak pro evropské, tak pro asijské či americké vozy.

Značka DRI tak neustále upevňuje svou pozici specialisty v automobilovém průmyslu.

■ Vysoce kvalitní repase

„S více než 25 lety zkušeností v oblasti regenerace automobilových dílů garantujeme kvalitu do nejmenšího detailu. Když odcházejí z DRI, musejí být repasované výrobky jako nové,“ vysvětluje obchodní zástupce DRI Fredrik Markholt-Lassen s tím, že všechny výrobní repasovací procesy se přestěhovaly do moderních výrobních závodů na Slovensku a v Polsku, které splňují nejnáročnější požadavky na ochranu životního prostředí. „Vysoké nároky klademe také na dodavatele vrácených starých dílů i všech nových komponentů. Jedině tak můžeme zachovat celkovou vysokou úroveň kvality.“

Proces repasování u DRI probíhá podle jasných pravidel. Všechny jednotky jsou zcela demontovány, opakovaně použitelné komponenty jsou otestovány pomocí nejnovějších zkušebních zařízení a následně očištěny a zrenovovány. Vadné díly jsou nahrazeny novými kvalitními komponenty. Na konci každého z procesů jsou součástky testovány a teprve pak může dojít k opětovnému zkompletování. Poslední fází výroby/repasování je závěrečný test. Pro všechny prově-

řené startéry a alternátory zkušební zařízení automaticky vytiskne certifikát jako důkaz kvality.

„Vyrábíme v souladu s dobře zdokumentovanými standardy, které zahrnují nejen technické výkresy a specifikace, ale také unikátní kusovníky, tedy karty s fotografiemi všech komponentů jednotlivých repasovaných produktů. Každý výrobek je navíc označen číslem



Testování kompresoru klimatizace

šarže, což zaručuje možnost sledovat její od začátku až do konce výrobního procesu. Důkladné kontroly se zaměřují také na pracovní postupy stejně jako na závěrečné testování.“

A protože renovace strojních součástek je specializovaná oblast, klade DRI velké nároky na odbornost svých bezmála osmi stovek pracovníků. Proto má unikátní vzdělávací programy a moderní školicí centra, kde na všechny nové pracovníky čeká důkladné proškolení, zatímco pro zkušenější personál je určen systém celoživotního doškolování.



STARÉ DÍLY

■ Nejlepší katalog na světě?

DRI věnuje velkou pozornost prezentaci svých výrobků a k té využívá především objemné tištěné katalogy s kompletním přehledem rozsáhlého sortimentu. Tyto katalogy patří s ohledem na srozumitelnost a praktičnost k nejlepším na trhu. Většina výrobků je zobrazena nejen fotografiemi ze tří různých pohledů, ale k dispozici je i náčrt zobrazující všechny spoje. Katalogy jsou neustále doplňovány o nové produkty, takže např. katalog startérů a alternátorů pro rok 2011 představil přes 200 nových položek s více než tisícovkou aplikací.

V katalogu je využitý také unikátní DRI systém označení startérů a alternátorů, který vychází z více než dvacetiletých zkušeností značky. Tento inteligentní číselný systém umožňuje z objednačního kódu výrobku vyčíst řadu technických dat daného výrobku (např. počet zubů, použitelnost pro určité vozy, velikost napětí či přítomnost regulátoru apod.).

■ Co je hlavní? Staré díly!

Pro výrobu repasovaných autosoučástek jsou vedle vhodné technologie potřebné také staré díly určené



k repasování. Firma DRI tyto staré díly označuje jako 'Core' (jádra) a na jejich získávání má rozsáhlý výměnný program zavedený po celém světě. „K naší činnosti nutně potřebujeme staré díly demontované z aut. Bez tohoto 'jádra' nemůžeme vyrábět, a proto jsou pro nás pravidelné dodávky nezbytné. Jako největší nezávislá firma na repasování rotačních elektrických součástí pro evropský automobilový aftermarket hledáme 'jádra' po celém světě a neustále se snažíme navazovat spolupráci s novými dodavateli těchto dílů, které zachráníme před likvidací a naopak je vracíme do provozu jako díly srovnatelné s novými. A to se týká celého našeho sortimentu, tedy startérů,



alternátorů, AC kompresorů, brzdových třmenů, řízení či servočerpadel,“ vypočítává dále Fredrik Markholt-Lassen a připomíná, že v rámci výměnného programu DRI přijímá zpět všechny staré díly, které jsou kompletní a nemají ulomené úchyty a plastové kryty a nejsou poškozené z důvodu přehřátí. Ulomený kryt není důvod k odmítnutí starého dílu, ale může dojít ke snížení zálohy za starý díl. Staré díly by se měly vracet v obalu DRI.

www.dri.dk

PROČ REPASOVAT?

- Ochrana životního prostředí
- Úspora energie až 85% oproti výrobě nového dílu
- Repasované díly jsou značně levnější než nové díly
- Stejná kvalita jako u originálních dílů

DRI A/S: Proces repasování dílů

- 1) Záruka kvality** - V celém procesu repasování se kontrolují všechny jednotlivé součásti, všechny díly podléhají pečlivým kontrolám ve všech úrovních procesu repasování. Cílem je využít co nejvíce nepoškozených dílů: -> Žádné kazové díly
- 2) Demontáž** - Kompletní díly jsou rozebrány na jednotlivé součástky a ty jsou připravovány na čištění.
- 3) Čištění** - Jednotlivé součásti jsou důkladně čištěny použitím parního a pískového čištění. Tyto součásti jsou pak pozinkované ve vlastní zinkovně: -> Vysoká pružnost
- 4) Kontrola** - Očištěné díly jsou kontrolovány, díly musí splňovat přísná kritéria pro toleranci a kvalitu.
- 5) Opravení a nahrazení dílů** - Některé díly jsou opraveny a opotřebené díly jsou nahrazeny novými. Následuje renovace, součástky a kryty jsou mechanicky a elektronicky testovány.
- 6) Opětovná montáž** - Díly a součástky jsou opět smontovány do kompletního dílu, což provádí tým vysoce kvalifikovaných techniků.
- 7) Konečné testování** - Všechny výrobky určené pro prodej projdou konečným testováním, které se skládá z mechanického a elektrického testu. Výsledkem je jedinečný protokol o zkoušce pro každý díl.



SaveKey®



Vrátíme Vám ztracené klíče zpět!

Vracení ztracených klíčů zpět svému majiteli
bez dalších dodatečných výdajů.

Rychle, spolehlivě a zcela anonymně!

SaveKey s.r.o., Mánesova 2039/14, 301 00 Plzeň,
Tel.: +420 377 224 012, E-mail: info@savekey.cz, www.savekey.cz

SAVEKEY A BEZPEČNOST

Prošel se svým projektem 'grilováním' před pětici špičkových investorů v televizní reality show Den D, fundovaně ho představil veřejnosti i odborníkům ve specializované relaci *Ekonomika plus* na ČT24, investoval nemalé finance do reklamy na internetu, outdoorových plochách, v různých médiích... Šestapadesátiletý podnikatel a spolumajitel plzeňské firmy SaveKey s.r.o.

ing. Karel Kuběna dobře ví, že jeho v Česku unikátní služba **bezpečného vracení ztracených klíčů majitelům** potřebuje v první řadě vejít v co možná nejširší známost veřejnosti.



■ Jak vaše služba vracení ztracených klíčů funguje?

Klient zakoupený přívěsek, který obsahuje jedinečný kód, zdarma zaregistruje na našem přehledném webshopu www.savekey.cz, kde najde všechny potřebné informace včetně ceny přívěsku. Když ztratí klíče, tak nálezce je podle instrukcí na přívěsku buď vhodí do nejbližší poštovní schránky nebo odevzdá na poštu. Pošta je okamžitě zašle do firmy SaveKey, kde obratem vyrozumíme klienta o nález klíčů a informujeme ho o zaslání na jím uvedenou adresu formou cenného psaní. Řešení je rychlé, jednoduché, komfortní a hlavně maximálně bezpečné.

■ Právě na bezpečnost asi klienti kládou největší důraz?

Ano. Pokud chtějí mít ještě větší jistotu, tak nám při registraci ani nemusí svoji adresu vyplňovat a pracovník SaveKey se s nimi na doručení domluví až po nález klíčů a kontaktu přes uvedený telefon, SMS nebo e-mail. Doporučujeme také uvést doručovací adresu jinou než od které jsou ztracené klíče – např. k příbuzným, do zaměstnání apod. Variantou je i doručení klíčů majiteli formou poste restante na nejbližší poštu, kam si ale pro ně musí osobně dojít.

■ Výhody této služby pro klienty SaveKey jsou zřejmé, ale skutečně věříte, že jsou v Česku nálezci klíčů ochotni je vrátit?

KEY JE UNIKÁTNÍ ČNÁ SLUŽBA!



Jsem o tom přesvědčen. Touto formou je to neobtěžuje. Poštovní schránky jsou ve všech obcích a ve městech skoro na každém rohu a nálezce nemusí vyplňovat žádné formuláře jako při odevzdání nalezených klíčů na policii nebo úřadě. Navíc kultura našich občanů se stále zvyšuje. Vidím to zejména na mladé generaci, která už k věcem okolo sebe není tak lhostejná, jako tomu bývalo dříve. Po roce fungování služby je vidět, že smysl to má.

■ Přináší zakoupení přívěsku SaveKey nějaké výhody i v případě, že klient klíče neztratí?

Jedna ze dvou verzí přívěsku obsahuje na magnetu plíšek do nákupních vozíků, takže ho klient má neustále k dispozici a díky magnetu pevně drží a neztratí se. A ještě důležitější výhodou připravujeme formou dohod s velkými pojišťovnami, že zakoupení přívěsku SaveKey bude znamenat bonus v některých souvisejících druhích pojištění jako třeba nemovitostí, vozidel a podobně.

■ Mluvil jste o jedné verzi přívěsku. Jaká je ta druhá?

Odlehčená, tenčí, bez plíšku pro nákupní vozík. Ta je vhodná zvláště na klíče, které nosí děti. Také už tímto směrem spolupracujeme s jednou firmou, dodávající dětské potřeby a chceme se zaměřit i na spolupráci přímo s vybranými školami.

■ Jak jste se k myšlence poskytovat v Česku službu vrácení ztracených klíčů dostal?

Mám vystudovaný obchodní směr a po zaměstnání v klatovském Kozaku jsem v roce 1992 založil se dvěma společníky česko-švýcarskou obchodní firmu. A při častém pobytu ve Švýcarsku jsem se s touto unikátní službou seznámil osobně a rozhodl jsem se ji vybudovat v Česku. Od roku 2009 se věnuji už pouze tomuto projektu.

■ A využíváte přitom zkušeností ze západních zemí, kde je tato služba rozšířena již desítky let?

Samozřejmě ano, vybírám si, co se dá využít u nás. V západní Evropě je tato služba daleko rozvinutější a třeba v Německu jsou mezi lidmi statisíce přívěsků. Stejně je to ve Švýcarsku nebo třeba i ve státech na severu Evropy, kde vrácení klíčů funguje trochu komplikovaněji přes policii.

■ Kolik přívěsků je již mezi vašimi zákazníky v Česku?

Do konce letošního roku bychom chtěli překonat celkový počet deset tisíc kusů. Máme pro tuto službu z celé Evropy nejvýhodnější potenciál v tom, že Česko má nejhustší síť pošt a poštoven. Máme jich přibližně 3400, zatímco například velikostně srovnatelné Rakousko jen asi 800.

■ Hustotou pošt se přímo nabízí i expanze na Slovensko.

To jistě. Už máme dohodu se slovenskou poštou, že přepošle české nalezené klíče České poště a dál vše funguje standardně. A v blízké budoucnosti plánujeme zřídit přímo pobočku SaveKey na Slovensku pro tamní občany a firmy.

■ Pro zvýšení povědomí veřejnosti o službě SaveKey jste se například se synem zúčastnil populární reality show Den D v České televizi, v níž jste žádali pěťáci investorů o dva miliony korun na rozjezd reklamní kampaně.

