



APM

AUTOMAGAZÍN



BUDUJEME PRO VÁS NOVÝ „SHOWROOM“ NÁŘADÍ V OLOMOUCI



Rozhovor s jednatelem CZIAIH - str. 8-9



Nový spoluzámětel- str. 8-10



Naše vína z Blatnice - str. 16-17

JAKOPARTS

PODVOZEK Sady měchů, řízení | Uložení příčných ramen | Pružiny podvozku |
Sady ložisek kol | Díly řízení+podvozku



Točí se! Řídicí a podvozkové díly pro asijské vozy.



Točí se! S řídicími a podvozkovými díly z našeho sortimentu Jakoparts. Řídicí a podvozkové díly víc než jen splňují hlavní úlohu při opravách na podvozku. Díky certifikovanému výrobnímu procesu jsou vzájemně přesně sladěny a tvoří kvalitní jednotku schopnou intenzivního namáhání.

Passt immer!

■ Slovo úvodem

„Čas má plné kapsy překvapení...“

Jan Werich



Jednou za čas přicházejí zásadní dějinné zlomy. Letopočet byl 'před Kristem' a 'po Kristu', Česko se nacházelo 'před Listopadem' a 'po Listopadu' a působnost společnosti APM Automotive na českém aftermarketovém trhu se dá s trochou nadsázky označit jako 'před Stahlgruberem' a 'po Stahlgruberu'...

Nechceme tímto změnu v naší vlastnické struktuře, která se oficiálně udála k 1. lednu letošního roku, srovnávat svým rozsahem s uvedenými událostmi, nicméně po dvaceti letech od založení APM je to jistě událost pro chod firmy nejzásadnější. Důležité však je, že naše společnost a naše značka tu nadále zůstávají pro Vás, naše zákazníky, a na vzájemném obchodu by se to mělo projevit jen pozitivními kroky. I toto poselství obsahuje velmi otevřený rozhovor s nejvyšším představitelem APM Automotive Svatoplukem Krejsou v aktuálním vydání APM Automagazínu.

A co dalšího jsme pro Vás přichystali do prvního 'čísla' roku 2015? V návaznosti na již zmíněné 'vlastnické rošády' stručně představujeme nového spolujitele Stahlgruber GmbH. Pokud Vám chutnalo naše novoroční růžové víno, tak se dočtete více o jeho producentovi z Jižní Moravy. Seznámíte se s dalším z řady našich významných zákazníků a většina obsahu samozřejmě bude věnována zajímavostem a důležitým tématům z naší společné branže – například filtrům pevných částic či adaptivním světlometům.

Spolu s tím vším Vám přejeme úspěšný letošní rok ve všech oblastech života, těšíme se na obchodní spolupráci s Vámi a je nám ctí a potěšením, že jste si jako dodavatele náhradních dílů vybrali právě APM Automotive!

Příjemné čtení.

Robert Babor
Marketing & PR manager
APM Automotive s.r.o.

Titulní foto:

Polovina horního podlaží nové olomoucké pobočky APM Automotive se v dohledné době změní v prodejně-školicí centrum nářadí KS Tools. Německý dodavatel nářadí podobné centrum s úspěchem využívá již v několika evropských zemích a touží po něm i v České republice. Proto velmi rád využije nabídku kvalitního zázemí svého českého distributora...



■ V tomto vydání:

Rady diagnostika: jak na DPF

Filtry pevných částic a problematika jejich oprav z pohledu zkušeného diagnostika Františka Vaňka.
... str. 12-14



Radim Špůrek - závodník i servisák

Po skončení své závodní kariéry se Radim Špůrek z Rožnova pod Radhoštěm vrátil k opravám aut a nyní je majitelem vyhlášeného autoservisu... str. 20-21



Z OBSAHU

Kaleidoskop4-5

Témata

AKTUÁLNÍ TÉMA: Nemrznoucí oštrikovací kapaliny6-7

VALEO: Adaptivní světlometry18-19

APM Automotive

ROZHOVOR: Nová vlastnická struktura APM Automotive8-9

NAŠ ZÁKAZNÍK: Autocentrum Rožnov20-21

NAŠE POBOČKA: APM Olomouc - na nové adrese22-23

Naši partneři

STAHLGRUBER: Významný evropský distributor10

SKF: nové sady aretačního nářadí11

FOCOM: diagnostika pro Fordy15

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

Grafika a sazba:

Jiří Sýkora
tel.: 739 530 755 ; jiri.sykora@apm.cz

Pro nákup chladiva (i práci s ním) je nutný certifikát

Vzhledem k nedávné novelizaci nařízení EU č. 517/2014 došlo od začátku roku 2015 k určitým změnám ohledně nakupování a vedení evidence o prodeji fluorovaných skleníkových plynů (tzv. F-plynů), ke kterým patří i chladivo R134a používané v automobilových klimatizacích. Nakoupit chladivo pro servis vozidel nyní může jen držitel certifikátu o absolvování potřebného školení.

Pro účely autoservisů a prodejen autodílů jsou z uvedeného nařízení důležité zejména články 6 odst. 3 a článek 11 odstavec 4. Podle nich lze prodat chladivo za účelem servisu jen tomu, kdo se prokáže platným osvědčením o zkoušce na manipulaci s F-plyny (nařízení rady Evropy č. 307/2008). Naopak subjekt nakupující F-plyn za účelem dalšího prodeje je povinen vést o tomto evidenci o prodeji a též vyznačit účel nákupu – buď další prodej (v tomto případě nemusí požadovat certifikát) nebo servis vozidel (pak musí na prodejním dokladu vyznačit číslo osvědčení). Všechny tyto záznamy je nutné uchovávat po dobu pěti let.

Kdo zatím není držitelem uvedeného certifikátu (a plánuje v budoucnu nákupy chladiva R134a), může jej získat na speciálním školení pořádaném společností **APM Automotive**. Toto školení nese kódové označení KV-1 (Základy o systémech + Skleníkové plyny v klimatizacích) a má osvědčení ministerstva školství. Nejbližší termíny: 13. února (Brno), 16. března (Praha 9), 21. dubna (Brno), 19. května (Praha 9)...

Přihlášky na školení přijímá ing. Ján Pančík (tel: 739 530 762, e-mail: jan.pancik@apm.cz).



■ Ate jako fotbalový sponzor

Značka **ATE** prodloužila svou spolupráci s fotbalovým klubem VfL Wolfsburg. Po loňské úspěšné první sezóně je tak německý specialista na brzdové díly také pro sezonu 2014/15 prémieovým partnerem tradičního bundesligového týmu.

Ate jako jedna ze značek mezinárodního dodavatele automobilového průmyslu CONTINENTAL navazuje na sponzorskou strategii divize pneumatik, která se v uplynulých 20 letech etablovala jako jeden z hlavních fotbalových sponzorů na národní i mezinárodní úrovni. „Continental využívá profesionální fotbal jako svou hlavní komunikační platformu už řadu let. A po první sezóně spolupráce Ate s VfL Wolfsburg můžeme jen potvrdit její pozitivní přínos,“ řekl Ingo Sczesny, šéf oddělení komunikace obchodní divize užitkových vozidel a autopříslušenství. „Sportovní úspěch a pověst klubu VfL Wolfsburg, který v minulé sezóně skončil v lize pátý, posiluje povědomí o značce Ate a to nám pomáhá v prezentaci Ate brzdových dílů na trhu,“ dodal Sczesny.



Ate tak coby partner klubu VfL Wolfsburg vstoupil do druhé bundesligové sezony, kterou 'vlčí' navíc doplňují také účasti v Evropské lize UEFA. Na facebookových stránkách Ate (www.facebook.com/ATE) se přitom pravidelně soutěží o vstupenky na domácí zápasy Wolfsburgu.

■ Řetězové rozvodové sady FAI

Rozšiřování nabídky autodílů u **APM Automotive** pokračovalo i na sklonku roku 2014. Jednu z prosincových novinek se staly rozvodové řetězové sady FAI.

Společnost **FAI Automotive PLC** je přední britský nezávislý distributor náhradních automobilových dílů. Pod obchodní značkou **FAI AutoParts** nabízí široký sortiment dílů pro evropské i asijské osobní a užitkové automobily. Společnost APM Automotive z něj prozatím vybrala přes 200 různých rozvodových řetězových sad, z nichž zhruba 140 nejžádanějších položek již naskladnila (především na asijské vozy, ale také pro značky BMW, Mercedes, Ford, Opel či VW Group).

V širší sortimentu řetězových rozvodových sad nemá značka FAI prakticky konkurenci, neboť většina ostatních dodavatelů nabízí jen některé položky. Další výhodou jsou i velmi příznivé ceny...

■ NOVINKA: Autoelektronika TSS

Žádaná autoelektronika od česko-slovenské společnosti **TSS Group** rozšířila koncem roku 2014 nabídku společnosti **APM Automotive**. K tisícům nejrušnějších autodílů tak nově přibýly např. autoalarmy, GPS jednotky, imobilizéry, multimediální autorádia, handsfree sady, parkovací systémy, záznamové (palubní) kamery, vyhřívání sedaček, centrální zamykání, xenonové přestavbové sady, kabelové svazky apod.

Sortiment TSS zahrnutý do webshoppu **APMCat** představuje zhruba 1.400 položek různých obchodních značek (např. TSS, KEETEC, ROAD ROVER...). A přestože je APM Automotive většinou nebude držet skladem, díky režimu externí sklad dodavatele mohou zákazníci počítat s jejich dodáním druhý den (při objednávce do 14.00 hodin).

TSS Group je distribuční, vývojová a výrobní společnost, která se zabývá importem a prodejem zabezpečovacích systémů pro vozidla a objekty. Obchodní aktivity rozvíjí na slovenském, českém a evropském trhu už od roku 2002, takže na poli různé průmyslové elektroniky patří mezi zavedené firmy. Jako autorizovaný nebo výhradní distributor dodává produkty renomovaných výrobců zabezpečovací techniky a zároveň poskytuje komplexní péči, technickou podporu a servis velkoobchodním partnerům. Vzhledem k širší produktové portfolio je TSS Group rozdělena do tří samostatných produktových divizí. Vedle 'zabezpečení vozidel a autopříslušenství' jsou to ještě divize 'zabezpečení objektů' a 'gps monitoring'.

Hlavním vyhledávacím nástrojem je **APMCat** se zobrazením externího skladu dodavatele – ve stromu: *Univerzální díly >> Zabezpečení vozidel*



U zrodu dnešní úspěšné firmy FAI Automotive stál rallyový jezdec Ian Walker, který v roce 1962 po ukončení jezdecké kariéry založil vlastní závodní team. V barvách Ian Walker Racing nastupovali i takoví jezdci jako Jimmy Clark, Graham Hill či Jackie Stewart. V roce 1968 byl tým začleněn do nové firmy Ian Walker Servis, která se specializovala na prodej a servis vysoce výkonných automobilů, zejména Lotus. A také na výrobu a prodej kvalitních dílů pro výkonné motory (vačkové hlavy, hlavy válců, sání a výfukové potrubí).

Po roce 1976 sortiment začaly doplňovat také některé repasované díly a různé opravárenské sady, rozvodové řetězy či olejová čerpadla a tím začalo postupně rozšiřování sortimentu o další a další produktové řady. Současný sortiment společnosti FAI sídlící asi hodinu severně od Londýna tak tvoří více než 35.000 různých položek náhradních dílů ve 22 produktových řadách.



■ Nový design i označení baterií GS

S reorganizovanými produktovými řadami osvědčených autobaterií GS vstoupil do aktuální zimní sezóny japonský koncern GS YUASA. Namísto označení jmény antických bohů jsou tak baterie GS nově řazeny do řad **GOLD/SILVER/BRONZE, AGM, EFB, CARGO, MARINE**. Baterie i firemní materiály zároveň dostaly nový design...

Výsledkem změn je rozšíření a vizuální zjednodušení nabídky. Např. baterie pro osobní vozy dosud známé jako TITAN resp. CLASSIC (pro starší vozy) jsou nově rozdělené do tří řad - prémiové GOLD, střední SILVER a levné BRONZE. Moderní 'gelové' baterie pro vozy se



systémem Start&Stop jsou místo TITAN AGM nově označovány dle použité technologie, tedy AGM StartStopPlus nebo EFB StartStop. Z baterií HERCULES pro nákladní vozy se staly CARGO a o 'božské' označení NEPTUNE přišly i baterie pro lodě a námořní aplikace, které jsou nově značeny MARINE. Novinkou jsou řady GARDEN (zahradní technika) a LEISURE (např. karavany) a motobaterie GS (Motorcykle a Powersports) v několika provedeních. Specialitou v nabídce pak zůstaly 6V baterie GS Classic.

APM Automotive má tedy nově v nabídce především baterie **SILVER** a **AGM** (případně **EFB**), které nahrazují stávající baterie TITAN a TITAN AGM. V nabídce samozřejmě zůstaly i žádané baterie pro nákladní vozy a lodě = CARGO a MARINE. A protože některé typy baterií kromě změny jména a designu zasáhla i modernizace a s ní související úprava kapacity, přistoupila společnost APM Automotive také k přečíslování 'nových' baterií (baterie SILVER mají v obj. čísle kód SLV). Všechny nabízené baterie GS 'svítí' ve webshopu **APMCat** (webcat.apm.cz) ve stromu: *Univerzální díly >> Autobaterie a motobaterie >> Autobaterie*, kde jsou rozdělené do záložek dle kapacity.