Ano. Nabízeli jsme za to 25% podíl v naší firmě. Investici jsme nezískali, ale o to nám ani primárně nešlo. Chtěli jsme náš projekt hlavně prezentovat veřejnosti a to je nejefektivnější přes televizní obrazovku.

■ Takže vám v tom Den D výrazně pomohl, že?

Určitě. Hlavně firmy zjistily, že přívěsek SaveKey s jejich logem má vedle hlavní funkce přínos i jako netradiční, vtipný a zajímavý

reklamní dárek jejich zákazníkům, partnerům či zaměstnancům. A také jsme získali neocenitelnou zkušenost ze setkání se všemi pěti špičkovými a úspěšnými investory.

■ Kdo z nich na vás nejvíce zapůsobil?

To se těžko dá říci, každý něčím jiným. Dana Běrová je nejen krásná, ale i velice chytrá žena. Tomio Okamura, který byl nakonec nejdéle ve hře o investici, je osobně velmi příjemný člo-



Karel Kuběna se synem v reality show Den D

věk a to se dá překvapivě říci i o 'zlém muži' Michaelu Poplar-Rostockovi, kterému jeho až arogantní stylizaci určil režisér pořadu. Ve skutečnosti je to velmi vstřícný a slušný člověk a komunikovali jsme spolu i určitou dobu po loňském natáčení.

■ Byl jste spokojen s vyzněním vašeho sestříhaného vystoupení ve Dni D?

Moc ne. Něco bylo vyjímuto z kontextu, navíc se točilo v Brně v loňských červencových vedrech v neklimatizovaném prostředí a mně se den před natáčením narodila vnučka, takže jsem nebyl ani úplně koncentrován. Ale ještě hůře dopadl přede mnou natáčený známý bavič Petr Novotný, který byl po televizní prezentaci jeho projektu velice rozladěný...

■ VESELÉ STŘÍPKY Z HISTORIE APM AUTOMOTIVE



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

Dnešním dílem se zavírá seriál mapující aktuálně již téměř 18letou historii společnosti APM Automotive. V minulých číslech APM Automagazínu jsme se zabývali vznikem firmy a její následnou expanzí po celé ČR, historií některých oddělení (centrální sklad, logistika, reklamační oddělení...) či dceřinné společnosti APM Slovakia. Ohlédli jsme se také za pořádanými veletrhy partnerů a dodavatelů. Z toho všeho vzpomínání v archivu zbylo několik zajímavých či dokonce úsměvných střípků a historek...

■ MÍSTO FLOTILY MALÝ OSOBAČEK

Z dnešního pohledu již v pravěku firmy zákazníci čekali na zboží třeba i tři dny. Tak dlouho trvala jeho doprava, ke které se využívala většinou železnice. Občas přitom bývaly problémy i s tím, jak zboží dopravit na nedaleké nádraží. To je vzdušnou čarou od kdyňského centrálního skladu jen pár set metrů, ale po silnici je vzdálenost asi čtyřikrát delší. Když nebylo k dispozici jiné auto, naložily se balíky do některého ze soukromých vozů se sklopenými sedačkami. A tak se občas v dopravě proměnilo např. i malinké Subaru Justy jednoho z tehdejších řidičů.

Jen některé zboží se tenkrát posílalo rozvázkovou službou a noční závozy, které jsou dnes samozřejmou nutností, tenkrát vůbec neexistovaly. Fungoval pouze denní rozvoz s jediným autem, na kterém se střídali dva řidiči. „Také neexistovalo, že by si zákazníci stěžovali,



když nedostali zboží ještě ten den. Až časem si nárůst trhu a konkurence vyžádal zřízení vlastní dopravní a logistické sítě,” vzpomíná generální ředitel APM Automotive ing. Svatopluk Krejsa na dobu, kdy začala spolupráce společnosti APM s brněnskou autodopravou Maňásek. „Dnes máme už devět desítek rozvozo- vých tras a všechna firemní auta spolu s auty, která vozí naše zboží, najezdí každý den tolik kilometrů, že by to stačilo na objetí celé zeměkoule,” dodává s tím, že vozy ve službách APM denně najezdí zhruba 43 tisíc kilometrů a to většinou jen po České republice...

■ NETRADIČNÍ INZERÁTY

Postupem času se nezlepšovala jen nabídka autodílů, ale také jejich marketingová prezen-

tace. Od jednoduchých letáčků vytvořených ve wordu jen s pomocí nadpisových fontů a několika klipartů až po řadu exklusivních inzerátů s firemní maskotkou Pamelou vytvořenou ve 3D grafice či profesionální reklamní spoty v televizi. Např. v roce 2006 se tým grafického a PR oddělení APM ‘vyřádl’ při sérii inzerátů s vtipnými fotografickými scénami...



■ PERMANENTNÍ VSTUPNÍ PROJEKT

S úsměvem vzpomíná ředitel nákupu a marketingu Martin Kaiser na své začátky v oddělení nákupu, kde jeho prvním úkolem bylo zorganizovat výprodej plechových dílů značky SCHLIECKMANN, s jejichž prodejem se tehdy končilo. „Vlastně se s nimi neobchodovalo už asi dva roky, přesto ve skladu zbyly ještě zásoby zhruba za 800 tisíc Kč. Proto jsem měl udělat katalog a těch dílů se zbavit,” vypráví Kaiser, který se pryč až mnohem později dozvěděl, že stejný úkol dostalo jako svůj vstupní projekt i několik jeho služebně starších kolegů. „Vlastně i mladších, protože ani mně se nepovedlo prodat úplně všechno. Z celkového počtu vždy každý něco dokázal prodat, protože každý se na to díval z jiného pohledu. Postupně tak ze



skladu zmizelo všechno, co ještě bylo k pro-
dání a na toho posledního ‘chudáka’ už zbyly
skutečně neprodejné ležáky. Ty se nakonec asi
v roce 2006 odepsaly a zrecyklovaly.”

■ KOLO ŠTĚSTÍ MĚLO SMŮLU

Tak jako se v dnešní době na pobočkách APM Automotive objevuje akční nabídka s Ruletou slev (např. v prosinci 2011 v nově otevřeném Znojmě), v minulosti si mohli zákazníci vytvo-
řit slevu na ‘kole štěstí’ nazývaném Kolotoč slev. V srpnu roku 2008 jej např. využila za-
čínající pobočka APM Valašské Me-
ziříčí, na zářij pak
bylo naplánované
umístění kolotoče
do prodejny v Praze
Hostivaři. Tamní akce
byla připravená, letáky
vytištěné, jen kolotoč tam
v domluveném termínu ne-
dorazil. A nedorazil ani později a vlastně jej už
nikdo nikdy neviděl.



„Masivní kovová konstrukce s bezmála dvou-
metrovým kolem záhadně zmizela,” vzpomíná
šéf logistiky Miroslav Husník, který tehdy za-



hájl rozsáhlou pátrací akci po všech skladech APM i u externích přepravců. „Zjistili jsme, že pečlivě zabalený kolotoč se v úterý ráno nakládal ve Valmezu. Sice nebylo poznat, co zásilka obsahuje, ale měla jasný popis: Kolo štěstí – doručit do APM Hostivař. Bohužel byl ale také špatně vypsán trasovník, takže v úterý večer se kolotoč přeložil na auto do Kdyně, kam také podle tvrzení řidiče ve středu ráno dorazil.“ Řidičova slova později potvrdil videozáznam z kontrolní kamery ve skladu. Stejný záznam pak přinesl i dnes již úsměvně vyřešení záhadu. Nenápadná zásilka, kterou ve Kdyni nikdo nečekal, totiž zůstala u vrat, kam se záhy začal připravovat papírový a jiný odpad určený k odvozu a likvidaci. A ten si ještě téhož dne dopoledne odvezla firma Rumpold. A bohužel odvezla i zásilku, kterou v té době už postrádali v Hostivaři. A to byla poslední z řady nešťastných náhod, která nakonec skončila sešrotováním kolotoče jen krátce před tím, než bylo odhaleno, kam se vlastně poděl...

■ SPECIÁLNÍ RAZÍTKO

Než se začátkem roku 2008 zkrátí původní po-někud krkolomný název společnosti na aktuální APM Automotive, bylo potřeba mimo jiné zajistit i obměnu všech firemních razítek. Pro jejich dodavatele to byla celkem velká zá-kázka, takže nepřekvapí, že konečné realizaci předcházela dlouhá mailová komunikace. „V posledním mailu mi slečna poslala souhrn celé naší objednávky a požádala o korekturu. A tak jsem jí odpověděl, že všechna uvedená razítka chceme vyrobit a na závěr jsem ještě připsal 'Korektura OK'. Pak už jsem čekal, až razítka dorazí," vzpomíná grafik Petr Louda, který tehdy připravoval podklady. A zároveň dodává, že když po pár dnech nová razítka přišla, bylo jich nečekaně o jedno více. „Chvilí jsme razítka přepočítávali a divili se, ale pak jsme vše pochopili. Na jednom z doručených razítek totiž bylo právě heslo: Korektura OK!"



■ TO SE NEDÁ STIHNOUT...!?

Tak jak se měnila a rostla celá firma, zvyšovaly se také nároky na její pracovníky. Třeba na řidiče, což dokumentuje i vzpomínka oblastního manažera pro jihozápadní region Josefa Märze. „Když jsem do APM přišel, jezdilo jedno auto na odpolední a denní závoz. A pokud měl řidič naloženo deset balíků a měl tedy objet deset zákazníků, rozčiloval se, že to absolutně nemůže stihnout a že přijede pozdě a nestihne další závoz. Dnes je na jednom rozvozu třeba i padesát zákazníků a stihá se to v pohodě dvakrát nebo i třikrát denně.“

ZTRACENÍ V MNICHOVĚ

Dlouholetá spolupráce s firmou OPTIMAL přináší kdyžskému dodavateli autodílů nejen široký sortiment ložisek, kloubů či brzd, ale každoročně také několik míst v jednom z obřích stanů na tradiční pivní slavnosti Oktoberfest v bavorském Mnichově. A tak každoročně vyrazí z APM Automotive výprava zaměstnanců i zákazníků na 'pivní' výlet spojený i s exkurzí v centrále Optimalu v Haaru u Mnichova a často se vrací i s nějakou více či méně neuvěřitelnou historkou.

Až donedávna byla nejlegendárnější o tom, jak ztracený člen kdyžské výpravy s trpělivým taxikářem objížděl celé město a marně hledal správný hotel, aby byl nakonec ráno nalezen promrzlý a ospalý u bran firmy Optimal. Letošní 'ztracenec' ale všechny své předchůdce s přehledem překonal...

Stačilo, aby si odskočil do stánku pro perníkové srdce a zbytek družiny se mu ztratil v davu. Právě v tu chvíli vypověděl službu i mobilní telefon a nepomohly žádné pokusy o jeho oživení, takže na místo srazu dorazil pozdě. A následovala řada nešťastných náhod: putování nočním Mnichovem a hledání vlakového nádraží, připletení se do strkanice opilých Němců s nějakým Indem, roztržené triko a krvavý obličej, neochota na policejní stanici a nakonec nevydařená sázka na jednu kartu. „Za poslední peníze jsem si koupil jízdenku na vlak do Furthu s tím, že zbylých pár kilometrů do Domažlic risknu na černo. Takže jsem mohl být doma ještě dřív, než kdybych jel s výpravou autobusem," vzpomíná P.K. s tím, že cestou byly dva přestupy. „První jsem zmáknul dobře, ale druhý díky časové tísní, nepřízní osudu a špatné radě vůbec, protože jsem se sice probudil na konečné, ale bohužel v Hoffu. Zoufalé prosby o půjčení telefonu byly marné,



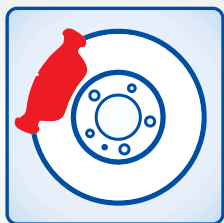
stejně jako další návštěva policejní stanice. Tam mne jen zamkli do čekárny, takže mi ujel vlak a až pak mě ze stanice nekompromisně vyhodili. Zpět na správnou trasu jsem tedy musel jet na černo a cestou nadále prosil kolemjdoucí o možnost zavolat si. Ale jakožto špinavej, krvavej a roztrhanej jsem si ani neškrtnul," uzavírá P.K., který do Domažlic dorazil kolem čtvrté odpoledne, kdy už jej konečně hledala také mnichovská policie...