■ Nově u APM Automotive: Vstřiky VDO

Cenově výhodnější alternativou originálních vstřikovačů a vstřikovacích čerpadel pro řadu oblíbených diesellových motorů nabízí nově značka **VDO**. Tento známý prvovýrobní výrobce spolupracující mimo jiné i s koncerny VAG, PSA či FORD se totiž před časem rozhodl uvolnit některé z těchto dílů také pro aftermarket. A tak jsou tyto díly originální kvality od prosince také v nabídce APM Automotive...



Ucelený program dílů pro diesellové motory tak u APM Automotive nově doplnilo celkem 41 položek vstřikovačů a vstřikovacích čerpadel VDO.

Všechny tyto nové díly jsou shodné s originální výbavou a jsou prodávány bez zálohy na starý díl. Tři desítky nejžádanějších položek přitom jsou neustále skladem a tedy připravené k dodávkám do druhého dne.

Jedná se především o díly pro širokou škálu motorů značek Citroën/Peugeot (1.4 - 2.7 HDI) a Ford (1.4 - 2.2 TDCi). Dále díly pro motory Renault 1.5 dCi (K9K) a poptávka jistě bude také po vstřikovačích pro motory VW 1.6 TDI CR - 66/77kW (CAYA, CAYB a CAYC) používané od poloviny roku 2009 např. ve vozech Škoda Octavia, kterým již skončila čtyřletá garance od výrobce. V nabídce nechybí ani vstřiky pro vozy Land Rover Discovery 2.7 Td 4x4 (04-), u kterých vzhledem k velké hmotnosti a poddimenzovanému motoru právě vstřikovače často 'odcházejí'...

Hlavním nástrojem pro vyhledávání a objednávání vstřikovačů a čerpadel VDO i dalších autodílů je webshop **APMCat** (webcat.apm.cz) - u konkrétního vozu ve stromu: >> *Příprava směsi*.

Ve zkratce:

■ Rozšíření sortimentu BLUECHEM

Po nedávném úspěšném zavedení přípravků na čištění DPF filtrů se značkou BlueCHEM byla v APM Automotive naskladněna také žádaná aditiva od tohoto uznávaného německého výrobce autochemie. Celkem se jedná o bezmála dvě desítky produktů na zvýšení výkonu, pro čištění, ochranu či konzervaci různých systémů (motory, chlazení, výfuky) či přípravků na zlepšení kvality paliva nebo oleje.



■ Nový katalog KS Tools K15

V souladu s vývojem celé firmy společnost KS Tools zcela změnila a optimalizovala vzhled svého katalogu nářadí a přípravků. Ten nový nese označení K15, má moderní vzhled a je koncipován pro snadné použití. Na více než 800 stránkách zahrnuje přes 17.000 výrobků ze „světa nářadí“ přehledně rozdělených do 27 různých produktových kapitol, které jsou jednotlivě ke stažení na webu www.kstools.com/cs/produkte.html. Nářadí KS Tools je na celém světě oceňováno pro svoji působivou kvalitu, vynikající konstrukci, pohodlnou manipulaci a konkurenční ceny.



■ KS Tools APP - šikovná aplikace pro tablet či mobil

Úhломěr, vodováha, olovnic, měřítka (s převodníkem jednotek), kapesní lampičku, kalkulačku nebo hlukoměr, ale také on-line katalog nářadí, vyhledávač nástrojů, přehled akčních nabídek, průvodce videonávody či navigátor k nejbližšímu prodejci nářadí KS Tools - to vše zahrnuje nová aplikace, kterou známý německý dodavatel kvalitního nářadí připravil pro všechny uživatele tabletů a chytrých telefonů. Aplikace KS Tools APP dostupná ve verzi pro Android či Apple je k dispozici ZDARMA ve virtuálních obchodech Google Play a AppStore.



■ Další nové oleje DIVINOL

Novinkami se značkou DIVINOL jsou dva nové syntetické motorové oleje. Zatímco longlife olej **Syntholight CC 0W-30** byl vytvořen tak, aby splňoval především specifikace pro motory VOLVO (ACEA A5-10/ B5-10), olej **Syntholight FE 5W-20** se vyznačuje speciální aditivací a vyhovuje např. motorům Ford či Chrysler (API SN; Ilsc GF 4/5/ Chrysler MS-6395; Ford WSSS-M2C-945A/946A; GM6094 M; GM Dexos 1).

■ Tesla Blatná: Díly zapalování - katalog 2014/2015

Od podzimu 2014 je k dispozici nový katalog "TESLA - Díly zapalování - 2014/2015". V katalogu jsou přehledně představeny aplikace sad zapalovacích kabelů, zapalovacích cívek a koncovek pro zapalovací cívky. Katalog informuje o použití uvedených dílů pro 58 značek osobních automobilů - celkem přes 10.000 modelů. Součástí katalogu jsou také výrobní křížové tabulky. Katalog je také ke stažení ve formátu PDF na www.tesla-blatna.cz. Zde je také umístěna obrazová část, která není součástí tištěné verze.



ZIMNÍ KAPALINA DO OSTŘIKOVAČŮ

Kapalina do ostřikovačů je běžným a důležitým doplňkem všech automobilů. Dokazuje to i studie, podle níž se v rámci České republiky prodá ročně cca. 40 milionů litrů zimní ostřikovací kapaliny všech koncentrací. Kvalitativně se ale jednotlivé kapaliny mohou lišit a je dobré znát možná problematická úskalí...

Základním předpokladem FUNKČNÍ A BEZPEČNÉ kapaliny do ostřikovačů je:

Mrazuvzdornost - je zajištěna použitím alkoholové báze. Obvyklým a nejpoužívanějším alkoholem je ethanol. V závislosti na požadované mrazuvzdornosti jej kapaliny do ostřikovačů obsahují od 30 do 90%.



Čistící a ochranný účinek bez vedlejších jevů - nejen v zimním provozu dochází k znečištění vozu různými nečistotami - prach, sůl, bláto. Kapalina tedy musí obsahovat také čistící složky, např. tenzidy - povrchově aktivní látky (starší název saponáty). Ochranný účinek, tedy časově omezenou ochranu skla před dalším znečištěním, výborně zajišťují moderní materiály na principu nanotechnologie. Při ostříknutí tyto částice na skle krátkodobě upraví povrchové napětí, které způsobí shlukování vody do větších kuliček a jejich snadnější odtečení vlivem proudu vzduchu. Vedlejší a nežádoucí jevy spojené s kapalinou do ostřikovačů jsou např. šmouhy na sklech i karoserii, mastný efekt na stírané ploše a s ní spojený lom světla či zápach alkoholů a biologických přísad (např. přiboudlina).

Nezávadnost pro vůz a příslušenství - kapalina do ostřikovačů musí být také netečná vůči vozu - nejen k materiálům, se kterými přijde do styku přímo (nádržka kapaliny, hadičky, trysky, stíratka), ale i k dalším materiálům, jako jsou pryžové a plastové díly, kryty světlometů i koncových světel, lak karoserie a další. Odpovědný výrobce svoje výrobky testuje za předem stanovených podmínek. Nezávadnost pro posádku a pro životní prostředí - vzhledem k tomu, že výpary kapaliny pronikají ventilačním systémem do vnitřního prostoru vozu a tyto výpary posádky dýchá, musí být zdravotně nezávadné. Kapalina se během ostřikování dostává i do životního prostředí. I zde nesmí zanechat následky. Sleduje se tedy např. biologická odbouratelnost. Naše výrobky jsou testovány ve formě koncentráту ohledně biologické odbouratelnosti.

„Parfémační složka může být pro zhruba 1% populace také dráždivým - pro oči, nos či pokožku. Na

základě poznatků o nejčastěji používané složce navozující citrusovou vůni jsme před určitou dobou přešli na parfemaci meloun - kiwi, která je v tomto ohledu šetrnější,“ doplňuje Miroslav Dvořáček, technolog společnosti AGRIMEX, která dodává ostřikovací kapaliny do APM Automotive.

■ Ethanol, methanol, ... ušetříme, otrávníme...?

Všeobecný tlak na cenu produktů ve všech oborech lidské činnosti je znakem současné společnosti. Ještě před pár lety se zimní nemrznoucí směsi do ostřikovačů vyráběly výhradně z lihu (ethanolu), vody, barviv a přídatných látek pro zlepšení vlastností (tenzidy pro zlepšení leštících vlastností, parfém aj.). Dnes se, bohužel, jak velmi konkrétně ukázala např. nedávná kauza s pančovaným konzumním alkoholem, v zájmu ceny používá pro výrobu také methanol - látka svým složením i vlastnostmi velmi podobná ethanolu, jen podstatně nebezpečnější - a to hlavně pro člověka!!

Ethanol (líh) - nemá kromě své hořlavosti žádnou nebezpečnost. V současné době se v rámci České republiky a EU vyrábí výhradně kvasným způsobem - v lihovarech ze zemědělských plodin (pšenice, brambory, cukrová řepa, cukrová třtina)

Isopropanol - který se občas také používá pro výrobu kapalin do ostřikovačů (hlavně v zahraničí) - k hořlavosti ještě přidává dráždivost pro oči. Tato látka je v podobě používané pro výrobu kapaliny do ostřikovačů odpadem chemického průmyslu.

Methanol - je oproti ostatním uvedeným látkám toxický - při vdechování, při styku s kůží i při požití. Jeho nebezpečnost není způsobena podobně jako třeba u ethylenglykolu (hlavní složka nemrznoucích chladi-

cích kapalin) jím samotným, ale tím, že jej tělo člověka metabolizuje na látky mnohem toxickejší (např. kyselina mravenčí), které pak napadají a ničí vnitřní orgány člověka - především játra, ledviny a zrakový nerv. Smrtelná dávka methanolu je pro dospělého člověka při požití přibližně 1-2 ml na 1 kg tělesné váhy. Trvalá slepota ale může nastat již při dávce i 10x menší. Tato nebezpečnost methanolu je specifická pouze pro člověka - některým jiným živočichům třeba vůbec nevádí (opice, pes či kočka metabolizují methanol méně devastálně pro svůj organismus).

Methanol jako chemická látka je navíc velmi účinným rozpouštědlem různých materiálů. U automobilů tak mohou být napadány pryže, laky i plasty - především polykarbonátové kryty světlometů jsou na tuto látku velmi citlivé a může dojít k samovolnému praskání, zmatnění či mléčnému zákalu těchto částí vozu. Rozsáhlé výzkumy také prokázaly souvislost mezi vznikem přízemního ozónu a používání kapalin do ostřikovačů na bázi methanolu. Samotný methanol je nicméně látka potřebná a řadí se mezi 50 nejvíce produkováných chemikálií v celosvětovém měřítku.

„Z výše uvedených důvodů se naše společnost AGRIMEX používáním methanolu jako nemrznoucí složky do zimních kapalin do ostřikovačů nikdy nezabývala a nikdy jsme z této látky nic nevyráběli,“ říká Miroslav Dvořáček, technolog tradiční-

ho českého dodavatele autochemie. „Čtíme jakost všech našich výrobků garantovanou certifikátem ISO 9001 i ekologii, neboť naše kapaliny jsou ve formě koncentrátu certifikovány jako 100% biologicky odbouratelné. Důkazem kvality je i fakt, že na základě náročných zkoušek jsme jedinými tuzemskými dodavateli pro Škoda Auto, a.s.“



■ Měření mrazuvzdornosti kapalin do ostřikovačů

Údaj o bodu tuhnutí směsi zimní kapaliny do ostřikovačů s vodou lze určit přímým měřením nebo nepřímo pomocí sledování dalších veličin.

Přímé měření tedy ochlazováním směsi a sledováním a měřením teploty, při které směs ztuhne, nebo se začnou tvořit krystaly, dá jasný výsledek – reálnou teplotu tuhnutí, kdy ochlazovaná směs 'předvádí' přesně to co se s ní stane při určité teplotě. Problémem je nákladné pořízení zařízení pro ochlazování vzorků a měření záporných teplot. Smysluplné je jen zařízení schopné dosáhnout a změřit teplotu cca. -40°C. Navíc každé toto měření trvá několik (až desítek) minut.

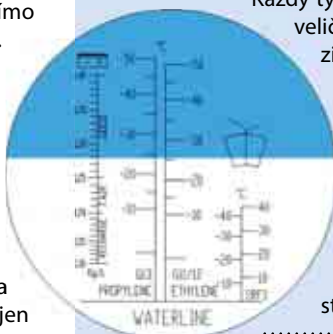
1. Měření hustoty kapaliny – hustota (hmotnost na jednotku objemu) každé kapaliny je dána, směs různých kapalin tedy bude mít různou hustotu podle poměru kapalin ve výsledné směsi. Měří se hustoměrem. Určitě nelze použít skleněný hustoměr s balónek na nasátí směsi. Ten byl určen pro chladicí kapalinu (která má výrazně jiné hodnoty hustoty). Lze využít laboratorní hustoměr s příslušným rozsahem. Je třeba měřit při normované teplotě 20°C – prostředí i kapalina. Odchylka teploty směrem nahoru i dolů má významný vliv na naměřené hodnoty.

2. Měření obsahu lihu – změříme hmotnostní nebo objemový podíl lihu v roztoku. Následně lze z příslušných tabulek odečíst mrazuvzdornost roztoku. K tomuto měření je třeba lihoměr. Jedná se o skleněnou trubici, uvnitř opatřenou teploměrem (opět je zde vysoká závislost naměřených hodnot na teplotě), která po ponoření do zkoumaného roztoku umožňuje odečíst hodnotu obsahu lihu. Hodnota se odečítá přesně na hladině roztoku.

3. Měření lomu světla roztoku – využívá se principu lomu světla při průchodu kapalinou. Pro různé kapaliny je tento údaj různý, stejně tak pro různé koncentrace. K měření se používají tzv. refraktometry.

OPTICKÝ REFRAKTOMETR

Ačkoliv na první pohled vypadají všechny optické refraktometry stejně, liší se v optické části. Každý typ má zabudovanou vlastní speciální stupnici, na které lze měřenou veličinu buď přímo odečíst anebo odvodit ze stupnice s univerzálními fyzikálními jednotkami (refrakční index RI, hustota kapaliny a podobně).



Měření je snadné - na zešikmený skleněný hranol stačí kápnout pár kapek, přiklopit průsvitné víčko, aby se kapalina po hranolu rozprostřela, namířit hranol proti světlu a podívat se do okuláru. V kruhovém průzoru se zobrazí svislá stupnice, kterou protíná modro-bílé rozhraní. Přístroj je ale nutné před použitím kalibrovat = změřit čistou vodu bez přísad a nastavit stupnici na přesnou nulu. Měření i kalibraci je třeba provádět při teplotě +20°C (kapaliny i prostředí) - jinak je měření zkreslené!

DIGITÁLNÍ REFRAKTOMETR

Jedná se o přesnější ale bohužel také dražší přístroj, který obvykle slouží pro měření různých roztoků. Údaj zobrazuje jako index lomu (mrazuvzdornost se následně odečítá z tabulky) nebo (po nahrání příslušných údajů) přímo jako mrazuvzdornost. Teplota kapaliny i prostředí se musí dodržovat podobně jako u optického refraktometru, i když některé přístroje mají také teplotní kompenzaci.

„Bohužel, nejen naše nedávné poznatky ukazují, že zimní kapaliny do ostřikovačů nelze optickým ani digitálním refraktometrem změřit dostatečně přesně, a to hlavně u vyšších mrazuvzdorností,“ konstatuje Miroslav Dvořáček, s tím, že měření mrazuvzdornosti ostřikovací kapaliny je hodnověrně zhruba do teploty -25°C až -30°C. „Důvodem je skutečnost, že u roztoků lihu ve vodě není závislost indexu lomu světla v přímé úměře tak, jako u chladicích kapalin na bázi glykolů, tedy u nemrzoucích chladicích kapalin.“

Vliv efektivní teploty

Dalším problematickým faktorem pro mrazuvzdornost ostřikovací kapaliny je tzv. efektivní teplota. Ta bývá označovaná také jako větromrazový index a vyjadřuje vliv rychlosti proudícího vzduchu na teplotu prostředí.

V praxi to znamená, že při jízdě na sklo a tedy i na ostřikovací kapalinu nepůsobí pouze teplota okolí, ale i proudící vzduch. A ten může dle testů snížit teplotu až dvojnásobně. Proto se může stát, že kapalina s definovanou odolností do -20°C na skle tuhne, přestože venku je 'pouze' -5°C. Efektivní teplota je

počítána na základě reálné teploty a rychlosti větru (nebo jízdy) a z výpočtů pro běžné až extrémní hodnoty mrazu a rychlosti byla sestavena přehledná tabulka.

| Teplota vzduchu | +5°C | 0°C | -5°C | -10°C | -15°C | -25°C |
|-----------------|--|-----|------|-------|-------|-------|
| <i>Rychlost</i> | <i>Teplota při jízdě danou rychlostí</i> | | | | | |
| 20 km/h | 1 | -5 | -12 | -18 | -24 | -37 |
| 30 km/h | 0 | -6 | -13 | -20 | -26 | -39 |
| 40 km/h | -1 | -7 | -14 | -21 | -27 | -41 |
| 50 km/h | -2 | -8 | -15 | -22 | -29 | -42 |
| 60 km/h | -2 | -9 | -16 | -23 | -30 | -43 |
| 70 km/h | -2 | -9 | -16 | -23 | -30 | -44 |
| 80 km/h | -3 | -10 | -17 | -24 | -31 | -45 |
| 90 km/h | -3 | -10 | -17 | -25 | -32 | -46 |
| 100 km/h | -3 | -11 | -18 | -25 | -32 | -47 |
| 110 km/h | -4 | -11 | -18 | -26 | -33 | -47 |
| 120 km/h | -4 | -11 | -19 | -26 | -33 | -48 |
| 130 km/h | -4 | -12 | -19 | -26 | -34 | -49 |

JSME NYNÍ JEŠTĚ STABILNĚJŠÍ

Od začátku roku 2015 už přední český dodavatel autodílů pro aftermarket APM Automotive nepatří německé společnosti Ernst Markmiller GmbH, ale je společně se sesterskou firmou Stahlgruber CZ součástí nového holdingu CZIAIH.

Na otázky, které tato změna vyvolala, odpovídá jednatel CZIAIH a jednatel a ředitel obchodu APM Automotive s.r.o. ing. SVATOPLUK KREJSA:



■ Jak vlastně vypadá nová vlastnícká struktura?

„Náš dosavadní stoprocentní vlastník Ernst Markmiller GmbH z německého Deggendorfu vytvořil společně s rovněž německým koncernem Stahlgruber Beteiligungsgesellschaft GmbH nový subjekt CZ Automobile Independent Aftermarket Holding GmbH (CZIAIH). Tento holding je nyní majitelem dvou českých společností APM Automotive a Stahlgruber CZ.“

■ Dojde tímto krokem k zániku samostatné značky APM Automotive a začlenění pod jednotnou hlavičku Stahlgruber?

„V žádném případě ne. APM Automotive nebylo koupeno koncernem Stahlgruber jako dříve Autocora a Autobenex. Tento koncern je pouze mírně majoritním podílníkem vlastníckého holdingu CZIAIH. APM

Automotive i Stahlgruber CZ i nadále budou na českém aftermarketovém trhu působit odděleně pod svojí dosavadní obchodní značkou. Obě firmy si zachovaly i své samostatné vedení, nicméně zcela pochopitelně se aktuálně nastávají synergické procesy pro maximální obchodní efektivitu.“

■ Zůstáváte tedy dál v čele APM Automotive nebo změna vlastníka přinese i personální rošády na nejvyšší úrovni? A kdo stojí v čele holdingu CZIAIH?

„Jednatelé holdingu CZIAIH jsme dva – já a Mirco Grübel a oba zároveň zůstáváme v této roli i u svých 'členských' firem – já u APM Automotive a Mirco u Stahlgruber CZ.“

■ Český aftermarket postupně začal dávat najevo nervozitu z toho, že se o propojení APM Automotive a Stahlgruber šíří různé 'zaručené' zprávy a nikdo v předchozích letech neřekl oficiálně nic konkrétního. Neuškodilo to pozici APM Automotive na trhu?

„Po celou dobu jednání jsme vnímali, že v branži koluje celá řada domněnek, dohadů, polopravd a fám. Jednání tvořila celý komplex jednotlivých oblastí a nebylo možné komentovat dílčí situace nebo dávat nějaká nekompletní prohlášení. Žádnou zásadní komplikaci jsme však nezaznamenali ani ve vztahu k dodavatelům ani k zákazníkům. U některých dodavatelů nová situace přináší drobné změny, ale ve většině případů to znamená vylepšení dodavatelských podmínek a rozšíření dodavatelského portfolia.“

■ A proč jednání o vzniku holdingu trvala podle některých hlasů neobvykle dlouho?

„Aby si právníci na obou stranách zasloužili své honoráře... Takto to zlehčuji, ale nebyl to jednoduchý proces a vše muselo být pečlivě a do všech detailů připraveno. Neumím posoudit, zda to trvalo podle někoho dlouho, ale v souvislosti s konečným výsledkem to byla určitě doba přiměřená...“

■ Nepřišly během jednání negativní reakce od zákazníků, kteří mohli získat obavu ze zániku značky APM Automotive?

„Nebyl důvod, neboť ani v nejmenším tato jednání neměla vliv na naše standardní obchodní fungování. O tom nejlépe svědčí loňský rekordní roční obrát v historii firmy. Mezi některými našimi zákazníky se sice začala objevovat lehká nervozita z časů budoucích, ale ta se projevovala spíše častějšími otázkami na to 'jak to bude dál', než vlivem na probíhající obchody. Důkazem je, že stejně jako v předchozích letech nám opět o poznání více zákazníků přibýlo než ubylo.“



A OBCHODNĚ SILNĚJŠÍ 'HRÁČ'!

APM Automotive a Stahlgruber CZ i nadále budou na českém aftermarketovém trhu působit odděleně pod svojí dosavadní obchodní značkou.

■ Změnily se pod novým vlastníkem plány firmy do budoucna?

„Změna, která nyní nastala, je zatím nejzásadnější ve více než dvacetileté historii naší společnosti. Jsem přesvědčený, že je to změna pozitivní a můžeme díky ní vyslat na aftermarketový trh jasný signál – jsme zásluhou vytvořeného zázemí ještě stabilnější a obchodně daleko silnější 'hráč'. To se projeví i ve zvyšování kvality našich prodejů a služeb. S tím úzce souvisí naše sebevědomé obchodní plány pro rok 2015 i roky následující. Je potřeba využít všech možností, které nám 'nová éra' přináší.“

■ Jak to konkrétně poznají zákazníci?

„Naši zákazníci to budou zaznamenávat v pozitivních úpravách cenotvorby, sortimentu, dostupnosti zboží či jeho dodávek. Leccos zlepšujícího se již do praxe zavedlo, řada dalších věcí bude následovat. Koordinace činností se navěnek vždy promítne jako výhoda pro naše zákazníky. Stále se budeme držet našeho motto: Váš dodavatel autodílů!“

■ A co zaměstnanci APM Automotive, mají se bát o svá pracovní místa?

„Ne. Koordinace některých činností v rámci holdingu přinese na řadě pracovních pozic určité změny, ale ty budou mít čistě pracovní charakter a nebudou vyvolávat proces snižování stavů. Mohu ze svého postu zodpovědně prohlásit, že žádné propouštění se nechystá a dobří a kvalitní pracovníci, kterých je v naší firmě drtivá většina, se o práci bát nemusejí.“

■ Jak nyní vidíte vývoj trhu náhradních dílů v České republice?

„Jednoduše – stále více se bude prosazovat kvalita dodavatelů oproti jejich kvantitě. I náš malý český trh kopíruje trend těch velkých směrem k posílení pozic nevysokého počtu hlavních lídrů na úkor malých. Ti menší stále hůře konkurují prodejními, marketingovými a logistickými možnostmi špičce v branži a logicky jsou touto 'velkou' konkurencí vytlačeni nebo pohlceni. Stále tvrdší konkurence těch velkých mezi sebou bude do budoucna nahrávat zákazníkům. A proto do budoucna očekávám stále širší nabídku zboží, zvýšení obrátkovosti a zrychlení jeho cesty od výrobce ke konečnému spotřebiteli. V celosvětovém, celoevropském i českém měřítku.“

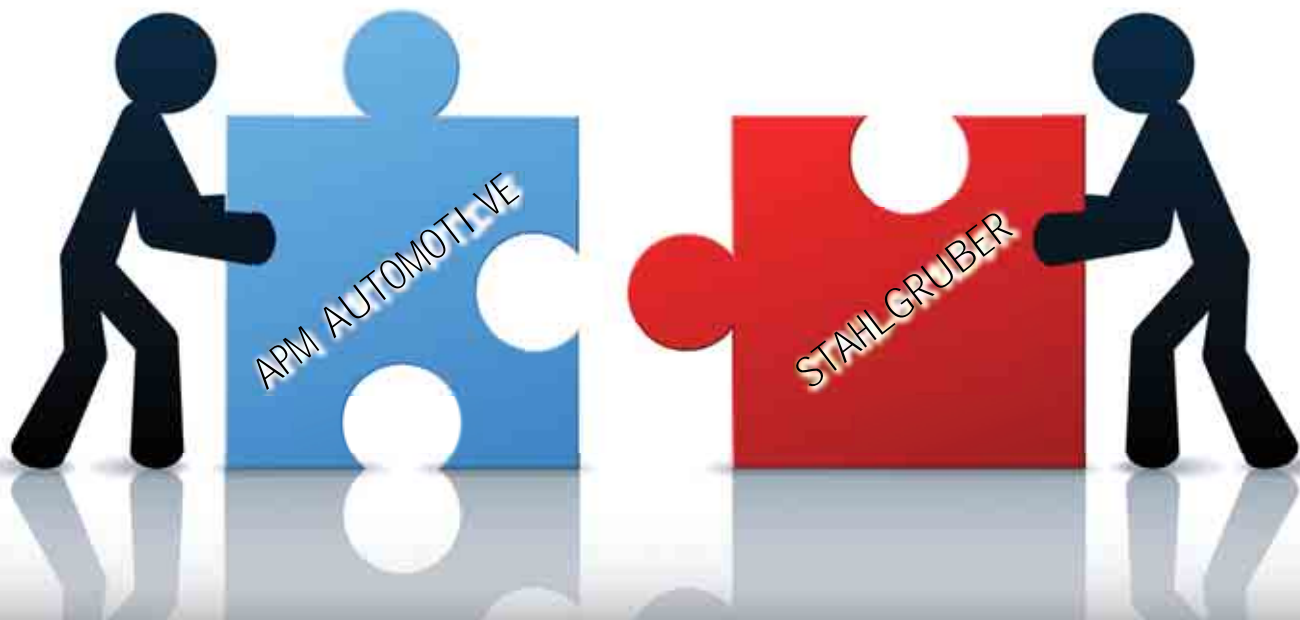
■ Myslíte si tedy, že zvyšující se obrátkovost zboží je důsledkem jeho snižující se kvality?