SUVENÝR PRO OCHRANKU

Celý areál, kde se koná Oktoberfest, je pečlivě střežen a ochranka pozorně hlídá, aby si návštěvníci neodnášeli tamní skleněné tupláky. Přesto se před časem jeden z členů kdyžské výpravy rozhodl - samozřejmě vydatně povzbuzený několika litry pěnivého moku, že zkusí štěstí a tento vzácný suvenýr získá. A po chvíli připrav svůj (ne)promyšlený plán zrealizoval. A nakonec se mu s notnou dávkou štěstí také podařilo tuplák i přes několik kontrol pronést až ven z areálu. Když si pak po krátké oslavě svého úspěchu chtěl trochu ulevit, vyhlédl si jednu z mobilních kabin a rozjařen i s ukradenou sklenicí v ruce vrazil dovnitř. Místo očekávaných pisoárů ale hleděl na několik překvapených členů bezpečnostní agentury v jejich improvizované kanceláři. A tak poslušně tuplák odevzdal a spokojeně, že vyvážel bez trestu, se opět připojil k výpravě...



NOVÝ SERVISNÍ KONCEPT:



BRZDOVÉ CENTRUM APM

APM
AUTOMOTIVE

Rodina specializovaných servisních konceptů společnosti **APM Automotive** sdružená pod servisní síť **AutoPROFITEAM** se na podzim opět rozrostla. Nejnovějším přírůstkem se stalo **BRZDOVÉ CENTRUM APM** zaměřené na servis, opravy a diagnostiku brzdových systémů a přímo navazující na zaniklý koncept Ate Partner.

■ ALTERNATIVNÍ MOŽNOST

„Koncern Continental Teves, dodavatel brzdových dílů značky Ate a Barum, ze zatím nezveřejněných důvodů zrušil společnosti Svoboda & Partner smlouvu na zastoupení těchto značek pro Českou republiku a následně oznámil, že z úsporných důvodů již nebude nadále podporovat koncept Ate Partner,” vysvětluje okolnosti vzniku nového centra Josef Polák, šéf servisních konceptů společnosti APM Automotive, která členství ve zmíněném zaniklém konceptu zprostředkovala zhruba 150 servisům. „Konec projektu Ate Partnerů v praxi znamená především ukončení školícího programu pro jeho účastníky. K naší lítosti na tom nic nezměnilo ani několik našich jednání s odpovědnými pracovníky Continental Teves. Protože ale máme trvalý zájem na vzdělávání a profesním rozvoji svých zákazníků - servisů, připravili jsme zcela nový koncept, který bývalým členům zrušeného konceptu nabízí alternativní možnost dalšího systematického vzdělávání v oblasti diagnostikování poruch a oprav brzdových systémů. A nejen jim.“

Koncept **‘Brzdové centrum APM’** už není vázán pouze na značku Ate, ale na všechny značky brzdových dílů z portfolia APM Automotive.



■ NOVÉ VÝHODY, ZNÁMÉ PODMÍNKY

Členské servisy získají nejen přístup ke kvalitním náhradním dílům a servisnímu vybavení za výhodnějších podmínek, ale především také možnost využívat ucelený několikastupňový a neustále aktualizovaný systém doživotního vzdělávání mechaniků v oblasti moderních brzdových systémů. „Školení jsou plánována dle zájmu a potřeb účastníků do různých míst v České republice a podle možností bude výuka probíhat v učebnách s moderními pomůckami, takže si účastníci všechny cenné informace i praktické rady hned vyzkoušejí i v praxi. Navíc při splnění dohodnutých podmínek ze strany servisu jsou tato školení bezplatná,” říká manažer nového Brzdového centra APM **Adrián Vojtko**, který nadále zastřešuje také beze změn pokračující koncept Ate Brzdové centrum.

Brzdové centrum APM - přehled školení:

Análýza poruch u brzd a ložiskových jednotek
Základy brzdové techniky – mechanika a hydraulika
Elektronické brzdové systémy
Měření elektrických veličin a opravy elektroniky brzd
Systémy brzd a ABS, EPS - Bosch
Systémy brzd a ABS, ESP - dalších výrobců

Podmínky pro členství v novém konceptu jsou podobné těm, které platily pro Ate Partner. „Nově se do závazného ročního odběru započítávají brzdové díly všech námi nabízených značek. Takže se koncept otevírá i těm, které odrazovala podmínka odebrat jen díly Ate,” vysvětluje Vojtko s tím, že každý člen Brzdového centra APM si může vybrat brzdy podle toho, jaké preferují jeho zákazníci.



Ing. Adrián Vojtko

Vedle závazku k ročnímu odběru brzdových dílů od APM Automotive je podmínkou pro členství v konceptu povinné vybavení servisu. Tím je tester brzdové kapaliny, přípravek na měření hřízivosti kotoučů a sada pro čištění nábojů kol. Doporučeným vybavením je přístroj na plnění a odvědušňování brzdových systémů.

■ PŘIJEDEME I K VÁM

„Přestože je to časově náročné, mám v plánu osobně navštívit všechny členy zaniklého konceptu a představit jim nové Brzdové centrum APM. Pokud jsem někde ještě nebyl, rozhodně se tam chystám. Ale má-li někdo zájem o informace hned, samozřejmě mi může zavolat a určitě se domluvíme,” říká manažer brzdových center, který má z terénu na nový koncept velmi dobré ohlasy. „Valná většina bývalých Ate Partnerů nový projekt nejen přivítala, ale bez váhání do něj i vstoupila. A novou příležitost už využili i některé další servisy.“

Manažer brzdových konceptů APM Automotive:
ing. Adrián Vojtko (tel.: 739 530 768,
e-mail: adrian.vojtko@apm.cz)



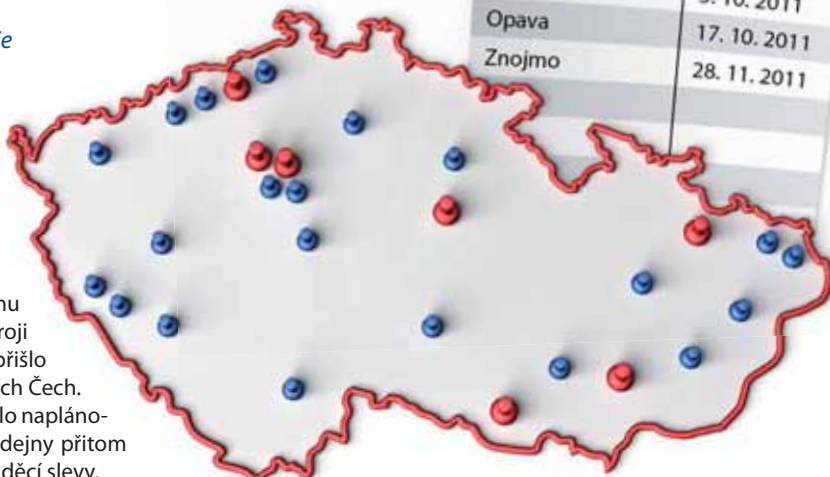
Nové špendlíky na mapě poboček

Společnost **APM Automotive** nejen neustále rozšiřuje a vylepšuje svoji nabídku autodílů a příslušenství, ale zároveň chce být zákazníkům stále blíže.

A proto posiluje svoji pozici otevíráním dalších nových poboček s prodejny autodílů. Jen za rok 2011, který byl vyhlášen Rokem inovací, tak kdyžský dodavatel zapíchl na mapu České republiky sedm nových 'špendlíků'.

Zatímco první polovina roku 2011 patřila Praze a jejímu okolí, resp. novým pobočkám v Roztokách a v Praze-Troji (viz APM Automagazín léto 2011), ve druhém pololetí přišlo na řadu další 'dobývání' Moravy a severních i východních Čech. Hektický byl v tomto směru především říjen, na který bylo naplánováno otevření hned dvou poboček. Všechny nové prodejny přitom zákazníkům nabízely i atraktivní zákaznické akce a zaváděcí slevy.

Nová pobočka APM Automotive	Datum otevření
Roztoky u Prahy	7. 2. 2011
Praha-Troja	2. 5. 2011
Uherské Hradiště	20. 7. 2011
Teplice	5. 9. 2011
Pardubice	3. 10. 2011
Opava	17. 10. 2011
Znojmo	28. 11. 2011



■ UHERSKÉ HRADIŠTĚ

Třidvacátá prodejna APM Automotive sídlí na dostupném místě u silničního tahu souměstím Uherské Hradiště/Staré Město. Na tomto místě sídlila jiná prodejna autodílů a zkušený personál pod vedením Jarmily Ulmanové tak zatím velmi úspěšně navazuje na její 17letou tradici. V souvislosti s otevřením pobočky v Uherském Hradišti byl zrušen tamní distribuční sklad APM.



■ TEPLICE

Zprovoznění teplické prodejny mělo za cíl především zkvalitnění služeb zákazníkům v regionu severních Čech. O to se stará pětičlenný personál v čele s vedoucím Josefem Švarcem, který má s prodejem autodílů už dvacetiletou praxi. Nová prodejna se nachází v přízemním objektu v areálu oblíbeného nákupního centra na hlavním průtahu městem.



■ PARDUBICE

Otevření prodejny v jedné z okrajových částí Pardubic v blízkosti výpadek na Hradec Králové bylo provázeno vydařenou prezentací servisního konceptu AutoPROFITEAM. „Naši zákazníci mají k dispozici nejen zázemí dobře zásobeného skladu autodílů, ale i další služby včetně pravidelných rozvozů zboží dvakrát denně,” říká vedoucí pobočky Lubor Vachalík.



■ OPAVA

Poprvé v historii společnosti byly během jednoho měsíce otevřeny dvě nové prodejny. V polovině října tak své dveře veřejnosti i profesionálům poprvé otevřela pobočka APM Opava. A to na atraktivním místě nedaleko centra města opět v místě, kde se autodíly prodávaly již v minulosti. Vedle známého prostředí tam na zákazníky čeká zkušený kolektiv pod vedením Petra Rozsypala.



■ ZNOJMO

Koncem listopadu pokračoval Rok inovací otevřením prodejny s pořadovým číslem 27. První pobočka jižně od Brna přímo sousedí s oblíbeným znojemským autosalonem značek Mazda, Mitsubishi, Suzuki a Hyundai a v jejím čele stojí Pavel Barák. Až do 31. prosince 2011 si tamní zákazníci mohou při nákupu nad 500,- Kč (vč. DPH) zatočit ruletou a získat až čtvrtinovou slevu nebo praktický dárek.



Hlavy válců: nejčastější příčiny poškození



Přestože hlava válců je značně komplikovaný a také drahý díl, u moderních motorů mechanici stále častěji sahají k její výměně za novou. Dříve běžně využívané opravy drobných poškození či kompletní repase hlavy už totiž nejsou o tolik levnější, jsou však časově náročné a navíc neposkytují záruky jako nový díl. V případě produktů značky AMC navíc zákazník dostává prvovýrobní kvalitu.

Hlavy válců jsou u moderních motorů obvykle vyrobeny z hliníkové slitiny a jsou tedy citlivé na přehřívání a nerovnoměrné rozložení tepla. Proto řada poškození souvisí s chladicím systémem a jeho závadami či chybným používáním. Rizikovým faktorem jsou i servisní chyby či nedodržení pracovních postupů.

1. Koroze hliníku / kavitace (tvorba dutin)



Použití nevhodných chladicích kapalin nebo obyčejné vody vede ke korozi hliníku.