„Takto to nelze říci. Nacházíme se v době, kdy se téměř všechno zboží stává rychloobrátkovým se zaměřením na rychlou spotřebu. Týká se to i automobilového průmyslu a výjimkou tak nejsou

ani náhradní díly. A je jedno, zda jsou to 'značkové' nebo naše originální z aftermarketové produkce. V drtivé většině je totiž rozdíl pouze v použití raznice s logem automobilky a s tím související ceně, ale materiál, výrobní postup, výsledná kvalita a velice často i výrobce je zcela shodný.“

■ Můžeme čekat vstup dalších hráčů na český trh s náhradními díly a další akvizice?

„Aktuálně jsou u nás karty poměrně jasně rozdány. Lídry by měla být dvě silná seskupení Auto Kelly/Elit a APM/Stahlgruber CZ, své místo si zde našla česká odnož polského Intercarsu a uvidíme, co přinese nedávná změna vlastnictví Trostu. Akvizice menších distributorů spíše regionálního charakteru probíhaly, probíhají a probíhat budou. A vstup někoho dalšího silného ze zahraničí? Pokud nějaké signály mám, tak si je v tuto chvíli nechám pro sebe a pokud žádné signály nemám, tak také...“



STAHLGRUBER GmbH – NOVÝ SPOLUJATEL APM AUTOMOTIVE

Na začátku byly šroubky a další drobná ocel od bratrů Gruberů. O 92 let později je firma jedním z největších evropským distributorů autodílů a svoji pozici neustále posiluje...



mecku. A později i v celé Evropě. První zahraniční filiálku otevřel v roce 1950 v Itálii a dnes prostřednictvím vlastních firem působí také v Rakousku, České republice, na Slovensku, ve Slovinsku, Chorvatsku a Číně. Podle potřeby ale exportuje do celého světa.

■ Široký sortiment

STAHLGRUBER GmbH dováží a distribuuje originální značkové díly a příslušenství pro nejrůznější osobní a lehká užitková vozidla. Produktová škála zahrnuje prakticky veškeré součásti a materiály pro opravy aut, stejně jako nářadí a garážové vybavení... To vše za velmi přijatelné ceny. Rozsáhlý sortiment doplňuje řada služeb, jako jsou školení, technická centra či servisní koncepty.

Stahlgruber tak patří mezi jednu z předních evropských firem působících v automobilovém aftermarketu. Její portfolio zahrnuje více než 500.000 položek zboží a služeb, čímž splňuje veškeré nároky autoservisů a obchodníků s náhradními díly směrem k rychlému, efektivnímu a cenově výhodnému zajištění mobility klientů.

■ Začalo to šroubky

Dnešní společnost STAHLGRUBER GmbH založili v roce 1923 v Mnichově bratři Otto a Willy Gruberovi. Původní firma **OTTO GRUBER & Co** začala obchodovat s nejrůznějšími železnými a později ocelovými šroubky a dalšími drobnými díly. Tehdy velmi moderní ocel se v roce 1928 dostala i do jména společnosti, neboť řada zákazníků spojovala ocelové zboží (německy Stahl) právě s firmou Gruber.

To už ale firma dodávala také kompresory či výtahy a její sortiment nadále rostl. S rozvojem přepravní mechanizace a automobilismu se otevíraly desítky nových dílen a garáží, takže se rozšiřoval i okruh zákazníků. A díky tomu se Stahlgruber vypracoval až do pozice vedoucího dodavatele automobilového příslušenství, nářadí a dílenského vybavení v Ně-

Centrála společnosti sídlí v Poingu, čtrnáctitisícovém městě zhruba 20 km východně od centra Mnichova, kam se z bavorské metropole přestěhovala v roce 2002. Již od roku 1954 má Stahlgruber v Poingu také svůj výrobní závod.

■ Stahlgruber v Česku

Od roku 2007 si společnost STAHLGRUBER GmbH začala budovat pozici na českém a slovenském trhu. Začalo to převzetím společnosti AUTOCORA a o necelých pět let později pokračovalo akvizicí firmy AUTOBENEX. Oficiální vstup na český trh a vznik společnosti **STAHLGRUBER CZ** se datuje ke dni 1. listopadu 2012 a je spojen s otevřením první prodejní pobočky v Plzni. Při výběru jejího umístění byla hlavní podmínkou dobrá dostupnost jak pro všechny zákazníky z plzeňského kraje, tak pro dodávky z bavorského centrálního skladu společnosti.

Už dlouho před tím ale společnost úspěšně dodávala své zboží na český trh prostřednictvím spolupráce s APM Automotive. Kdyžský dodavatel autodílů začal již v roce 2005 odbírat některé vybrané položky z prodejny v Regensburgu, když využíval 'noční schránku' utvořenou z bývalé celnické buňky na hraničním přechodu Folmava. Od roku 2009 pak modrobílá dodávka APM Automotive každý den zajišťuje přímo do exportního centra firmy Stahlgruber v jejím centrálním skladu. A díky stále zdokonalované vlastní logistice pak APM Automotive dokáže tamní zboží doručit svým zákazníkům z celé ČR již do druhého dne.

■ Sulzbach-Rosenberg

Moderní logistické centrum Stahlgruber stojí na okraji města Sulzbach-Rosenberg, 80 km



Sklad Sulzbach-Rosenberg
Pozemek: 107.000 m²

Zastavěná plocha: 40.590 m²
Objem stavby: 614.920 m³



Otto a Willy Gruberovi

Ještě před II. světovou válkou navíc bratři Gruberové našli další 'díru na trhu' a začali vyvíjet a vyrábět záplaty na hadice či pneumatiky. V té době se totiž opravný materiál pracně vyřezával ručně ze starých pneumatik. Při jedné ze zkoušek nového produktu pak Willy Gruber zvolal: „To je tip top!“ a vytvořil tak obchodní jméno produktu, který dobyl světový trh. Zvláště, když poválečný vývoj studené vulkanizace učinil tyto rychlé opravy také tepelně odolné. Dnes však již není REMA TIP-TOP GmbH nezávislou divizí společnosti STAHLGRUBER Otto Gruber AG.

západně od hraničního přechodu Rozvadov. Výstavba velkoskladu byla zahájena v roce 1995 a vyžádala si investici zhruba 41 milionů eur. 8. května 2000, po úspěšném ukončení druhé etapy výstavby, pak bylo centrum slavnostně uvedeno do provozu.

K dalšímu rozšíření a modernizaci firma přistoupila také v roce 2010. Sklad tak využívá nejmodernější technologie a to ve všech procesech. Statisíce různých položek v paletovém skladu obsluhovaném 22 stroji, zhruba 265.000 úložných skladových buněk, automatické zakladače a dopravníkový systém s celkovou délkou 3,5 kilometru umožňuje každodenní expedici až 66.000 položek.

■ Prestižní kalendář

Už deset let je s firmou Stahlgruber každoročně spojován také lehce eroticky laděný nástěnný kalendář **WERKSTATTkultur**. Na jeho stránkách se pravidelně objevují krásné ženy z řad zákazníků společnosti (v posledních letech také z ČR) tak, jak je svým uměleckým objektivem zachycuje uznávaný německý fotograf Andreas Reiter, který pravidelně pracuje mimo jiné i pro Playboy. Krásné zákaznice společnosti se mohly hlásit i letos a už od 9. února na internetu probíhá hlasování o to, které se zúčastní profesionálního focení pro kalendář na rok 2016.

Aretační nářadí SKF



Společnost **SKF** ještě před koncem roku 2014 představila další aktualizaci nabídky doplněnou o nové položky. Mezi nejzajímavější patřily **nové sady aretačního nářadí SKF** určené pro práci s rozvodovými sadami. Tyto speciální přípravky nejenže usnadňují správnou montáž rozvodů, ale ve stále více případech jsou dokonce nutnými pro profesionální práci na řemenových rozvodech vozů.

Společnost SKF proto vytvořila celkem deset sad s klíčovými přípravky, které umístila do robustních praktických boxů s moderním designem. Tyto aretační sady jsou vhodné pro výměnu rozvodů na mnoha oblíbených motorech řady světových automobilek:

Přehled nářadí SKF a rozvodových sad, jejichž montáž umožňují:

| SKF sada nářadí | Odpovídající rozvodové sady | | Applikace | |
|-------------------|---|---|-------------------------------|------------------------------------|
| | SKFVKMA... (= rozvodové sady) | SKFVKMC... (= rozvodové sady s pumpou) | Značka | Motory |
| SKFVKN1000 | 01250 / 01140 / 01940 / 01142 / 01942 / 01143 / 01943 / 01255 / 01259 / 01263 / 01269 / 01148 | 01250-1 / 01250-2 / 01250-3 / 01250-4 / 01942 / 01943 / 01255-1 / 01255-2 / 01259-1 / 01259-2 / 01263-1 / 01263-2 / 01269 / 01148-2 | VW, AUDI, ŠKODA, SEAT | VW, AUDI, ŠKODA, SEAT |
| SKFVKN1001 | 01120 / 01121 / 01122 | 01120 / 01121-1 / 01121-2 / 01122 | VW, AUDI, ŠKODA, SEAT | 1.4 / 1.4 16V / 1.6 16V (benzin) |
| SKFVKN1002 | 01152 / 01952 | 01952 / 01952-2 | VW, AUDI, ŠKODA, SEAT | 2.5 V6 TDI |
| SKFVKN1003 | 05150 / 05152 / 05156 | 05150-1 / 05150-2 / 05150-3 / 05152-1 / 05152-2 / 05156-1 / 05156-2 / 05156-3 | OPEL, CHEVROLET, DAEWOO (GM) | 1.4 / 1.6 (benzin) |
| SKFVKN1004 | 06020 / 06021 / 06023 / 06134 | 06020 / 06021 / 06023 / 06134-1 / 06134-2 / 06134-3 | RENAULT, DACIA | 1.4 16V / 1.6 16V / 1.5 DCI |
| SKFVKN1005 | 03140 / 03141 / 03259 / 03316 | 03140 / 03141 / 03259 / 03316 | PEUGEOT, CITROËN, FORD, VOLVO | 1.4 HDI / 1.6 HDI 16V / 1.6 HDI 8V |
| SKFVKN1006 | 04107 / 04108 | 04107-1 / 04107-2 / 04107-3 | FORD | 1.8 TD |
| SKFVKN1007 | 03246 / 03247 / 02023 | 03246 / 03247 / 02023 | PEUGEOT, CITROËN, FORD, VOLVO | 2.0 HDI |
| SKFVKN1008 | 06127 / 06129 / 06008 | 06127 / 06129 / 06008 | RENAULT, DACIA | 1.9 DCI |
| SKFVKN1009 | 03240 / 03241 / 03244 | 03240 / 03241 / 03241-2 / 03244 | PEUGEOT, CITROËN | 1.8 / 1.9 D, TD (starší modely) |



Všechny uvedené sady nářadí jsou dohledatelné ve webshopu **APMCat** (webcat.apm.cz) nebo v off-line katalogu **APMCat+** po přímém zadání objednacího čísla, nebo také jako doporučené příslušenství u všech rozvodových sad, pro jejichž opravy slouží. Např. u rozvodové sady SKFVKMA04107 (např. Ford Fiesta IV, Mondeo II...) je v **APMCat+** v záložce seznamy příslušenství uvedena také odpovídající sada SKFVKN1006.

APM Automotive sice nemá uvedené sady skladem, ale na základně závazné objednávky je možné dodání do 10 pracovních dnů.