Použitím předepsaného a kvalitního chladicího média nedochází ke korozi.

2. Přehřátí



Příčinou poškození je nedostatečná funkce chladicího systému.

3. Porucha vstřikování



Závady v průtoku tryskou (špatné nastavení, nečistoty, apod.) mohou být příčinou úniku paliva do spalovacího prostoru.

Cyklické vzplanutí nahromaděného paliva může naviť a erodovat hlavu válce.

4. Příliš vysoký utahovací moment (uložení vačkových hřídelí nebo vstřikovacích trysek)



Vždy dodržujte výrobcem předepsané utahovací momenty. Pokud tak neučiníte, vystavujete se nebezpečí prasknutí nebo odlomení utahovaného dílu.

5. Špatné nastavení rozvodů



Správné nastavení rozvodů je důležitým momentem při výměně hlavy motoru.

6. Použití opotřebovaných hlavových šroubů



- Opětovné použití starých hlavových šroubů má za následek nedostatečný utahovací moment. Vždy použijte nové šrouby, zejména pokud montujete novou hlavu válců.
- Velmi důležité je dodržení výrobcem předepsaného postupu utahování. Tyto informace jsou vždy k dispozici v našich sadách hlavových šroubů.

POZOR: Ve všech případech výměny hlavy válců je nutné odstranit také závadu motoru, jenž poškození hlavy způsobila (např. vadný termostát či vodní pumpa, zanesený nebo netěsnící chladič apod.)!

KOMPLETNÍ NABÍDKA DÍLŮ PRO OPRAVY MOTORŮ

Ve snaze neustále rozšiřovat sortiment a vylepšovat s ním související služby se produktový management APM Automotive již od začátku roku 2010 zaměřil na motorové díly s cílem přinést na český trh jejich ucelenou nabídku.

„Od začátku je naším hlavním partnerem a dodavatelem německá společnost Kolbenschmidt, ke které jsme přidávali další dodavatele – specialisty v tomto oboru. Myslím, že našim zákazníkům už naše úsilí přináší při opravách motorů úspěchy,“ říká produkt manažer David Jeřábek, který do svého produktového portfolia postupně zařadil motorová těsnění osvědčených značek Ajusa a Elring, pístní kroužky a ložiska japonského výrobce NPR (Nippon Piston Ring) či hlavy válců a vačky od renomované španělské firmy AMC. Zatím posledním rozšířením této speciální motorářské nabídky jsou neosazené hlavy válců, vačkové a ojnicí hřídele značky ET – EngineTeam, jejíž nabídku začátkem roku 2012 doplní i další díly jako zdvihátka, podložky, ventily apod.

„Letos jsme se začali více věnovat problematickým motorům a hledání řešení. A některá nám nabídla právě značka ET, jejíž specialitou je například kompletní montážní sada na problémové motory VAG 2.5 TDI sestavená z prověřených motorových dílů od uznávaných výrobců. Jedná se o díly v originální prvovýrobní kvalitě, nejčastěji přímo o výrobky Kolbenschmidt doplněné odpovídajícím příslušenstvím,“ vysvětluje Jeřábek, který na příští rok plánuje sestavení speciálního týmu APM Automotive zaměřeného právě na motorové díly a problematiku motorářských oprav. Jedním z úkolů tohoto týmu by přitom mělo být i navrhování a sestavování servisních sad přímo dle aktuálních potřeb trhu.

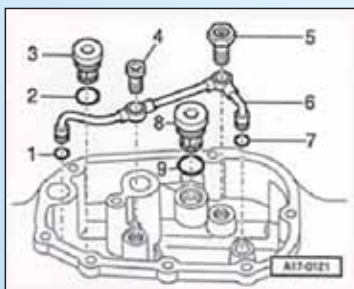


■ PŘÍPAD Z PRAXE:

**motory VW/Audi/Škoda 2.5 TDI V6
(110, 114 a 132 kW, kódy AYM, AFB, AKN, AKE)**

Příkladem, kdy použití kompletní vačkové sady může předejít komplikacím, je výměna vačky u některých koncernových motorů 2.5 TDI. Ze zkušeností mechaniků, kteří v minulosti řešili reklamace a stížnosti na v krátké době opětovně poškozenou vačkovou hřídel, vyplývá nutnost výměny nejen poškozené vačky, ale všech vačkových dílů včetně hydraulických zdvihátek, vahadel, podložek a zpětných tlakových ventilů.

Tuto výměnu kompletní sady navíc předepisují i koncerny VW a INA (výrobce zdvihátek)! A také zákazníci, kteří od APM Automotive odebrali tuto kompletní sadu (obj. č. ETHV0001), potvrzují, že takto opravené motory opět fungují bez závad.



■ PROČ MĚNIT I ZPĚTNÉ VENTILY?

Vzhledem ke zjištěným nedostatkům v mazacím okruhu uvedených motorů je doporučeno vypuštění maximálního množství starého oleje a důkladné propláchnutí motoru speciálním přípravkem. A také **výměna dvou pojistných tlakových ventilů** v mazacím okruhu. Tyto ventily (na schématu č. 3 a č. 8) brání odtoku oleje z horních částí motoru (prostoru vačkových hřídel a hydraulických zdvihátek) zpět do spodní části, takže zabraňují případnému chodu 'na sucho' po nastartování, kdy olej ještě není v prostoru nízkého tlaku v horní části motoru. Dokud nedojde k zaplavení hydraulických zdvihátek, vahadel a vačkových hřídel olejem, dochází jejich chodem na sucho k otěru a následnému neúměrně

rychlému opotřebení. Případné poškození dílů rozvodového mechanismu opotřebením proto v takovém případě nelze připisovat kvalitě materiálu těchto dílů.

■ PÁR DŮLEŽITÝCH POZNÁMEK:

- Po provedení všech prací na ventilovém rozvodu je vhodné opatrně **otočit klikovým hřídelem** o dvě otáčky pro kontrolu, že při nastartování nedojde ke kolizi žádného ventilu s pístem.
- Po dokončení montáže zdvihátek je nutné nechat motor **30 minut** v klidu a **NESTARTOVAT**. To proto, že jednotlivé prvky hydraulického vyrovnávání se musí tzv. 'usadit'.
- Výrazný vliv na životnost a správnou funkci těchto dílů má **použití kvalitního motorového oleje** předepsané specifikace a také olejového filtru ze syntetického materiálu.

KOLBENSCHMIDT

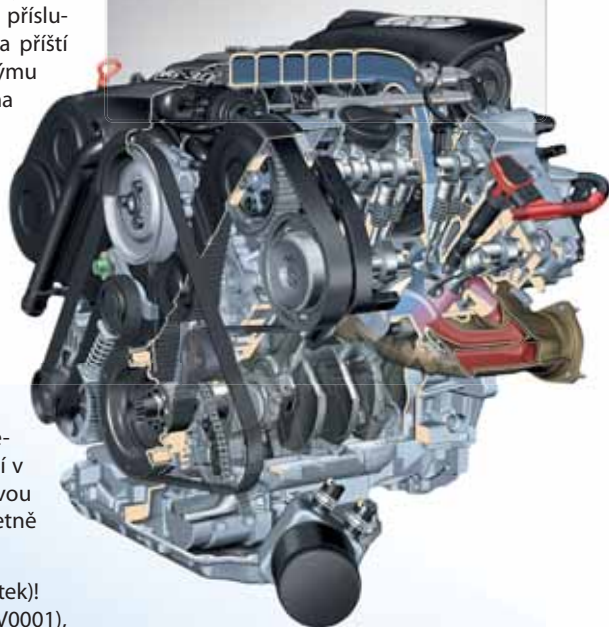
ajusa

elringklinger

NPR

AMC

ET ENGINE TEAM



Vadná vačka



Poškozené zdvihátko



DESÁTERO RAD

PRO NÁKUP AUTOBATERIE

1 Jak se rozhodovat při koupi nové baterie?

Vždy je třeba se řídit doporučením výrobce vozidla nebo baterie a jeho osazovacími tabulkami. Výkonnější baterie není na závadu, slabší baterie nevydrží.

2 Kdy je výhodné koupit dražší značkovou baterii?

a) Pro vůz s bohatou el. výbavou
b) Najezdí-li vůz přes 15.000 km ročně
c) Při velkém množství startů
d) Při provozu převážně ve městě
Čím více bodů vůz splňuje, tím je pro něj kvalitní baterie důležitější a výhodnější.

3 Kdy stačí levnější baterie?

a) Pro starší vozy 'na dojetí'
b) Pro vůz s malou el. výbavou
c) Při občasných jízdách (1 - 2x týdně)
Je výhodné koupit levnější baterii a ušetřit peníze investovat do dobíječky.

4 Je potřeba baterii dobíjet?

Ano, vždy pokud klidové napětí baterie klesne pod 12,5 V – obvykle je nutné i při občasných jízdách nebo při jízdách jen na krátké vzdálenosti.

5 O bezúdržbovou baterii není třeba se starat?

U tzv. bezúdržbové baterie není třeba a většinou ani možné kontrolovat hladinu a případně doplňovat elektrolyt. Všechny ostatní body údržby jsou ale nezbytné – tzn. udržovat baterii stále v nabitém stavu i v čistotě (včetně pólů a svorek), kontrolovat integritu spojení baterie s vozem!

6 Proč se o baterii starat, když ji lze v záruce vyměnit?

Záruka se vztahuje jen na výrobní vady a vady materiálu, ne na poškození baterie vinou provozu v rozporu s návodem k obsluze (ponechání nebo provozování ve vybitém stavu, přetěžování, cyklování...).

7 Lze takovému selhání baterie včas zabránit?

Za předpokladu, že baterie je udržována v nabitém stavu a aplikace je správná, počet problémů spojených s baterií bude minimální. Pravidelné kontroly baterie, startéru a nabíjecí soustavy odborníkem dokáží odhalit začínající problémy a předejít nečekanému selhání.

8 Jaká je životnost baterie?

Životnost baterie ovlivňuje mnoho faktorů. Z externích je to konstrukce a dodržení výrobní technologie, z interních např. frekvence startů, počty a délky jízd, stav a množství elektroinstalace vozu, funkce dobíjecí soustavy atd. Než tedy stanovit životnost předem.

9 Proč dříve nebylo tolik problémů s bateriemi?

Dříve nebyly na baterie kladeny zdaleka takové nároky. Celkový příkon elektroinstalací ve voze se v posledních letech značně znásobil. Naopak výrobci se snaží hledat maximální úspory v konstrukci i technologii výroby. S bateriemi bývaly problémy i dříve – např. u Škody Favorit byla průměrná životnost 3 roky.

10 Mají startovací baterie paměťový efekt?

Ne, to je problém jen alkalických baterií (např. Ni-Cd, Ni-mh). Přesto se u olověné startovací baterie může vyskytovat obdobný efekt. Je-li ponechána delší čas ve vybitém stavu, krystalky sulfátu v aktivní hmotě pomalu mění formu a objem a nemohou být již rozpuštěné opětovným nabíjením. Baterie tak ztrácí výkon i kapacitu. Tento proces, tzv. sulfatace, je nevratný a v pokročilém stavu již neumožní vozidlo nastartovat.



Proč prodloužená

Častou námitkou proti prodloužené záruce je, že většina reklamací je stejně zamítnuta. A statistika dává tomuto argumentu zdánlivě za pravdu, neboť přes 90% problémů není zapříčiněno výrobní vadou baterie, ale nevýrobními poruchami způsobenými sulfatací, opotřebením, hlubokým cyklováním či mechanickým poškozením. A na ty se záruka – ať již klasická dvouletá, či prodloužená – samozřejmě nevztahuje.

Přesto má prodloužená záruka celou řadu výhod:

Pravidelné kontroly baterie i vozu!

Záruka s pravidelnými kontrolami nejen prodloužuje garanci výměny baterie za novou v případě výrobní vady, ale hlavně chrání baterii před možným selháním způsobeným nevhodným provozem či údržbou, na které se záruka nevztahuje a které mohou baterii v krátké době zničit.

Přenechání starostí specialistům

Startovací baterie není běžný náhradní díl – je to 'živý' produkt s omezenou životností ať v provozu či při skladování. V baterii probíhají různé elektrochemické procesy, které jsou přímo závislé na podmínkách, ve kterých baterie pracuje.

Pravidelné kontroly

Prodloužení záruky je bezplatné. Jedinou podmínkou jsou pravidelné kontroly baterie i s elektroinstalací vozidla (perfektní elektroinstalace je nutnou podmínkou pro maximální životnost baterie).

SULFATACE



DŮLEŽITÉ JE ZJISTIT PŘÍČINU

Při vyřizování reklamace startovací baterie je vždy výhodou, může-li být baterie posuzována zároveň s vozidlem, ve kterém je provozována. To často pomůže odhalit skutečnou příčinu problémů baterie tak, jako to bylo v případě z praxe dlouholetého dodavatele autobaterií...

Na začátku byl zákazník, který chtěl reklamovat zhruba rok a půl starou baterii s kapacitou 74 Ah. Baterie je prý v poslední době příliš slabá, a pokud nechá auto stát několik dní, musí ji nabít a teprve pak se mu povede nastartovat. A protože byl zákazník vstřícný, vyhověl žádosti prodejce, aby spolu s baterií nechal otestovat i své auto. Jednalo se o Opel Astra 1.7 D (motor DTL) a podle sdělení majitele jej před nedávnem kontroloval automechanik a nezjistil na elektroinstalaci žádnou závadu. Údajně prý měřil i odběr proudu v klidovém stavu a rovněž bez nalezení chyby. To tedy vedlo k závěru, že problém je v baterii.

■ Měření baterie

„První věc, kterou jsme po kontrole údajů ze záručního listu udělali, bylo změření klidového napětí baterie. Naměřili jsme jen 12,34 V a to bezprostředně po cca 40 km dlouhé jízdě. Pokud by ale vše bylo v pořádku, napětí by mělo být okolo 13 V,“ popisuje zástupce dodavatele autobaterií ing. Jiří Gabriel. Z jednoho údaje ale ještě nebyl schopen určit, zda je problém v baterii nebo v dobíjecí soustavě auta. K tomu potřeboval zjistit startovací proud.

„Elektronický tester ukázal 446 A, tedy hodně málo na baterii s kapacitou 74 Ah. Tyto dvě naměřené hodnoty již dávaly tušit, že se bude jednat o sulfatovanou baterii. Pro získání jistoty jsme ještě změřili hustotu elektrolytu v článcích, což bylo velmi jednoduché, neboť se jednalo o baterii s víčky a bylo tedy možné použít hustoměr. Hustota v článcích byla v rozmezí 1,14 - 1,16 g/cm³, což znamená hluboce vybitou baterii,“ dodává Gabriel, který vyzpovídáním majitele auta získal další informace důležité pro posouzení celého problému...

■ Další informace a test auta

Astra najezdí ročně zhruba 10.000 km při majitelových cestách pro zaměstnání v Praze. To je tedy dostatečně silný provoz na to, aby při správné funkci dobíjecího systému nedocházelo k sulfataci baterie. Dalším důležitým poznatkem bylo, že dříve měl vůz osazen tzv. 'gelovou' baterií, tedy uzavřenou baterií bez potřeby kontroly a dolévání destilované vody.

Následovala tedy kontrola dobíjecí soustavy. Ta spočívala především v měření napětí na pólech baterie u nastartovaného vozu. Po delší době, kdy napětí neustále rostlo, se po přidání plynu hodnoty nabíjecího napětí ustálily na cca 13,7 V, tedy na spodní hranici napětí potřebného pro nabíjení. Pro hybridní baterie je tato hodnota dostačující, ale pro současné



Opel Astra 1.7 D

vápníkové baterie (Ca/Ca) je to málo. Zvláště, když po rozsvícení hlavních světel napětí okamžitě pokleslo na 13,3 V. A to v autě zůstalo ještě několik dalších nezapnutých spotřebičů.

„Závěr našeho testu byl jasný již po první části měření, tedy po testu baterie. Baterie byla hluboce vybitá a sulfatovaná, takže se již nedala nabít běžným nabíjecím procesem nebo alternátorem. Teprve po změření vozidla ale bylo možné určit příčinu, tedy nízké nabíjecí napětí,“ říká zkušený dodavatel baterií s tím, že po vysvětlení situace majitel vozidla pochopil, že závada byla v jeho autě. U tohoto motoru je alternátor uchycen v gumových silentblocích a závada mohla být i v zoxidovaném ukostření alternátoru. Každopádně bylo třeba demontovat a opravit alternátor.

■ Zamyšlení na závěr

„Takže další neoprávněná reklamace. Přesto byl zákazník nakonec spokojený, protože baterii jsme zachránili a bude dál sloužit,“ uzavírá Jiří Gabriel. Zároveň se ale zamyšlí, co by se stalo, kdyby obdržel jen baterii na reklamaci a neměl možnost zkontrolovat vozidlo ani informace o jeho provozu. „Závěr z kontroly baterie by byl stejný – sulfatace, tedy nevratné poškození způsobené ponecháním baterie ve vybitém stavu. Baterii bychom vrátili, reklamaci vyhodnotili jako neoprávněnou a zákazník by byl zákonitě rozhořčen. Vždyť kamarád odborník auto prohlédl a on tedy ví, že v něm chyba není. Pokud bychom baterii vrátili odsulfatovanou, nějakou dobu by s ní jezdil a potom by se celý problém se sulfatací opakoval. Špatná reklama pro nás i pro značku baterie a to jen kvůli neodbornému posudku. Kolik takových případů asi je?“

o záruku baterie

Specialista na baterie

Nechceme zpochybňovat odbornost automechaniků a autoelektrikářů, nicméně bez hlubší znalosti fungování baterie a procesů v ní probíhajících nelze z naměřených hodnot vyvodit kvalifikované závěry. A znalost problematiky baterie není u těchto profesí stoprocentní a i v „odborných kruzích“ se vyskytuje mnoho mýtů a matoucích informací.

Bezproblémový provoz

Prevence a pravidelná údržba je zárukou bezproblémového provozu baterie – předchází nepříjemným situacím s nefunkčním autem.

Ochrana před nečekaným selháním

Pravidelné kontroly odhalí začínající problémy v baterii. Včasná náprava (např. dodatečné nabíjení baterie) zabrání následnému zničení baterie.

Úspora nákladů

Díky pravidelným informacím o stavu baterie a elektroinstalace vozu lze včasnou údržbou předcházet zvýšeným nákladům na opravy či výměny alternátoru, startéru, baterie atd.

Prodloužení životnosti

Je-li baterie udržována v dobrém stavu a aplikace je správná, počet problémů bude minimální a životnost maximální!

Odborná pomoc a servis

Při prodloužené záruce baterie máte jistotu, že se o Váš vůz starají skuteční odborníci v oboru.

Startovací baterie se za poslední tři roky staly horší a dražší... Přesně to vyplývá z testů uznávaných expertů německého autoklubu ADAC zveřejněných počátkem prosince 2010. Jsou ale výjimky. Např. baterie **MOLL M3plusK2** s kapacitou 71 Ah v testu nejen 'vyhrála', ale zároveň prokázala ve srovnání s rokem 2007 i zlepšení. Nezávislý test uznávaného autoklubu se tak stal dalším potvrzením špičkové kvality baterií se značkou **MOLL**, které na český aftermarketový trh přináší výhradně **APM Automotive**.

ADAC: test autobaterií

(překlad zprávy ze stránek www.adac.de)

Někteří výrobci autobaterií podvádějí! Skutečný výkon a kapacita baterie se ne vždy shodují s hodnotami deklarovanými na baterii. To byl výsledek testu šesti startovacích baterií provedeného autoklubem ADAC. A protože stejné produkty měli experti z ADAC pod lupou i v roce 2007, letošní test navíc ukázal, že se baterie staly z části horší a přesto dražší.

Již na začátku testování dvě ze šesti baterií propadly kvůli špatným hodnotám v testu studeného startu, proto tyto baterie (Exide Premium 722 a EA Banner Power Bull) již nebyly předmětem dalšího testování a dostaly ohodnocení 'nedostatečný'. Další dvě startovací baterie (Arktis Qualitätsbatterie a Arktis High Tech) dostaly z testu studeného startu známku 'dostatečný' a baterie Bosch Silver dostala známku 'uspokojivý'. Nejlepší baterie s hodnocením 'dobrý' je menší MOLL M3plusK2 (71 Ah). Dosáhla nejen nejlepších výsledků zkoušek, ale navíc vykazuje ve srovnání s rokem 2007 mírné zlepšení.

Kontrolována byla také kapacita baterií. Baterie byly podrobeny testům spotřeby vody, schopnosti nabíjení, odolnosti proti otřesům či proti hlubokému vybití. Dále byla prověřena odolnost proti cyklickému namáhání a odolnost proti korozi desek.

Zejména chladné období každoročně ukazuje, že baterie představují nejčastější příčinu poruch. Poté, co se zvýšila poptávka automobilového průmyslu po bateriích systému stop-start, je možné, že výrobci baterií soustřeďují své hlavní výrobní a vývojové kapacity právě na tyto typy baterií a zanedbávají stávající obchod náhradní spotřeby. Kromě toho nemůže spotřebitel poznat, kdy byla baterie vyrobena. Většina výrobců osazuje své baterie kódem, ale pouze výrobci z něj rozluští datum výroby.

ADAC proto vyzývá výrobce, aby baterie značili jasně a srozumitelně datem výroby a uváděli datum čerstvosti (dobíjení). Také doporučení intervalu kontrol by mělo být viditelné. V případě potřeby mají mít baterie také údaj o záruční době a rozsahu.



ADAC TEST BATERIÍ

Produkt	Důležitost	Moll M3plusK2	Bosch Silver	Arktis Qualitätsbat	Arktis High Tech	Exide Premium	Banner Power Bull
Startovací výkon	30%	+	o	o	Θ	-	-
Kapacita	15%	1,7	2,0	2,9	3,6	2,6	3,3
Studený start	15%	3,2	3,6	3,9	3,9	4,8	5,5
Technická zkouška	35%	+	++	++	+	*	*
Spotřeba vody	13%	1,2	1,1	1,4	1,3	*	*
Příjem nabíjení	6%	0,6	1,8	0,6	2,8	*	*
Vibrační odolnost	8%	0,6	0,6	0,6	0,6	*	*
Nabíjení po hlubokém vybití	8%	4,5	1,8	3,2	2,5	*	*
Trvanlivost	35%	++	Θ	-	-	*	*
Cyklická odolnost	20%	0,9	2,9	4,1	4,3	*	*
Koroze	15%	2,0	5,5	5,5	5,5	*	*
ADAC hodnocení		+	o	Θ	Θ	-	-
Srovnání s rokem 2007		↗	↘	↓	↗	↓	↓
Hmotnost 2010	kg	19,1	16,6	16,8	16,4	17,9	17
Hmotnost 2007	kg	19,6	17,2	18,1	16,9	17,4	17,7
Cena 2010	Euro	139,00	132,00	114,50	126,50	96,35	119,00
Cena 2007	Euro	145,00	133,00	80,00	78,00	122,00	149,00

■ ++ 0,6 - 1,5 velmi dobré ■ + >1,5 - 2,5 dobré ■ o >2,5 - 3,5 uspokojivé ■ Θ >3,5 - 4,5 dostatečné ■ - >4,5 - 5,5 nedostatečné
 ↗ - zlepšené ↘ - tendence zhoršení ↓ - výrazně zhoršené

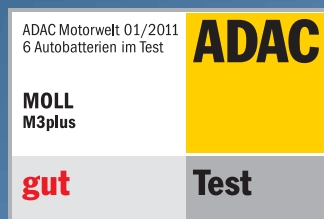
* Vzhledem ke špatným hodnotám v testu studeného startu již tyto baterie nebyly dále testovány a dostaly ohodnocení 'nedostatečné'

VÍTĚZ TESTU AUTOBATERIÍ !

mOLL BATTERIEN

Made in Germany

MOLL M3 plus K2 Doppeldeckel
- nejlepší baterie ve všech aktuálních testech



mOLL Kamina start
Milionkrát osvědčená po celém světě



mOLL AGM
Ideální pro stop-start systém



mOLL Kamina truck
Velká s obřím výkonem

Před 65 lety se první baterie **MOLL** postarala o dobrý rozjezd firmy. Od té doby opustily výrobní závod **MOLL** v Bad Staffelsteinu milióny baterií používaných po celém světě.