Sada SKFVKN1007 s klíčovými přípravky pro dvoulitrové dieselové motory PSA / Ford / Volvo

DIAGNOSTIKA TEAM

ZAPEKLITÉ FILTRY PEVNÝCH ČÁSTIC

Už více než deset let pomáhá servisům, automechanikům i obchodníkům s náhradními díly z celé České republiky servisní koncept **AutoPROFITEAM**. Mezi služby, které mohou členové tohoto konceptu společnosti APM Automotive využívat, patří také pomoc zkušených autodiagnostických specialistů Miroslava Lucáka, Františka Vaňka a Vladimíra Míči. Ti ve své praxi narážejí mimo jiné i na různé záhadné závady, které pak popisují právě v této rubrice a ukazují tak konkrétní využití některých svých přístrojů. Tentokrát to ale bude trochu jinak...

„Když jsem vybíral případ do rubriky, řekl jsem si, že namísto klasického ‘špeku z praxe’ bych se se čtenáři mohl podělit o několik poznatků z praxe na téma systému filtrů pevných částic,“ vysvětluje na úvod František Vaněk. A vzápětí přidává jak trochu teorie, tak několik praktických rad.

Na konkrétních příkladech z praxe přibližují diagnostičtí specialisté servisního konceptu AutoPROFITEAM Miroslav Lucák, František Vaněk a Vladimír Míča využití moderních diagnostických přístrojů v autoopravárenství. Kromě špičkového přístrojového vybavení ale diagnostici při své práci potřebují také mnoho zkušeností z jeho používání...

■ Trochu teorie

Filtr pevných částic, který je většinou označován jako DPF (Diesel Particulate Filter) nebo FAP (Filtre A Particules), umožňuje vznětovým motorům snížit emise pevných částic, tedy sazí vznikajících nedokonalým spalováním nafty. Filtr tvoří těleso s voštinovou strukturou z karbidu křemíku umístěné v kovovém plášti. Výfukové plyny procházejí přes pórovitou keramickou stěnu, v níž jsou pevné částice (saze) zachycovány. Aby nedocházelo k zanesení a ucpání filtru, jsou tyto částičky spalovány. Tzv. **regenerace filtru** je automatický proces. Ke spalování pevných částic dochází při teplotách 600 – 650°C, kterých však spaliny u vznětových motorů dosahují jen při větším zatížení. Proto je potřeba systému pomoci a to se řeší dvěma způsoby:

- **Aditivem**, které je z přídatné nádrčky dávkováno při každém tankování do nádrže. Aditivem bývají většinou sloučeniny ceru nebo železa, které umožní snížit teplotu oxidace (spálení) na zhruba 450 – 500°C. A zatímco aditivum EOLYS (používané např. koncernem PSA) vystačí na cca 100.000 km (dle výrobce a generace systému), zásoba aditiva AdBlue (močovina) je počítána na servisní intervaly cca 30.000 km (dle způsobu provozování vozu).

- **Bez aditiva**, přičemž je možná pasivní nebo aktivní regenerace:
- pasivní = při teplotách výfukových plynů 350 – 500°C dochází katalytickým spalováním automaticky k přeměně zachycených pevných částic na CO²
- aktivní = přibližně po 1.000 ujetých kilometrech je prostřednictvím změny spalovacího procesu zvýšena teplota výfukových plynů na 600°C a dojde ke spálení zachycených částic ve filtru

Počet regeneračních cyklů však není nekonečný a tak po přibližně 100.000 ujetých kilometrech je filtr natolik znečištěn, že již není schopen automatické regenerace. A to samozřejmě přináší problémy >>> vůz ztrácí výkon, zvyšuje se spotřeba a motor ‘padá’ do nouzového režimu, které je potřeba řešit v autoservisu...

■ Pár praktických rad

■ U systémů filtrů pevných částic s tzv. mokrou cestou (= s aditivem) je při servisu důležité rozlišení pojmu močovina (Ad Blue) nebo EOLYS (DPX... apod.). Např. Peugeot používá kapalinu EOLYS, která se objednává dle VIN kódu nebo dle barevného označení plnicích přípojek do



nádržky s aditivem. U systémů s močovinou Ab Blue je důležité akceptovat hlášení o zbývajících km do servisu Ad Blue na MFD. Některé systémy v případě neúspěšného následující start vozidla.

■ Zaplnění filtru pevných částic sazí zjišťuje systém pouhým algoritmem z přepočtu diferenčního tlaku, který snímá rozdíl před a za filtrem. Existují systémy řízení motoru Piezo DENSO, který má klasický diferenční snímač a k tomu ještě samotný snímač našroubovaný přímo před filtr pevných částic - např. Mazda 6. Snímače teplot ve výfukovém traktu jsou nezbytné pro přesné řízení vstřikování nafty při regeneraci, kterou spouští řídicí jednotka. Systém výfuku je dále osazen snímači jako např. širokopásmová lambda sonda nebo snímač NOx (většinou spojen s RJ) apod.

■ V případě problémů na autě vybaveném systémem DPF je nutné brát na zřetel i další možné příčiny - např. závady žhavicího okruhu, EGR ventilu či škrtící klapky, špatný plnicí tlak apod. Řídicí jednotka motoru v případě potřeby spuštění regenerace počítá např. i s dožhavením ‘studeného’ vzduchu. Pokud je systém nefunkční a regenerace neproběhne nebo dojde k jejímu přerušení, systém vlivem velkého zanesení sazí po krátké době přejde do nouzového režimu.

■ Důležité je také použití správného motorového oleje s označením Low Saps (= se sníženým obsahem zbytkového popela).

■ Zkontrolujte koncovku i historii vozu

Jak poznat, že DPF funguje? V případě těsné a neporušené vložky filtru nesmí být koncovka výfuku od sazí (malé ‘zašpinění’ není na závadu). „Pokud je možné nabrat saze na prst, svědčí to o problému v systému řízení motoru. Může to být např. prasklé vedení v systému plnicího tlaku a její regulace, vadné



Audi A6 3.0 TDI, najeto 198.000 km – původní DPF

vstříkovače, prasklá vložka DPF nebo vadný oxidační katalyzátor a podobně," radí František Vaněk. Zároveň ale upozorňuje, že u některých systémů koncernu PSA lze narazit na výrazně špinavou koncovku i u auta, které se "hlásí jako zdravé" i při 40.000 najetých km.

„Pokud neznáme historii vozidla, doporučuji ověřit software v řídicí jednotce. Jedna z metod je odpojit snímač diferenčního tlaku, nastartovat a vůz projet. Některé systémy reagují hlášením na závadu DPF ihned, jiné až po několika startech nebo po ujetí několika kilometrů," radí zkušený diagnostik AutoPROFITEAMu s tím, že případná absence chybových hlášení o systému DPF naznačuje upravený SW při tzv. 'odstranění' filtru pevných částic.

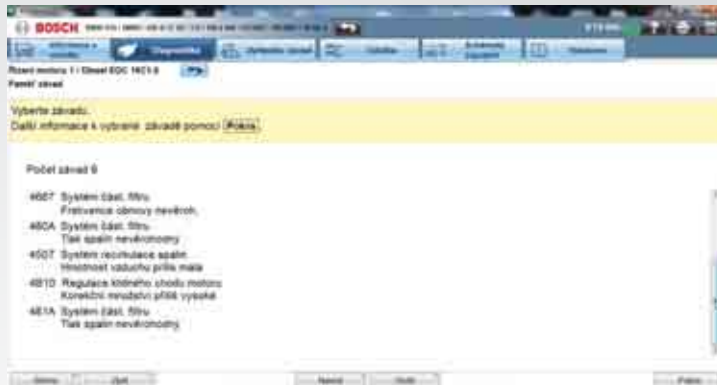
Praktická doporučení

Informace pro řešení problémů systému DPF (svítí kontrolka):

1. Ověřte čistotu koncovky výfuku - musí být bez sazí.
2. Při podezření na upravený SW v řídicí jednotce proveďte kontrolu (viz výše).
3. Přes bloky naměřených hodnot zkontrolujte aktuální zanesení sazemi a popílkem, km a čas od poslední regenerace, jednotlivé statusy...
4. Změřte snímač diferenčního tlaku a zkontrolujte průchodnost hadiček, které vedou od DPF k snímači. Důležité je také referenční napětí snímače při zapnutém klíčku. Nezapomeňte ani na ŘJ aditivního systému, ve které se dělají určitá důležitá nastavení a konfigurace. Tato ŘJ může mít i svoji diagnostickou adresu.
5. Pokud je systém v nouzovém režimu, zkuste vyvolat regeneraci (u stojícího vozidla nebo za jízdy) – pozor na splnění podmínek spuštění regenerace (např. u VW Crafter je při hlášení „Funkce nelze provést, neproběhla časová prodleva“ potřeba s autem jet, aby se ohřálo na provozní teplotu - teprve potom dojde ke spuštění regenerace).
6. Některé automobilky mají pro regeneraci vlastní podmínky a zvlášť-

nosti. Např. systém Ford neumožní spuštění regenerace, pokud je protitlak ve výfuku více než 250 mbar.

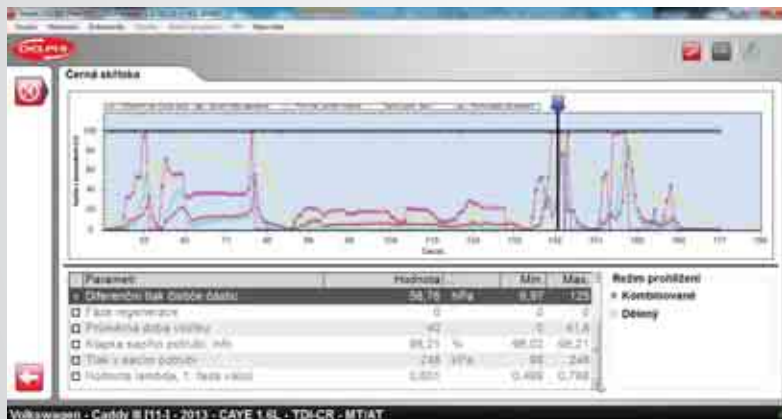
7. U systému BMW EDC 16 (kolem roku výroby 2008) nedojde vlivem vysokého tlaku ve výfuku za jízdy klasicky k přechodu do nouzového režimu (kontrolka + snížený výkon), nýbrž systém pouze chvilkově omezí dávku paliva. Tím dojde ke snížení protitlaku na DPF a vůz se opět na pár vteřin rozjede - dokud opět nedojde k překročení tlaku na DPF. V takovém případě bývají typická tato hlášení závad:



To znamená, že DPF již je zcela zanesený a je třeba jej demontovat a důkladně vyčistit případně nahradit novým.

8. Při výměně DPF filtru za nový je třeba konfigurovat systém přes ŘJ, případně mazáním adaptací, nulováním popílků. Základní nastavení je nutné provést po výměně snímače diferenčního tlaku. Některé výrobci požadují i po výměně DPF vyvolání regenerace diagnostikou – teprve poté dojde k vymazání závad v ŘJ motoru.
9. U většiny vozového parku VW výrobce 'zapomněl' na kontrolku oznamující potřebu zregenerovat DPF (nebo oznámení prostřednictvím např. MFD). V případě několika nedokončených regenerací, se systém zaplní natolik sazemi, že se vůz dostane do nouzového režimu. Mezi hlavní příznaky, že vůz regeneruje, patří např. výrazněji 'dunící' výfuk, 'samovolné ovládání ventilátoru chlazení, zvýšené volnoběžné otáčky (na cca 980/min) a další...

„Praktických poznatků o problémech se systémem DPF mám už nespočet a stále přibývají, takže by se o nich dalo psát ještě dlouho. Vybral jsem tedy jen ty, na které narážím nejčastěji. Tato problematika je za poslední roky vyhledávaným tématem nejen pro telefonické dotazy, ale i jako téma pro naše privátní školení, která na žádost připravíme pro jakýkoliv partnerský servis," dodává František Vaněk s tím, že pro pochopení systému řízení DPF jsou vhodné diagnostické přístroje s funkcí nahrávání zvolených parametrů za jízdy. Např. nové diagnostické rozhraní DELPHI používá funkci 'černé skříňky'...



■ Čištění, aneb DPF jako nový

Většinu problémů s DPF by bylo možné 'jednoduše' vyřešit výměnou filtru za nový. Jeho pořizovací cena ale bývá značně vysoká, u některých značek se může vyšplhat až přes 100 tisíc korun. Takže zejména u starších vozů je takový způsob opravy nemyslitelný. Výhodnější je filtr vyčistit...

„Technologie chemického čištění filtrů pevných částic jsou stále účinnější a efektivnější. Odborným servisním čištěním mohou hodnoty znečištění klesnout na úroveň pod 1%, což znamená prakticky úplně čistý filtr, který je opět připravený sloužit,“ upozorňuje František Vaněk na moderní a zákazníci stále vyhledávanější alternativu výměny DPF.