Vedle průkopnických technických řešení s řadou vlastních patentů jsou firemní filozofie hlavně vysoké nároky na špičkovou kvalitu ve výrobě. Proto značka **MOLL** i do budoucna garantuje prémiovou kvalitu všech svých výrobků.

Vysokou kvalitu baterií **MOLL** opakovaně potvrzují nezávislé produktové testy i spolupráce s významnými výrobci automobilů

MOLL je tradiční dodavatel do automobilové prvovýroby (např. AUDI, VW, PORSCHE, ŠKODA, KARMANN, LAMBORGHINI, LIEBHERR, MAN, DAIMLER a další)



DIAGNOSTIKA TEAM

JAK OSCILOSKOP ATAL UŠETŘIL NEMALÉ PENÍZE

Na konkrétních příkladech ze své praxe přibližují diagnostičtí specialisté servisního konceptu AutoPROFITEAM využití moderních diagnostických přístrojů v autoopravárenství. Tentokrát se Miroslav Lucák zaměřil na osciloskop a jeho efektivní použití, které ušetřilo spoustu zbytečné práce a výdajů. Měření totiž vyvrátilo původní špatnou diagnózu závady na poměrně běžném vozidle...

Vše začalo pozváním diagnostického specialisty **APM Automotive**, aby v jednom autoservisu předvedl nový osciloskop Multi-Diag Scope od firmy Atal.

„S technikou ATAL mají v tomhle zavedeném servisu už letité dobré zkušenosti. Využívají ještě předchozí generace přístrojů jako je např. motortester AT520M, ze současných přístrojů je to pak Atal Access, tedy tester pro komunikaci s řídicí jednotkou. A teď se zajímali také o dvoukanálový osciloskop,“ popisuje vybavení

servisu **Miroslav Lucák**, na kterého po příjezdu již čekala „práce“. Připravení mechanici jej totiž hned zavedli k octávii se závadou v motoru a slovy: „Tak se s tím osciloskopem ukaž. My už víme, co s tím autem je,“ jej vyzvali na malý diagnostický soubor...

Tak nastoupil Miroslav Lucák se svojí diagnostickou technikou a s cílem potvrdit závadu. A začal prověřením možností napojené diagnostiky ATAL Access v parametrech – vozidlo na volnoběh.



DIAGNOSTIKA TEAM
V AKCI:

Testovaný vůz **Škoda Octavia**
1.9 TDI PD, (74 kW), r.v. 2002



POPIS ZÁVADY:

Nerovnoměrný chod motoru (běží na tři válce). V paměti závad se nezaznamenal žádné chybové hlášení a komprese na všech válcích byla podle měření provedených k tomu určeným manometrem v pořádku.

ZÁVĚR SERVISU:

Jeden ze vstřikovačů je vadný!

Závadu tedy mělo odstranit chemické vyčištění palivové soustavy na vozidle, v případě neúspěchu pak následná demontáž vstřikovačů a jejich testování a eventuelní oprava na specializovaném pracovišti.

1 VAG kanál 13:

velká difference mezi 1. a 2. válcem – chyba, řídicí jednotka na prvním válci vstřikovanou dávku přidává a na druhém ubírá!

Multi-Diag 10.3	
SKODA OCTAVIA, Dieselový motor, 1.9TDI / 74 kW - ATD	
Odchylka vstřikování - skupina 13:	
Válec 1	2.99 mg/zdvih
Válec 2	-3.01 mg/zdvih
Válec 3	0.09 mg/zdvih
Válec 4	-0.31 mg/zdvih

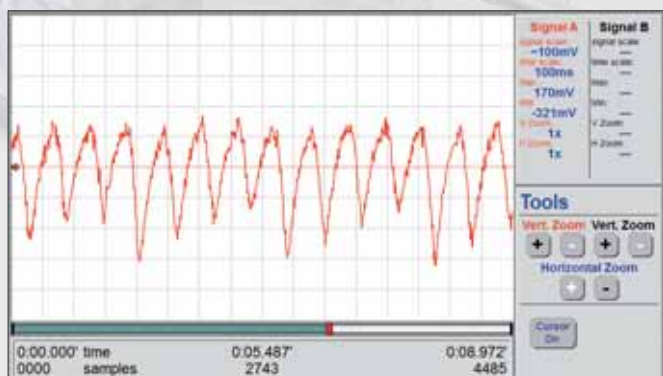
2 VAG kanál 4:

postavení rozvodů OK

Multi-Diag 10.3	
SKODA OCTAVIA, Dieselový motor, 1.9TDI / 74 kW - ATD	
Předvstřik - skupina 4:	
Otáčky motoru	920 ot./min
Požadovaný předvstřik	0.0° po HÚ
Požadovaná doba vstřikování	6.1°Kč
Synchronizační úhel	0.6°Kč

A pak už přišel ke slovu již zmiňovaný osciloskop **ATAL Multi-Diag Scope** a to při testování relativní komprese v režimu zobrazení střídavé složky elektrického napětí z akumulátoru. Startování bylo prováděno s odpojenými vstřikovači. A právě tady odhalil osciloskop někde v kompresi chybu:

- 3** Oscilogram ukázal nerovnoměrné poklesy napětí mezi válci o více než 20%.



Další obrázek je zobrazením signálu snímače hmotnosti nasávaného vzduchu při volnoběhu se zaměřením na sledování rovnoměrnosti tlakových pulsů v sání (viz. poklesy napětí):

- 4** Zřetelné propady svědčí o tom, že se z jednoho válce vzduch vrací zpět, tzv. 'střílí do sání'.



Závěry diagnostika z tohoto měření byly jasné - chyba není ve vstřikovači, ale někde v motoru a je tedy potřeba jej rozebrat. Místní zkušební mechanik ale důrazně nesouhlasil a argumentoval měřením komprese motoru: „Budík je budík, a tam byla komprese v pořádku - na všech válcích 28 bar“.

Přes skeptický pohled na grafy z osciloskopu se ale nakonec mechanik do demontáže po-nořil. Posledním přesvědčujícím argumentem přitom bylo, že po odpojení sací hadice u EGR ventilu bylo lépe z motoru slyšet, jak se vzduch vrací a pulsuje.

Na dalších obrázcích pořízených po rozebrání motoru je už patrná skutečná příčina nerovnoměrného chodu motoru. „Prošoupané zdvihátko na druhém válci výfukového ventilu a vydřená vačka. To vysvětluje fakt, že na budíku vycházela komprese v pořádku, tedy že i vadný válec 'nafoukal'. Sací prostor těsnil, jen protože se výfukový ventil neotevíral dostatečně,“ vysvětluje Miroslav Lucák s tím, že až jednoduché a rychlé měření relativní komprese osciloskopem ukázalo, že stav mezi všemi válci není stejný. „Doměřením na váze vzduchu jsme si už jen potvrdili naše domněnky.“



ZÁVĚR:

Přestože v tomto případě se i tak jednalo o poměrně drahou opravu vozidla, byl zákazník ušetřen zbytečného testu a opravy vstřikovačů. Praxe totiž bývá taková, že v každé testované sadě se nějaký špatný vstřikovač najde.

A příčina této závady? Těch může být několik. Např. nekvalitní olej nebo nedodržené předepsané intervaly jeho výměny. V úvahu samozřejmě připadá také výrobní vada nebo nějaký neodborný zásah...

Stručné hodnocení osciloskopu

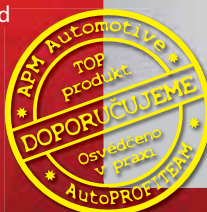
ATAL Multi-Diag Scope je dvoukanálový digitální diferenciální osciloskop - tzn., že má oddělené měřicí kanály - který disponuje velice slušnými technickými parametry. V samotném základu umožňuje kromě měření napětí i měření odporu, průchodnosti a funkci diod. Při rozšíření přístroje o bohaté příslušenství lze změřit i elektrický proud, vysoké napětí v zapalování, teplotu a další veličiny ve spojení s motortesterem. Největší výhodou tohoto přístroje vhodného i pro „nenáročného uživatele“ je jednoduchý a přehledný ovládací software s velkou škálou přednastavení pro měření jednotlivých signálů s možností ukládání a zobrazení nasnímaných průběhů. Program umožňuje ukládat nejen jednotlivé obrázky, ale díky funkci record i průběh záznamu v čase. Na záznamech lze provádět i tzv. zoomování, pod záznamem signálu se zobrazují i důležité mezní hodnoty. Další možností je tisk aktuálních průběhů i ze záznamu. Významným plusem je také zájem českého výrobce se školícím programem a samozřejmě i dobrý poměr příznivé ceny s vysokou kvalitou.“

Miroslav Lucák, autodiagnostik

Multi-Diag Scope



Cena od **26.200,- Kč**



První start - první bedna!

První sezóna - první titul!

Když rallyový jezdec Sláva Ducháček viděl kartcross, byl nadšený, a tak hned využil naskytnuté možnosti do této nové motoristické disciplíny přestoupit. A hned při jeho prvním startu v dubnu 2011 z toho bylo umístění na stupních vítězů. Na konci mistrovské sezóny 2011 měl Sláva na svém kontě titul šampióna České republiky. Kdyňský závodník tedy rozhodně může být spokojený...



Sláva Ducháček - Mistr České republiky 2011

„To je pravda, letošní sezona se nám povedla. Při každém svém startu jsem stál na bedně. Přesto jsem na poslední závod jel bez ambicí. Byl to třetí závod ve třech týdnech a já byl trochu unavený. Ale nechtěl jsem to soupeřům nechat zadarmo a nakonec to takhle vyšlo. Takže jsem nadšený,“ říká kdyňský závodník, který se tak po letech strávených v rallyových soutěžích vrátil zpět ke svým kořenům.

„Na autokros jsme s tátou jezdili už asi od svých 12 let. A s vlastním závoděním jsem začínal při rallycrossu na tehdy nové trati v Domažlicích. Nejprve s dvojkovým golfem GTI, později jsem koupil favorita už v závodní úpravě s dvoulitrovým motorem,“ vzpomíná Sláva na dobu, než jej zlákala rallye. V té zažil několik dobrých sezon. V roce 2006 se spolu s Petrem Dufkem a Škodou Felicia KitCar v barvách APM Automotive dokonce stali českými šampiony třídy A5. Později posádka přesedlala do špičkové-

ho Mitsubishi Lancer Evo IX ve třídě N4, ambiciózní projekt ale zůstal poněkud za očekáváním.

„Koncem roku 2010 jsem už na pokračování rallyové kariéry neměl peníze. Žádnou finanční sponzorskou podporu jsem neměl a provozovat z rodinného rozpočtu konkurenceschopný vůz bylo prostě neúnosné. A tak jsem lancery prodal. Zároveň jsem se ale poohlížel po nějaké jiné, finančně méně náročné závodní alternativě. Jasně, běhání je také laciné, ale to není nic pro mě. Chtěl jsem něco, co dobře jede a kart se zdál být přesně tím pravým pro mě. Zvláště když od působení v rallycrossu mám rád hromadné starty a souboje s ostatními na trati,“ říká jezdec nadšený nejen samotným závoděním, ale také nenáročností přípravy kartu. „Po závodech ho samozřejmě rozebereme, umyjeme, promažeme, vyměníme olej a vyčistíme vzduchový filtr. Jinak ale

**KART
CROSS
MASCOM CUP**

Kartcross se ve světě jezdí již řadu let a je mezi jezdci i diváky velice oblíbený.

V Česku se poprvé představil v roce 2010, a to hned jako mistrovský seriál 11 závodů v rámci MMČR v autokrosu. A po své úspěšné premiéře si Mascom Cup našel místo i v kalendáři pro rok 2011. Všechny kartcrossové buginy jsou prakticky stejné – jednotný rám, sériový motocyklový motor s objemem 600 ccm, sekvenční převodovka, hmotnost 310 kg, předepsané pneu, tlumiče i palivo.

zatím žádná výměna dílů nebyla nutná.“

Další vekou výhodou jsou i autokrosové zkušenosti Slávova dvorního mechanika Jana Hůly. Ten s autokrosem začínal už před více než 16 lety u kdyňského Milana Stárka (český autokrosový šampion z let 1995 a 96) a pak dělal mechanika i dalším jezdci. „Když jsem začínal jezdit rallye, tak jsme ho přitáhli k nám do týmu a od té doby u mě zůstal. Vlastně jako jediný, protože v kartcrossu stačí jeden mechanik. A Honza je skvělý mechanik a navíc dobrý kamarád,“ chválí Ducháček.

Před vstupem do kartcrossu sice uvažoval jen o pronájmu techniky, nakonec si ale pořídil vlastní kart. „Z možnosti pronájmu asi tři týdny před startem sezony sešlo. Ale promotér seriálu a zároveň výhradní dodavatel kartů Roman Kalvo-
da mi vyšel maximálně vstříc a prodal mi buginu připravenou pro jiného





Při prvním závodě v Sedlčanech byl Slávův kart ještě bílý (do průjezdu první louží)



Závěr sezóny už kdyňský jezdec absolvoval se zeleným vozem

zákazníka, kterému pak stihl připravit jinou. A tak jsem mohl začátkem dubna v Sedlčanech svůj kart vyzkoušet."

Káry jsou všechny stejné. Koupit se dá buď hotová bugina, která samozřejmě vyhovuje všem regulím, anebo její stavebnice, což jsou vlastně všechny předepsané díly, které si jezdec sám sestaví. Co ve stavebnici není, to si může každý sehnat, kde chce. Motory musí být bez jakýchkoliv úprav, s výjimkou povolené závodní řídicí jednotky. „Povolené jsou také úpravy výfuku, ale toho jsme využili až na poslední dva závody. Překvapivě to ale přineslo snížení výkonu o pět koní. To ale bylo tzv. na vrchu, kdy motor točí zhruba 15.000 otáček. Při závodech ale potřebuji spíše lepší průběh výkonu, aby se dalo rychle odjíždět ze zatáček. A výměnou za ztracených pět koní byly získané dva Nm při středních otáčkách a to je velké plus. Takže i přes všechna ta omezení je ladění kartu celkem alchymie," usmívá se kdyňský závodník.

I když auta jsou všechna prakticky stejná, startovní pole Mascom Cupu je celkem různorodé. Zkušené závodníky v něm doplňují sportovní nadšenci, kteří závodit začali až na 'stará kolena' a také draví mladíci - jednomu z jezdců bylo na začátku sezony jen 14 let. „Ti mladí kluci mají velkou výhodu ve své váze. Jak jsou buginy stejné, je každých deset kilo navíc hrozně poznat," vysvětluje úspěšný nováček nové, ale přesto již oblíbené motoristické disciplíny, jejíž startovní pole s doprovodem je prý jedna velká dobrá parta. „Ke konci sezony se

sice projevila trochu rivalita, ale jinak je autokros ve srovnání s rallye skvělým piknikem. Většinou vyrážíme v pátek s obytným vozem a přívěsem. Večer posedíme, popovídáme, grilujeme. V sobotu si můžeme přispat, projedeme přejímkami, po obědě se jedou měřené tréninky a první rozjíždka a večer opět pohodíčka a grilování. A v neděli se závodí. Přitom v pauzách mezi rozjíždkami můžu vidět souboje ostatních kategorií. Rallye je sice královnou motoristického sportu, ale pro mne to byl obrovský celotýdenní stres. Teď si na závody jezdím především odpočinout."

Spíše než zkušenosti z rallye prý Sláva při závodech kartů využívá svou hlavu. „Někteří jezdci jezdí opravdu dost bezhlavě, jenom rychle dopředu. Já se snažím spíše přemýšlet a trochu taktizovat. Neženu se dopředu, když vím, že

Původně byla Slávova kára bílá, ozdobená jen logy sponzorů, mezi kterými opět nechybí APM Automotive. Ale pro druhou část sezony dostala bugina zelenou barvu. „Bílá byla prostě moc bílá a fotografové mi říkali, že se nedá pěkně fotit, že se od ní příliš odráží světlo. A je pravda, že moje fotky ze závodů byly vždy horší, než fotky soupeřů. Tak jsem se rozhodl pro zelenou." Její premiéra v srpnu v Sedlčanech ale byla poněkud dramatická. Právě tam totiž Sláva zaznamenal svou první a zatím jedinou 'větší ránu'. „Bylo to při druhé rozjíždce, když jsem jezdil za Kubou Mrvkou. Dost se tenkrát prášilo, takže jsem moc neviděl a v docela velké rychlosti jsem 'zakopl' o mez. Auto vypadalo, že je dobré tak naložit na káru a odvézt. Roman Kalvoda měl ale všechny potřebné náhradní díly s sebou, pouze pro chladič musel zajet. Honza to moc spravovat nechtěl, ale někteří další mechanici se nabídli s pomocí a nakonec jsem na startu finálové jízdy nechyběl. Sice jsem stál až vzadu, protože třetí rozjíždku jsme nestihli, ale náhoda mi pomohla. Pořadatelé totiž při kropení tratě pokropili i startovní rošt a já jediný, jak jsem byl až vzadu, jsem stál jednou stranou na suchu. A po startu jsem to využil, vyrazil dopředu a nakonec vyhrál..."



Start jedné z finálových rozjížděk Mascom Cupu 2011



D-POWER^{NGK}

ŽHAVIČE PRO AFTERMARKET

■ Již pět let nabízí NGK žhavicí svíčky pod ucelenou řadou D-POWER a díky velké oblibě těchto svíček prodeje neustále stoupají...

Není se čemu divit, když některé novější motory jsou těmito žhavicími svíčkami osazeny již v prvovýrobě a většinou jiná alternativa není. Dalším důvodem je také ucelenost a širší nabídka. Sortiment D-Power nabízí 62 typů žhavicích svíček, které pokrývají téměř 90% všech běžných diesel motorů, přičemž převáž-

ná část žhavičů NGK je totožná s originálním dílem. Stejně jako u zapalovacích svíček přitom k identifikaci typů slouží vedle tradičního dlouhého označení také jednoduché číslování (1 - 62). Řada žhavičů D-Power zahrnuje jak keramické, tak kovové provedení žhavicích svíček.



NGK D-POWER: PŘEHLED TYPŮ

D-Power	Typ	Použití
1	Y-924J	ALFA ROMEO, ARO, BMW, CHRYSLER, CITROËN, FIAT, FORD, FSO, HYUNDAI, INNOCENTI, JEEP, LADA, LANCIA, LAND ROVER, MERCEDES-BENZ, OPEL, PEUGEOT, RENAULT, ROVER, SEAT, SUZUKI, TALBOT, VAUXHALL
2	Y-918J	AUDI, FSO, SEAT, SKODA, VOLVO, VW
3	Y-910J	CITROËN, FIAT, FORD, MAZDA, OPEL, PEUGEOT, RENAULT, ROVER, VAUXHALL
4	Y-732J	AUDI, DACIA, FORD, MITSUBISHI, NISSAN, OPEL, RENAULT, SEAT, SKODA, SUZUKI, VAUXHALL, VOLVO, VW
5	Y-937J	FORD
6	Y-916J	DAEWOO, MERCEDES-BENZ, SSANGYONG
7	Y-506J	OPEL, RENAULT, VAUXHALL
8	CY03	OPEL
9	Y-731U	CITROËN, PEUGEOT, ROVER
10	Y-503J	CITROËN, FIAT, NISSAN, PEUGEOT, RENAULT, ROVER
11	Y-745U	CHRYSLER, JEEP, MERCEDES-BENZ, SSANGYONG
12	Y-516J	RENAULT
13	Y-733J	MITSUBISHI
14	Y-748U	KIA, OPEL, SAAB, VAUXHALL
15	Y-913J	RENAULT, VOLVO
16	Y-925J	MERCEDES-BENZ
17	Y-730U	HONDA, LAND ROVER, RENAULT, ROVER
18	Y-515J	DACIA, MITSUBISHI, NISSAN, OPEL, RENAULT, SUZUKI, VOLVO
19	Y-927J	RENAULT
20	Y-741U	AUDI, CHRYSLER, FORD, JEEP, OPEL, SEAT, SKODA, VAUXHALL, VW
21	CY57	HYUNDAI, MITSUBISHI
22	Y-740U	HONDA, RENAULT, VOLVO
23	Y-935U	FIAT, OPEL
24	Y-504J	CITROËN, FIAT, LANCIA, PEUGEOT, SUZUKI
25	Y-933J	ARO, MITSUBISHI, RENAULT, VOLVO
26	Y-747U	ALFA ROMEO, FIAT, LANCIA
27	Y-524J	FORD
28	Y-711J	ISUZU, OPEL, VAUXHALL
29	Y-928U	FIAT, LANCIA
30	Y-930U	MERCEDES-BENZ

Žhavicí svíčky se dělí na svíčky s kovovou tyčkou a keramické svíčky. Obě mají speciální vlastnosti z hlediska teplotního chování:



Kovové žhavicí svíčky mají topnou spirálu a žhavicí tyčku z kovu odolného vysokým teplotám. Topné regulační spirály jsou umístěny v topné tyčce a společně vytvářejí odporový element. Topná spirála je přitom v přední části tyčky, kde vytváří topnou zónu, regulační spirála je upevněna k připojovacímu čepu přivádějícímu proud. Mezi spirálou a tyčkou je umístěn izolační prášek (oxid hořčíku). Topná spirála není tedy při spalování přímo vystavena nárazům při zážehu. Topná tyčka poskytuje topné spirále určitou ochranu před usazováním uhlovodíků vznikajících při spalování, což snižuje i riziko zkratu.



Na rozdíl od kovových žhavičů má topná spirála **keramické žhavicí svíčky** mimořádně vysoký bod tavení. Kromě toho je obklopena silikonovým nitrtem, což je extrémně odolný keramický materiál. Součinnost topné spirály a keramického pláště umožňuje dosáhnout vysokých teplot a extrémně krátkých časů předžhavení díky vynikající teplotní vodivosti. Keramické svíčky jsou menší, což je vhodné pro moderní motory, které mají k dispozici méně místa.