Jedním z nemnoha světových specialistů na údržbu a čištění DPF je německá značka **BlueCHEM**, která pro tyto účely nabízí tři špičkové produkty z produkto-



vé řady PowerMaxx, každý s jiným účelem i způsobem použití: Zatímco dieselové aditivum **DPF Power Clean** je spíše prevencí, neboť usnadňuje regeneraci filtru pevných částic snížením teploty potřebné k vypálení sazí na 300-350°C, další dva produkty slouží k aktivnímu čištění již zanesených filtrů. Pokud je třeba čištění provádět přímo na voze, lze použít **DPF Top Gun Cleaner**, tedy účinný pěnový čistič pro aplikaci speciální pistolí. Do vychladlého filtru se pěna nastříká otvorem pro teplotní senzor a nechá zhruba 20 minut působit. Účinnější je ale metoda, při níž se do demontovaného filtru se zaslepenými otvory naleje účinný tekutý čistič **DPF Flushing Liquid** a nechá se působit cca 8-10 hodin. Pak je třeba filtr řádně propláchnout teplou čistou vodou a důkladně vysušit (aby nedošlo k destrukci DPF vlivem nepropustnosti zbytků vody přes mikrokanálky). Výsledkem je filtr zcela zbavený nečistot a tedy prakticky jako nový. To samozřejmě platí pouze v případě, že filtr nebyl mechanicky poškozený.

Závěrem:

Jako u většiny dalších systémů moderních vozů je také u DPF životnost ovlivněna způsobem jízdy. „Negativně se projevují především krátké jízdy, kdy teplota ve filtru nedosáhne hodnoty potřebné k vypálení. Navíc někdy může být již spuštěná regenerace přerušena vypnutím motoru nebo omezena právě městskou jízdou,“ vyjmenovává zkušený diagnostik některé příčiny zrychleného zanášení filtru. To často vede k indikaci poruchy z OBD systému, tedy k rozsvícení varovné kontrolky, nebo rovnou k selhání vozu (nouzový režim) s nutností následné opravy. „Opravy DPF někteří motoristé řeší např. i demontáží filtru nebo 'vytlučením' jeho vložky. Nejenže toto řešení je ekologicky nešetrné, ale je i protiprávní. A navíc snižuje hodnotu vozu při případném prodeji,“ uzavírá František Vaněk.

Přitom APM Automotive nabízí i řešení, která nemusí majitele vozu 'zrujnovat'. Vedle výše uvedeného chemického čištění či preventivního používání aditiva, které umožní regeneraci DPF i při městském provozu jsou to např. i neznačkové DPF filtry se značkou JMJ. K dispozici je zhruba stovka položek pokrývajících většinu běžných dieselových vozů jezdících po českých silnicích.

APM DIAGNOSTIKATEAM:



Miroslav LUCÁK
tel.: 739 530 703



František VANĚK
tel.: 739 530 834

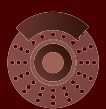


Vladimír MÍČA
tel.: 739 530 761

placená inzerce



FILTRY



BRZDY



SPOJKOVÉ DÍLY



DISTRIBUČNÍ SYSTÉM



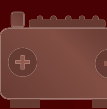
CHLAZENÍ



KLOUBY A MANŽETY



DÍLY ŘÍZENÍ



ELEKTRICKÉ DÍLY



MOTOROVÉ DÍLY

Díly řízení

25 let specialista na japonské, korejské a americké vozy



Via della Meccanica, 1/A - 37139 - Verona (IT) - tel. +39 045 8517711 - fax +39 045 8510714
www.ashika.eu

FoCOM - diagnostika vozidel Ford



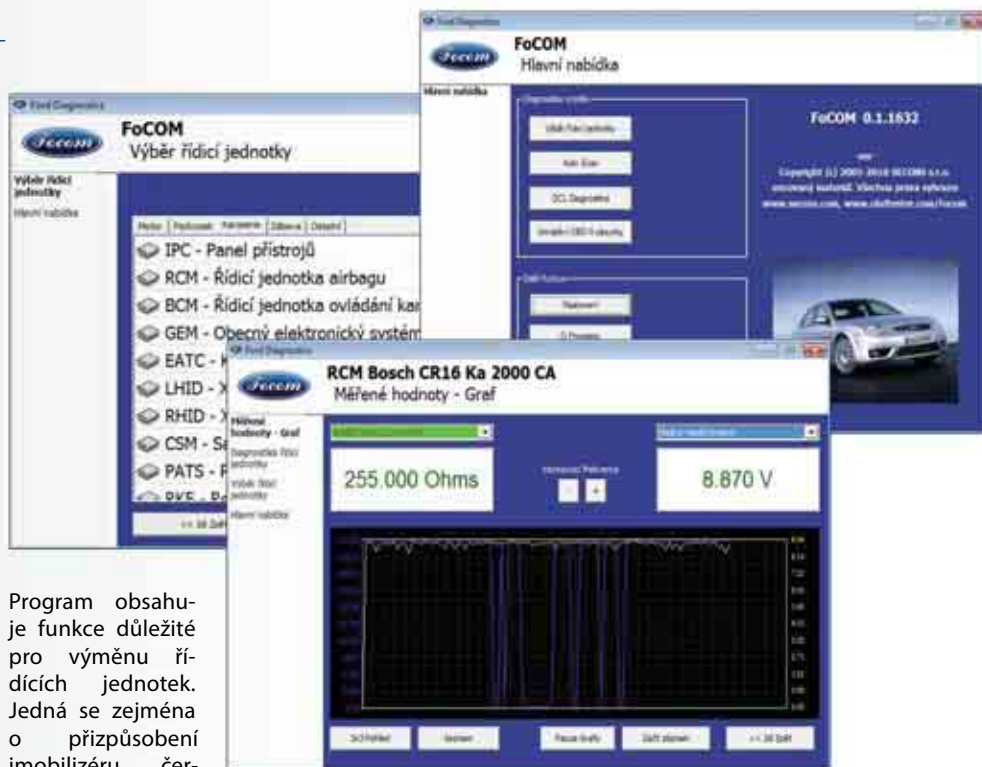
Sortiment diagnostických zařízení u APM Automotive již delší dobu doplňuje také program **FoCOM** – originální česká diagnostika pro vozidla značek Ford/Mazda. Přestože většina neautorizovaných servisů vlastní 'multiznačkovou' diagnostiku, své místo si tento nástroj najde i jako užitečný doplněk – má totiž některé funkce, kterými obecné diagnostiky nedisponují...

Diagnostika FoCOM obsahuje plně multiplexované diagnostické rozhraní připojitelné přes USB port a software do PC. Podporovány jsou všechny verze Windows XP a vyšší. Nároky diagnostiky jsou zcela minimální a ovládání je velice podobné programu VCDS (VAG-COM). Diagnostika je lokalizována do češtiny a to včetně většiny chybových kódů.

„FoCOM se zaměřuje zejména na evropské vozy značky Ford. Podporována je drtivá většina vozidel od roku 1993 až po nejnovější modely,“ vysvětluje Martin Hinner ze společnosti SECONS s.r.o., která diagnostický software pro Fordy vytvořila. Zároveň připomíná, že program lze využít i pro vozy další 'napojených' automobilek, jako např. Mazda, Land-Rover, Jaguar nebo Aston Martin. Ve vývoji je také doplňující modul na diagnostiku Volvo.

„Mezi základní diagnostické funkce patří zobrazení identifikace řídicí jednotky, čtení a mazání paměti závad, zobrazení měřených hodnot, testy akčních členů. U všech funkcí lze vygenerovat nebo rovnou vytisknout zprávu pro zákazníka. Měřené hodnoty lze ukládat do CSV souboru pro další zpracování např. v programu MS Excel,“ dodává zástupce výrobce.

FoCOM podporuje také kódování řídicích jednotek, zejména různé resety nastavení (adaptace), kódování vstřikovačů TDCi, regeneraci DPF, práci s imobilizérem (tzv. PATS ve spojení se službou www.patscode.com), konfigurace, apod. Výhodou FoCOMu je, že řídicí jednotky rozlišuje na jednotlivé verze a operace.



Program obsahuje funkce důležité pro výměnu řídicích jednotek. Jedná se zejména o přizpůsobení imobilizéru, čerpadla TDDi Bosch PSG nebo čtení a zápis konfiguračních dat („AS-BUILT“). Ve vývoji je i komfortní editor konfigurací, který bude dostupný zcela zdarma v aktualizaci v roce 2015. Touto cestou je možné např. povolit ve vozidle denní svícení nebo změnit výbavu (např. přidat tažné zařízení nebo tempomat). V současné době výrobce poskytuje zákazníkům službu, kdy konfigurační data na přání prostřednictvím e-mailu upraví a zašle požadovanou změnu zpět uživateli.

„K programu je poskytována též technická podpora. Pokud zjistíte, že FoCOM nějakou funkci nepodporuje, ve většině případů jsme schopni po zaslání dat z programu příslušnou funkci a podporu řídicí jednotky doplnit a to obvykle v horizontu několika dnů,“ uzavírá Martin Hinner s tím, že verze s nově přidanou funkcí je pak k dispozici ke stažení zdarma na webových stránkách výrobce. Aktualizace jsou obvykle dostupné v týdenních intervalech.

Bližší informace o diagnostice FoCOM získáte u diagnostických specialistů **AutoPROFI-TEAMu** nebo na www.obdtester.cz/focom

- Program je v češtině a to vč. chybových kódů.
- Podpora všech používaných diagnostických protokolů: J1850 PWM, ISO, CAN-BUS.
- Snadné používání ve stylu programu VCDS, připojení k vozidlu prostřednictvím inteligentního USB rozhraní.



SECONS

SECONS s.r.o. je soukromá firma působící v oblasti informačních technologií s tradicí od roku 2000, jejímž hlavním cílem je budovat neobvyklá, technicky náročná a inovativní řešení, na které si jiní netroufnou. Od roku 2004 se zabývá také vývojem software na automobilovou diagnostiku, která je prodávána formou nepřímého prodeje. Při vývoji přitom spoléhá na sílu svých vědomostí a zkušeností i na schopnost vytvořit kvalitní řešení "šitá" přímo na míru zákazníkov. Všechny systémy jsou přitom centrálně monitorovány a je možné je spravovat na dálku, bez nutnosti návštěvy u zákazníka.



Vinař Pavel Hruška:

Už tradičním vánočním dárkem pro všechny zákazníky a partnery APM Automotive je mimo jiné i lahev vína. A zatímco v minulosti byli jejich dodavatelé různí, poslední tři roky kdyňský dodavatel autodílů rozdává kvalitní víno z malého rodinného vinařství z Blatnice pod sv. Antonínkem. Je tedy na čase toto vinařství představit...

Rodinné **Vinařství Pavel Hruška**, které se zabývá výrobou především přívlaskových vín, navazuje na dlouholetou tradici pěstování vinné révy. „Vino se v naší rodině dělá už sedm generací. Naše malé vinařství jsem založil jako pokračování určité tradice, kterou jsem převzal jako štafetu od svého otce, který ji převzal od dědy,“ říká Pavel Hruška, který se sice kdysi vyučil na mechanika elektronických zařízení, ale už bezmála čtvrt století se věnuje výrobě vína. Je tak velice zkušeným a uznávaným vinařem a degustátorem, který víno umí nejen vyrábět, ale také pít a umí o něm i poutavě vyprávět. „Sou za tím léta dřiny a odříkání,“ usmívá se sympatický vinař a vzápětí svoji oblíbenou 'hlášku' vysvětluje. „Navazuje to na to, že jsem toho musel nejen hodně odpracovat, ale bylo potřeba i něco vypít. Degustátorem se člověk nerodí, k tomu se musí propít. I když je asi potřeba mít k tomu také určité vlohy.“

■ Jak jste se stal vinařem?

„Vinařství v naší rodině se traduje od roku 1777. Také můj děda vlastnil v Blatnici starý sklep po svých předcích. Ten ale zdědil můj strýc, protože otec byl nejstarší z bratrů a dědictví tu většinou získávají ti nejmladší z rodu. Otec ale po rodičích získal část vinohradu, na kterém za komunistů hospodařil.“

Blatnice pod sv. Antonínkem je malebná obec v podhůří Bílých Karpat, v úrodném kraji nedaleko Uherského Hradiště, jemuž vévodí kopec Svatého Antonínka s kaplí zasvěcenou právě tomuto patronu lásek a ztracených věcí. Obec má dlouhou historickou tradici, která je úzce spjatá s vinařstvím. První zmínky o blatnickém víně jsou z přelomu 13. a 14. století.

S Blatnicí pod Sv. Antonínkem je nerozlučně spjata také jméno Jana Ámose Komenského, který měl v obci příbuzné a vlastnil tam i vinohrad v trati Plachty. Dokazují to dobové dokumenty a především svatební smlouva uzavřená před jeho druhým sňatkem (s Dorotou Cyrilovou), která je zaznamenána v městských knihách v Brandýse nad Orlicí.

Jak už je to tu běžné, i já jsem od mala rodičům ve vinohradu pomáhal, a i když to tehdy bylo spíše z donucení, byla to určitá inspirace. V člověku se pak něco zlomí, dospěje a uvědomí si tu odpovědnost vůči rodinné tradici. A otec mi umožnil se do vinařství zapojit. Brzy mě to chytlo a začalo bavit, takže už po roce jsem dělal určité výrobní partie sám a otec mi do toho vůbec nemluvil. Takže jsem do vína začal vnášet vlastního ducha a přitom získával potřebné zkušenosti. A tak jsem se dostal k vinaření. Samozřejmě k tomu přispěla i doba, protože v roce 1991 jsem skončil se zaměstnáním v železárnách ve Veselí nad Moravou a začal se plně věnovat podnikání ve vinařství. A většinu toho, co vydělám, vracím zpátky a vinařství postupně rozšiřuji. Pokračuji tak v tradici malé rodinné firmy a snažím se to dělat ve stejném duchu, jaký mě byl dán od rodičů.“

■ Vy ale nemáte syna. Jak to tedy bude s předáním Vaší tradice?