D-Power	Typ	Použití
31	Y-501U	AUDI, SKODA, VW
32	Y-507J	BMW, LAND ROVER, MG, ROVER
33	Y-911J	CITROËN, PEUGEOT, ROVER
34	Y-729U	LAND ROVER
35	Y-525J	FORD, JAGUAR
36	Y-534J	ALFA ROMEO, FIAT, LANCIA, OPEL, SUZUKI, VAUXHALL
37	Y-523J	OPEL, VAUXHALL
38	Y-746J	MERCEDES-BENZ
39	Y-701J	FORD, KIA, MAZDA, SUZUKI
40	YE04	CITROËN, FORD, MAZDA, PEUGEOT, SUZUKI, VOLVO
41	Y-929U	DAEWOO, MERCEDES-BENZ
42	Y-541J	HONDA, OPEL, VAUXHALL
43	Y-939J	FIAT
44	Y-531J	TOYOTA
45	Y-542J	TOYOTA
46	Y-543J	FIAT, SMART
47	Y-547AS	BMW
48	YE14	AUDI, MITSUBISHI, SEAT, SKODA, VW
49	Y-609AS	AUDI, VW
50	Y-607AS	AUDI, SEAT, SKODA, VW
51	Y8002AS	CHRYSLER, MERCEDES-BENZ
52	CZ104	AUDI, SEAT, SKODA, VW
53	CZ106	MERCEDES-BENZ
54	CZ303	MERCEDES-BENZ
55	CZ304	AUDI, SEAT, SKODA, VW
56	Y-1005J	CITROËN, FIAT, FORD, LANCIA, PEUGEOT
57	Y-1002AS	AUDI, SKODA, VW
58	Y-8001AS	CITROËN, PEUGEOT
59	Y-1007J	MITSUBISHI
60	Y-603J	OPEL
61	Y-519J	NISSAN
62	Y8003J	ALFA ROMEO, FIAT, LANCIA, OPEL, SUZUKI
63	Y1013J	TOYOTA
64	Y8005J	FIAT, IVECO
65	Y1012J	TOYOTA
66	Y-517J	RENAULT

IQ INDUSTRY:

semináře pro odborné učitele

■ *Nedílnou součástí servisního konceptu AutoPROFITEAM je rozsáhlý vzdělávací program. Ten není zaměřen pouze na samotné opraváře, ale také na středoškolské učitele a mistry odborné přípravy a jejich prostřednictvím na budoucí automechaniky. „Je důležité vychovávat si naše příští zákazníci, a protože celkem jedenáct našich vzdělávacích projektů má akreditaci ministerstva školství, byla by i škoda toho nevyužít. Proto jsme se zapojili do projektu IQ Industry,” vysvětluje ing. Ján Pančík, manažer APM pro vzdělávání a projekty.*



Lektor Ing. Luboš Kroužilek při školení učitelů ve Vysokém nad Jizerou

Počátky projektu IQ Industry se datují k první celostátní konferenci Sdružení automobilového průmyslu na téma 'Vzdělávání a výcvik v automobilovém průmyslu' konané v říjnu 2003. Tehdy představenstvo svazu přijalo mezi své priority cíl efektivně podpořit střední odborné školství a jeho vzdělávací programy zaměřené na technická povolání. První realizovaný projekt IQ Auto z let 2006-08 přesvědčil, že poptávka pro dalším vzdělávání učitelů odborných škol je mimořádná. A proto byl po skončení IQ Auto schválen a v polovině roku 2010 také zahájen navazující projekt IQ Industry. Jeho cílem je uspořádání více než stovky odborných seminářů a 150 praktických stáží pro učitele a to po dobu trvání projektu, tedy do 31. 12. 2012.

■ Úspěšná premiéra

Jednou z firem, které učitelům odborných škol nabízejí své školitele a vzdělávací systém, je i APM Automotive. „Do projektu jsme zapojeni ve dvou krajích, kde se IQ Industry setkal s

velkým ohlasem, tedy ve Středočeském a Libereckém,” vysvětluje Ján Pančík s tím, že v každém kraji je vybrána jedna škola, která organizuje školení pro odborné učitele z celého kraje. Ve středočeském kraji byla za tzv. Regionální vzdělávací centrum vybrána Integrovaná střední škola technická v Benešově a právě tam se v únoru 2011 uskutečnilo první školení zajištěné kdyňským dodavatelem autodílů. „Naše vzdělávací sekce tam provedla

seminář na téma klimatizace vozidel. Zkušený lektor ing. Lubomír Kroužilek předal více než dvěma desítkám učitelů ze šestnácti středních škol množství informací o základech a rozdělení systémů klimatizací v automobilech, o potřebě provádět kontroly a pravidelnou údržbu a samozřejmě i metodiku a ukázky. Seznámil je také s postupem diagnostiky a možnostmi oprav klima systémů,” vypočítává Pančík, který školení zajišťuje po technické a organizační stránce. „A protože školení se setkalo s velkým ohlasem, už v dubnu se v Benešově konalo další a začátkem prázdnin zavítal školitel AutoPROFITEAMu také do Integrované střední školy ve Vysokém nad Jizerou. Na podzim jsme pak připravili další dva semináře zaměřené tentokrát na opravy jednotlivých komponentů manuálních i poloautomatických klimatizací a climatroniku.”



Projekt IQ Industry vychází ze zkušeností projektu IQ Auto, rozšiřuje jeho klíčové aktivity a vytváří komplexní podmínky spolupráce průmyslových firem s jejich sektorem odborného školství a úřady práce ve spolupráci se zřizovateli škol a zaměstnavatelskými svazy.

DO PARTNERSKÉ SPOLUPRÁCE JSOU ZAPOJENY:

- Svaz průmyslu a dopravy
- Sdružení automobilového průmyslu
- Vzdělávací agentura Kroměříž
- Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
- Ministerstvo práce a sociálních věcí
- Ministerstvo průmyslu a obchodu
- Hospodářský výbor PS PČR
- Asociace krajů ČR
- Úřady práce a řada firem z celé ČR

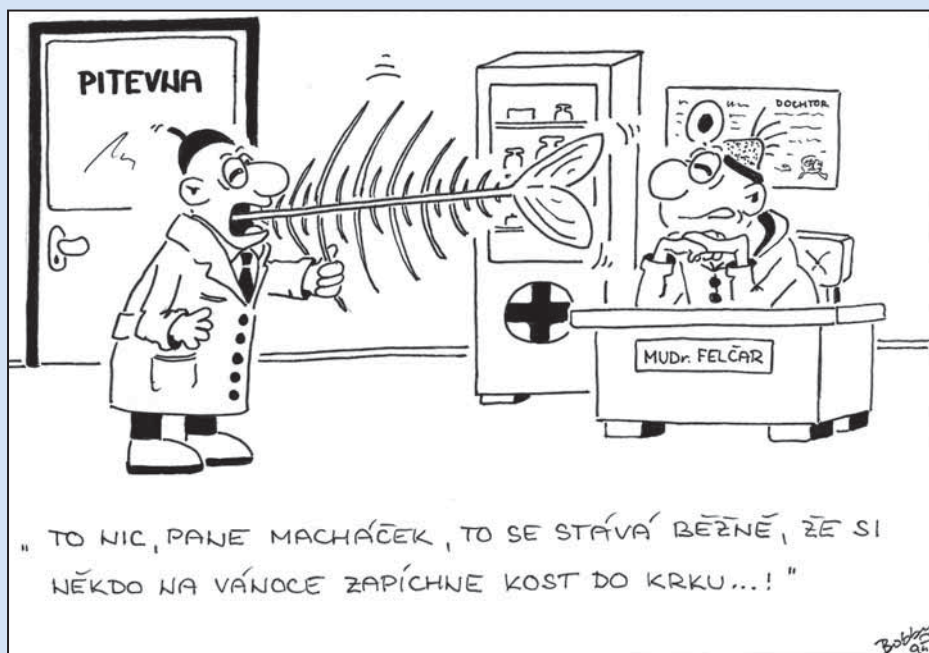
■ Aktivnější než giganti

Vzdělávací sekce AutoPROFITEAMu připravila pro učitele středních škol už čtyři různá školení a v hodnocení firem zapojených do projektu tak firma APM Automotive patří mezi nejaktivnější. V žebříčku přitom předstihla i takové giganty jako je Škoda Auto a.s. nebo Iveco Czech republik. A další školení APM Automotive ještě chystá, neboť potřebnou akreditaci od ministerstva má už jedenáct výukových programů. „Celkem jsme na sedmi seminářích proškoliли už 136 učitelů, kteří tak mohou nově nabitě znalosti předávat dál, tedy našim příštím zákazníkům. Některé semináře přitom s učiteli absolvovali i jejich žáci. A i to je důležité. Stejně jako to, že na seminářích učitelé získají i různé odborné publikace či katalogy, které mohou využívat k výuce,” vypočítává Ján Pančík výhody spolupráce se školami, ke kterým patří i možnost využívat učebny některých škol pro pořádání školení AutoPROFITEAMu.

„Kdo absolvuje všechny semináře, bude teoreticky schopen provést servis klimatizace na kterémkoli vozidle – samozřejmě v závislosti na vybavení školních dílen. Žáci se totiž mohou naučit nejen diagnostikovat závady a určit postup opravy, ale také objednat potřebné náhradní díly nebo poučit motoristu o obsluze a správném používání klimatizace po celý rok,” přibližuje školitel Luboš Kroužilek náplň klimatických školení a dodává, že mistři odborného výcviku s takto proškolenými žáky se nemusí obávat převzít novější model osobního vozidla do opravy.



■ BAVTE SE S NÁMI...



■ Vystoupí dvě blondýnky z auta a zabouchnou si vevnitř klíč. Jedna se zkouší dostat dovnitř pilníkem a druhá rukama. Vtom začne hřmít a jedna říká: "Ježiši Jano, začíná pršet a my jsme nezatáhly střechu!"

■ Povídá Rus: "Dělám ve fabrice na šicí stroje, tak jsem si řekl, že bych mohl jeden po součástkách pronést domů. Ale ať to skládám jak to skládám, vždycky mi vyjde lehký kulomet."

■ Lístek za stěračem zaparkovaného auta - Zpráva pro zloděje: Nádrž je prázdná, rádio nemám a motor je vylágrovaný. Druhý den stojí auto na cihlách a na skle přibyl další lístek - Pro majitele auta: Takže kola ti byla vlastně taky k ničemu.

■ Dvě blondýnky jdou do lesa pro vánoční stromček. Po dvou hodinách hledání se jedna zeptá té druhé: "Tak co?" "Ále, nikde nic." "Víš co? Tak vezmeme nějaký bez ozdób."

■ "Ještě nikdy jsem neviděl tolik suchých hub jako v neděli." "Neříkej, tys byl v lese?" "Ne, ale v naší hospodě došlo pivo."

■ Už jako dítě jsem se rád motal v kuchyni. A nemotal jsem se sám! Motala se máma, motal se i táta. A když jsem se v 15 rozhodl co dál, GAMBRINUS pro mě byl jasná volba...

■ V autobazaru chválí majitel auto: "Dvěstě kilometrů udělá bez jakýchkoliv problémů." Zákazník: "A nemohlo by vydržet přece jen o trochu déle?"

■ Policista zastaví auto: "Pane řidiči, jak to, že nemáte tachometr?" "A na co by mi byl? Při dvacítce mi vrže sedadlo, při čtyřicítce se klepe výfuk, při šedesátce mi poskakuje baterie a při osmdesátce mi cvakají zuby."

① Poznáš auto podle detailu?



Sudoku

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

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

② Poznáš zaniklou značku?

Především osobitými malými auty odvozenými od vozů Fiat se do podvědomí také českých motoristů dostala značka, kterou v roce 1955 společně založily koncerny Fiat a Pirelli. Navázaly přitom na historii firmy založené již v roce 1897 donem Edoardem B., která vyráběla automobily do roku 1939. Jméno zakladatele původní firmy zároveň tvořilo polovinu jména automobilky, jejíž nejúspěšnější modely nesly označení A111 a A112. 'Stodvanáctka' se přitom vyráběla v letech 1969 až 1986 a nakonec byla také posledním modelem značky, která byla v polovině 80. let připojena k automobilce Lancia a v roce 1989 zcela zanikla.



NÁŠ SORTIMENT



NAŠE POBOČKY

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

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

Karlovy Vary
Jáchymovská 89
tel. +420 255 729 652
karlovy.vary@apm.cz

Opava
Rybářská 1665/2
tel. +420 553 673 046
opava@apm.cz

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Znojmo
Družstevní 3392/5a
tel. +420 515 225 255
znojmo@apm.cz



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

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

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

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

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

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

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





DÍKY ZA SPOLUPRÁCI V ROCE 2011 A UŽIJTE SI KLIDNÉ A POHODOVÉ VÁNOČNÍ SVÁTKY...
DO NOVÉHO ROKU 2012 VÁM PŘEJEME JEN SAMÁ SPLNĚNÁ PŘÁNÍ, PŘÍJEMNÁ PŘEKVAPENÍ
A BEZSTAROSTNOU JÍZDU...