„Je pravda, že nemám syna, ale mám pokračovatele. Když se nejstarší dcera Pavla vdala, s manželem, který pochází z Bystřice pod Hostýnem, přišli s myšlenkou, že by chtěli také dělat vlastní víno a zároveň mi pomáhat s tím mým. A tak si s využitím evropské dotace pro mladé vinaře otevřeli svou vlastní malou firmu. Takže teď jsme tu na jednom dvoře dvě malá spolupracující vinařství. Mají půl hektaru svých vinohradů, ke kterým už začínají vysazovat další. Není to pro mě ale konkurence. Obě firmy jsou propojené a spolupracují. A já se v obou



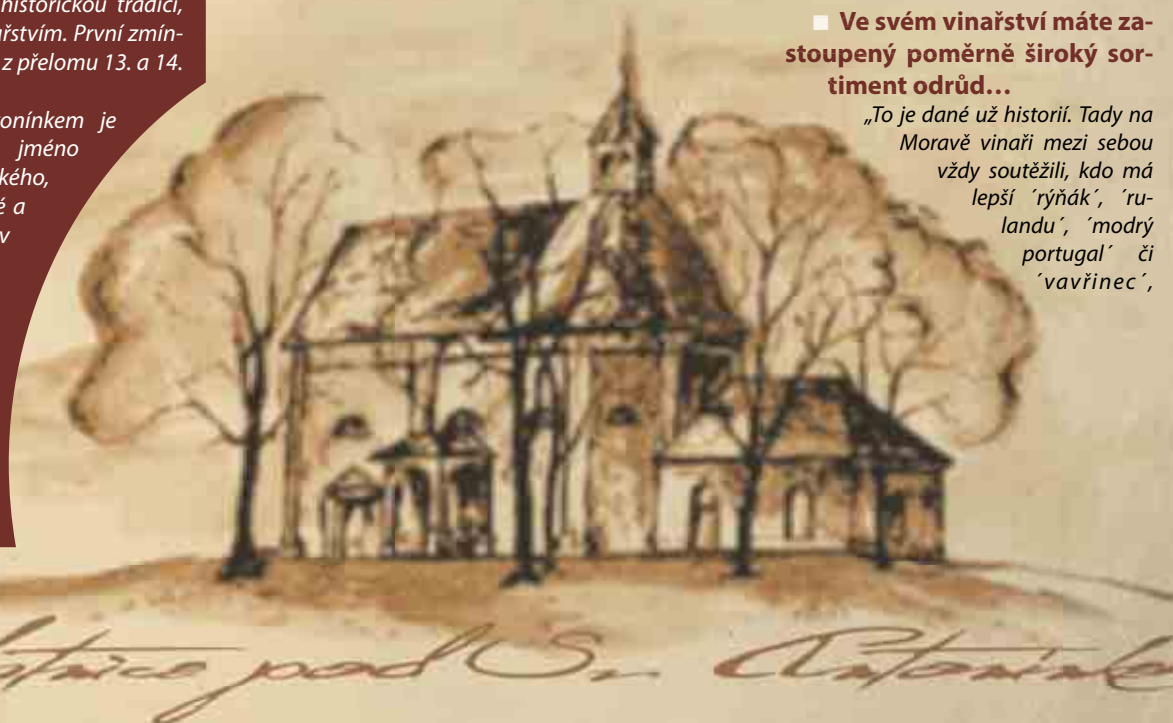
starám o vinohradnictví i o enologii. Takže řídím jak práce ve vinici, tak technologické procesy.“

■ Jak velké jsou vaše vinice a kolik vína z nich je možné získat?

„Já mám aktuálně sedm hektarů vinic, dcera půl hektaru. Ale výhledově bude mít do pěti let celkem další tři, takže pak budeme hospodařit na zhruba deseti hektarech. Z nich by měla být předpokládaná produkce zhruba 50.000 lahví ročně – tedy v závislosti na klimatických podmínkách daného roku.“

■ Ve svém vinařství máte zastoupený poměrně široký sortiment odrůd...

„To je dané už historií. Tady na Moravě vinaři mezi sebou vždy soutěžili, kdo má lepší 'rýňák', 'rudlandu', 'modrý portugal' či 'vavřinec',“



jsou to léta dřiny a odřikání

takže se to tak i sázelo. Není to tedy ten francouzský způsob, že na celé vinici je jedna odrůda. Na jednu stranu je to strašně moc práce, protože každá odrůda potřebuje trochu jinou péči, ale dá se to naplánovat tak, aby to na sebe co nejlépe navazovalo. Na druhou stranu je velké množství odrůd výhodou z hlediska marketingu. Ze široké nabídky si zákazník lépe vybere. Třeba sommeliéři z hotelů vždy chtějí alespoň šest, sedm různých odrůd, ale navíc v dostatečném množství."



■ A tím jsme došli i ke spolupráci s APM Automotive, protože my také potřebujeme hodně vína a navíc najednou...

„S vaší firmou to je trochu jiné. Preferuji to, že když někomu dodávám nějaké víno, snažím se mu zajistit jistou exklusivitu. Takže dodám vlastně celou výrobní partii. Jinak by to ztrácelo tu správnou pointu. Tentokrát je to tradičně přes 3.000 lahví.“

■ Co byste řekl o vínu, které jste pro společnost APM Automotive vyrobil v roce 2014.

„Vino do APM jsem dodával již potřetí. Poprvé to byl červený Cabernet Sauvignon 2012, podruhé bílý Sauvignon - jakostní 2013, a tak jsme letos po vzájemné dohodě došli k růžovému. A stejně jako před rokem jsme vybrali

mladé víno, které je v poslední době hodně populární. Ve Francii je to již dlouhá tradice Beaujolais, u nás je v poslední době oblíbené Svatomartinské. Letos jsem připravil Zweigeltrebe Rosé 2014 a myslím si, že Vaši zákazníci a partneři jsou s ním spokojeni. Osobně cítím, že se to víno povedlo.“

■ To, že nabízíme již potřetí za sebou produkt stejného vinařství, vyznačuje naši důvěru v kvalitu těchto produktů, i když asi ne každému to víno musí chutnat...

„Vino je živý organismus a každé víno je jiné, stejně jako každý člověk má jiné chuťové vjemy. Ale právě o tom to je. Kdybychom byli všichni stejní, nebo kdyby bylo víno stejné, bylo by to špatné.“

■ Co Vás nejvíce na té práci baví? Co Vás nejvíce naplňuje?

„Protože se zabývám vinohradnictvím i vinařstvím, mám té práce tolik, že mi zabere prakticky celý rok od rána do večera. Takže ani nemám čas přemýšlet o tom,

co mě nejvíce naplňuje. Ale nejvíce mě potěší, když se vrátí spokojený zákazník a já si s ním pak můžu v klidu posedět a povykládat. Spokojené povídání o víně je pro mě skvělé odreagování. A dělá dobře i tomu, kdo platí. To je to nejlepší.“

■ Vinohradnictví a vinařství jsou tedy dvě různé profese a vy ale zastáváte obě. Je to běžné?

„Obě ta zaměstnání jsou nerozlučně propojena a jsou na sobě závislá. Pro kvalitní víno je potřeba kvalitní hrozen a je dávno ověřené pravidlo, že víno se nedělá ve sklepě, ale ve vinohradě. To je zkušenost přenášená z generace na generaci a je to velká pravda. Proto většina moravských rodinných vinařství zpracovává vlastní hrozny. A pokud vinař odebírá hrozny od někoho jiného, stejně celý rok chodí dohlížet na daný vinohrad. A i když to vinohradník dělá sám, je důležitá spolupráce. Je to vlastně takový oboustranný závazek. 'Já to odeberu, ale ty to budeš dělat, jak já chci...' Pokud vinař nebude mluvit do začátku procesu, tedy do práce



vinohradnictví, nemůže podle mne vyrobit dobré víno. V dnešní době jsou samozřejmě i firmy, které se zabývají jen pěstováním hroznů a jiné pak výrobou vína, ale těm jde většinou spíše o kvantitu než kvalitu.“

■ Práce enologa je tedy do značné míry alchymii?

„Je určitý způsob zpracování, který je daný historicky. Hrozny se posbírají, pomelou, vylisují a kvasí. Ale kdy to mám stočit, to musím rozhodnout já. Musím ochutnat a říct třeba: 'Dnes ještě ne, dnes to má ještě zbyteček cukru. Udělám to zítra nebo pozítí.' Takhle je to se vším. Jsou to drobné niance, které ale rozhodují. A navíc nejdou opakovat každý rok stejně.“

A když se udělá nějaká chyba, většinou už to nejde napravit. To je asi podobné jako v autobranži - když se nabourá auto, už to nikdy nebude ono. I když se to opraví, že to na první pohled není poznat.“



www.vinarstvi-dobruca.cz

Adaptivní systémy předních světlometů (Adaptive Frontlighting Systems) (AFS)

V posledním desetiletí došlo u předních světel vozidel k obrovskému skoku ve výkonu i ovládnání světelných kuželů osvětlení. Až do roku 2003 zahrnovaly přední světlomety tlumená světla, dálková světla a volitelně mlhová světla. Hlavním zdrojem světla byly staré dobré halogenové žárovky. S vývojem světelné techniky dokáží nové světelné zdroje zajistit lepší viditelnost a pohodlí zvýšením intenzity světla (xenon, LED) v zorném spektru a přesnější zaostření (reflektor, optika) světlometů. Viditelnost řidičů byla kromě toho zvýšena elektronickým ovládním rozložení světelných paprsků a jejich přizpůsobením různým jízdním situacím. V důsledku toho se také vyvíjely předpisy pro systémy předního osvětlení vozidel (nový předpis ECE R-123 a doplňky v ECE-R 48) a moderní automobily nyní také zahrnují adaptivní řízení světelného paprsku v závislosti na jízdní situaci. Tomu se říká Adaptivní systémy předních světlometů (Adaptive Frontlighting Systems) (AFS).

Společné funkce AFS

Jaké jsou nejčastější funkce AFS?

- Pevná světla do zatáčky (Fixed Bending Light) (FBL) s halogenovými nebo xenonovými světlomety;
- Dynamická světla kopírující zatáčky (Dynamic Bending Light) (DBL) nejčastěji používají xenonové světlomety a jsou potenciálně kombinována s pevnými světly do zatáčky (Fixed Bending Light) (FBL).

Pevná světla do zatáčky (Fixed Bending Light) obsahují přídatný svazek světelných paprsků, který může být zapnut na boční straně vozidla při specifickém úhlu natočení volantu. To zajistí lepší viditelnost do zatáček díky osvětlení dalšího přídatného sektoru 35° až 40°, který se aktivuje podle stanovené rychlosti jízdy vozidla. Světelný paprsek je vytvářen další žárovkou spojenou se specifickým odrazným povrchem ve světlometu.

FBL nesmí být zaměňován s postranními světlomety do zatáčky (Cornering Light), což je přídatný světelný kužel s úhlem 60°, který se aktivuje při vysokém úhlu natočení volantu a při nízké



Xenonový světlomet DBL pro Citroën C5

rychlosti vozidla. Světelný zdroj osvětlení do zatáčky může být integrován přímo do světlometu s další parabolou a žárovkou, nebo do mlhového světla s využitím přídatné odrazné plochy a se stejnou žárovkou.

Systém dynamického osvětlení do zatáčky (Dynamic Bending Light) byl autorizován roku 2003 a je spojen pouze se světelným kuželem tlumených světel. Skládá se z mechanismu, který umožňuje horizontální natáčení celého modulu světlometu a je poháněn elektromotorem (krokovým). Úhel natočení je elektronicky řízen v závislosti na úhlu natočení volantu a rychlosti vozidla. Je téměř vždy spojen s xenonovým zdrojem světla a zajišťuje daleko lepší viditelnost v zatáčkách při všech rychlostech jízdy.

Konstrukce systému

Funkce DBL je propojena s následujícími díly ve vozidle:

- **senzor úhlu natočení volantu:** jeho signál se používá jako reference pro úhel světla do zatáčky;
- **senzory rychlosti jízdy:** jejich signál je porovnáván s hraničními hodnotami pro zapnutí/vypnutí funkce světel a pro výpočet optimálního úhlu světel do zatáčky;
- **senzor rychlosti stáčení:** měří rychlost stáčení vozidla kolem svislé osy (hlavně pro ESP) a pomáhá nastavení úhlu světel do zatáčky;
- **senzory světlé výšky vpředu a vzadu:** poskytují informace o aktuálním naklonění vozidla v podélném směru, které závisí na jeho zatížení a je tedy potřebné pro kompenzační funkce;
- **řídící jednotka systému osvětlení:** elektronická řídící jednotka, která přijímá signály z elektronických systémů vozidla a podle toho zajišťuje ovládnání světlometů;
- **řídící jednotka karosérie:** přijímá signály ze spínačů a senzorů ve vozidle a vysílá povely do řídící jednotky systému osvětlení.

V moderních systémech komunikují tyto jednotky prostřednictvím sběrnic CAN nebo jiných signálových sběrnic.



Dynamická světla do zatáčky v levé zatáčce (nahore) a v pravé zatáčce (dole)

Vyhledávání poruch u těchto systémů spočívá v kontrole chybových kódů, načtení aktuálních dat senzorů a aktivní testování funkcí světlometů do zatáčky. Profesionální elektronické diagnostické nástroje tyto funkce zahrnují a poskytují pomoc při diagnostice závad.

Při nastavování světlometů v autoservisu proto musí být funkce DBL předem vypnuta. Kromě toho u vozidel s hydraulickým zavěšením musí být během nastavování vertikálního úhlu vyzarování motor v chodu.

Plné funkce AFS

Na základě dalšího rozvoje evropské legislativy v roce 2006 bylo možné vytvářet další funkce pro přední světla. Kromě tlumených a dálkových světel poskytuje plný systém AFS čtyři nové způsoby ovládnutí světelného paprsku, které se aktivují za ještě konkrétnějších jízdních podmínek:

Dálniční režim vytvářející speciální tvar světelného paprsku pro zvýšení viditelnosti až do vzdálenosti 120 m bez oslnění ostatních vozidel. Aktivuje se automaticky při rychlostech vyšších než 115 km/hod.

Městský režim vytvářející širší tvar světelného paprsku při rychlostech nižších než 30 km/hod. Tím se zvyšuje viditelnost chodníků a snižuje jejich oslnění.

Režim pro nepříznivé počasí zajišťující lepší zaostření světelného kuželu a snížení světla přímo před vozidlem, aby se zamezilo „efektu zrcadlení“ na mokré silnici.

Terénní režim, který zajišťuje jasnější a širší osvětlení krajnic silnice.



Světelný kužel tlumených světel na dálnici (nahore), lepší viditelnost s využitím světelného kuželu pro dálnici (dole)



Světelný kužel tlumených světel ve městě (nahore), zlepšená viditelnost se světelným kuželem pro město (dole)



Světelný kužel tlumených světel při nepříznivém počasí (nahore), zlepšená viditelnost se světelným kuželem pro nepříznivé počasí (dole)

Systém plně adaptivních předních světel Valeo je založen na modulu se třemi funkcemi, který je takto schopen vytvářet tři různé světelné kužely: světelný kužel tlumených světel, světelný kužel dálkových světel a světelný kužel pro dálnici. Při použití tohoto modulu osvětlení v kombinaci s mechanismem pro horizontální natožení a s jednotkou pro nastavení úrovně svícení mohou světlomety vytvářet další funkce osvětlení: režim městského osvětlení, režim pro nepříznivé počasí a terénní režim světelného kuželu.

Funkce plného AFS zahrnuje následující díly ve vozidle:

senzory rychlosti jízdy: signál rychlosti vozidla se používá pro přepínání mezi různými režimy světelného kuželu (město, terén, dálnice);

motor(y) stěračů čelního skla a dešťový senzor: jejich signály se používají pro aktivaci režimu pro nepříznivé počasí;

senzory světlé výšky vpředu a vzadu: poskytují informace pro kompenzaci změn podélného naklonění;

řídící jednotka systému osvětlení: ovládá režimy světlometů v závislosti na signálech senzorů;

řídící jednotka karosérie: vysílá povely do řídicí jednotky systému osvětlení.

Aktuální regloskopy umožňují kontrolu standardních tlumených světel. Jakékoliv závady v systému osvětlení týkající se jiných režimů světelného kuželu jsou obvykle signalizovány na přístrojové desce a/nebo elektronickým kódem poruchy.

Jako jedna z nejvíce inovativních společností v automobilovém sektoru pracuje Valeo již dnes na technologiích laserových světel.

V roce 2014 zveřejnili Audi a BMW koncepce světlometů s laserovým světlem. Nové BMW i8 je prvním sériově vyráběným automobilem vybaveným světlomety s laserovým světlem. Laserová světla se používají pouze pro dálková světla, tlumená světla jsou i nadále tvořena technologií LED.

Laserové světlo má několik výhod

- Vyzařuje jasnější světlo než LED (ve spektru blízkém dennímu světlu)
- Rozsah světelného kuželu je mnohem větší
- Jejich příkon je mezi polovinou a 2/3 příkonu potřebného pro LED
- Laserové jednotky jsou kompaktnější než moduly LED
- Světelný paprsek lze plně konfigurovat

Jak to funguje?

Laserové paprsky jsou nejprve zaostřeny v čočce naplněné žlutým fosforem, který převádí monochromatické světlo (obvykle modré) na zářivě bílé světlo. Světlo se pak odráží na silnici před vozidlem.

NEJLEPŠÍ REKLAMOU



AUTOCENTRUM ROŽNOV

• Tvarůžkova 2491, 756 61 Rožnov pod Radhoštěm

Provádíme **autoservis, pneuservis, geometrie, klimatizace** osobních, dodávkových, lehkých užitkových vozidel všech značek. Postaráme se o Váš nový i ojetý automobil, provedeme pravidelné servisní prohlídky doporučené výrobcem vozidla.

V našem AUTOSERVISU a PNEUSERVISU se setkáte s moderním vybavením, vyškolenými odborníky a individuálním přístupem. Při každé opravě hledáme optimální řešení.

OTEVÍRACÍ DOBA:

Pondělí - Pátek 8:00 - 17:00 hod.
Sobota (po telefonické domluvě)

„Auta jsou odmala mým celoživotním koníčkem. Hned po škole jsem je začal podomácku opravovat, ale pak jsem se vrhl na rallysport a zhruba deset let závodil. A když už jsem s tím chtěl skončit, vrátil jsem se k opravám aut. Začali jsme před deseti lety v takové menší dílně a postupem času, jak nám přibývala práce, jsme se rozrůstali. Takže dnes má servis celkovou plochu 1.300 m²,“ vzpomíná Radim Špůrek na začátky budování svého nynějšího autoservisu s více než tuctem stání rozmístěných po čtyřech velkých dílnách, ke kterým patří ještě několik skladů.

■ Léta růstu a změn

Za deset let úspěšného provozu autoservisu Radim Špůrek, který v posledních letech začal využívat i 'obchodní' značku Autocentrum Rožnov, se výrazně změnila jak klientela, tak způsob práce. „Začínali jsme ve skromných podmínkách s opravami běžných, spíše starších aut. Ale jak jsme získávali zkušenosti, zákazníci se k nám vraceli i se svými novými vozy. Takže jsme postupně začali opravovat stále lepší a dražší vozy. A taky ubývá lidí, kteří provádějí opravy v malém.auta jsou stále složitější a mechanici



V srdci Valaška, na okraji Rožnova pod Radhoštěm, na úpatí Rysovy hory a na konci staré panelové cesty v areálu bývalé místní fabriky stojí velká hala s nenápadným šedým průčelím a nápisy Autoservis - Pneuservis. Právě tam sídlí **AUTOCENTRUM ROŽNOV** - úspěšná firma Radima Špůrky, bývalého rallyového závodníka, který se již od roku 2004 věnuje opravám osobních a užitkových aut a patří k důležitým zákazníkům APM Automotive.

stále více potřebují i speciální nářadí a diagnostiku, kterou si ty malé dílny nemohou dovolit,“ říká 42letý muž, jehož firma se v posledních letech zabývá také přípravou závodních speciálů a renovací luxusních či sportovních aut a to včetně těch historických...

V servisu, kterým v současnosti projde zhruba 1.500 vozů ročně, zaměstnává Radim Špůrek celkem šest mechaniků, z nichž jeden coby externista chodí vypomáhat v případě potřeby. Dva další pracovníci jsou v přijímací kanceláři a nechybí ani administrativní pracovnice. A důležitým partnerem majitele je také Lukáš Cabák, který je vlastně provozním ředitelem celého servisu. „Práce mechaniků je těžká a stále složitější, ale pro většinu z nás je i koníčkem. A samozřejmě, že nejvíce nás baví ta příprava závodních aut a renovace veteránů. A to, že u nás renovujeme i některé velmi výjimečné vozy je jen příjemnou třešničkou na dortu. I když je to samozřejmě

také obrovská zodpovědnost, protože případné pochybení by mohlo způsobit nenahraditelné škody,“ doplňuje Lukáš Cabák při prohlídce jednotlivých dílen.

■ Partnerství a plány

S firmou APM Automotive spolupracuje Radim Špůrek už asi pět let. Zvolil si ji jako svého hlavního dodavatele autodílů a dílenského vybavení a se svou volbou je spokojený. „Věřím, že ta spokojenost je oboustranná, protože spolupráce funguje velmi dobře. A když se někdy nějaký problém objeví, není problémem jej vyřešit,“ říká Radim Špůrek s odvoláním na vstřícný přístup oblastního manažera obchodu APM Jiřího Černého. Vedle širokého sortimentu náhradních dílů firma využívá také pracovní oděvy od APM Automotive.

Přestože servis neustále roste, adresa je stále stejná. Zatím. „Ta první dílna byla ve stejném objektu, jen z druhé strany než dnes. Ale teď už chystáme stavbu nového servisu blíže u hlavní silnice, už máme koupený pozemek,“ prozrazuje Radim Špůrek své plány. „Je to na dobrém místě u benzinky a chci, aby to dobře vypadalo. Moje vize je taková, že v novém servisu bychom dělali komerční opravy vozů běžných motoristů a tady v dnešních prostorách bychom se mohli specializovat na přípravu závodních rallyových aut a renovace veteránů. Zatím to děláme všechno pohromadě a to není vždy ideální,“ dodává majitel servisu, který se tak přes opravy běžných aut po letech opět vrátil k motorsportu. Tentokrát ale více než k samotným soutěžím spíše k servisování a přípravě závodních speciálů. I když na letošní rok chystá i návrat za volant soutěžního vozu.



JE DOBRÁ PRÁCE

■ Renovace

V poslední době stále žádanější opravám či renovacím různých luxusních či supersportovních aut a to včetně těch historických se firma Radima Špůrka věnuje zhruba čtyři roky a jeho dílnou tak prošla řada skutečných klenotů na čtyřech kolech. „Začalo to nenápadně. Lidi věděli, že jsem závodil a že se pohybuji ve světě rychlých aut. Stejně jako, že mám Ferrari. A protože předpokládali, že také potřebuje opravy, tak přivezli svá auta k nám. A později to někteří z nich řekli i svým známým a začali k nám jezdit i další. Takže opravdu platí, že nejlepší reklamou je dobrá práce a individuální přístup, ze kterých pramení osobní doporučení spokojených klientů. Díky tomu jsme tu dělali už několik opravdu vzácných aut. Třeba Hennessey Viper, kterých je na celém světě jen dvanáct a který tu nikdo nechtěl opravit a tak málem cestoval zpět k věhlasnému úpravci do Texasu. Nebo třeba Porsche v úpravě Rinspeed, které nechtěli ani ve značkovém servisu,“ vysvětluje úspěšný podnikatel, který se s mnohými svými zákazníky osobně zná a má jejich plnou důvěru. A zároveň dobře ví, že si ji udrží opravdu jen kvalitními službami, které hodlá nabízet i nadále...

■ Rodinná vášeň

„Auta a práce kolem nich mě baví. I když teď už se přímo pod auto dostávám jen občas - tak jednou, dvakrát za půl roku, když je opravdu potřeba. Většinou na to nemám ani myšlenky, protože mám spoustu jiných starostí s vedením servisu a zařizováním všeho potřebného. Ale v budoucnu bych se chtěl věnovat jen přípravě rallyových aut a renovacím. Proto chci, aby obě části servisu byly samostatné a nezávislé,“ říká Radim Špůrek, jehož k autům přivedl otec, bývalý učitel a později i majitel autoškoly (kterou dnes provozuje Radimův bratr) a také nadšený závodník a účastník mnoha rallyových soutěží. „Táta ale samozřejmě závodil úplně v jiné době a tedy i jiných, z dnešního pohledu velmi amatérských podmínkách,“ doplňuje rožnovský rodák, který v současnosti ve své dílně poskytuje zázemi hned několika speciálům Subaru Impreza STI.

Sám prý ale mnohem raději závodil s Mitsubishi. „Lancer byl prakticky ve všech směrech lepší. Vyváženější, spolehlivější i silnější. I jízda s ním byla celkově zábavnější. A navíc právě s Lancerem EVO VI jsem dosáhl svého největšího sportovního úspěchu - absolutní vítězství na Rallye Saturnus ve Slovinsku v rámci evropského šampionátu v roce 2003,“ říká Radim Špůrek, který začínal s Favoritem (MM ČR 1999) a po českých rallyových tratích vodil ještě Peugeot 306 S16 a Subaru Impreza WRX či STI. S již zmíněným Mitsubishi Lancerem EVO VI pak jezdil dvě sezony v Evropě. Na sklonku své 'první' závodnické kariéry si pak vyzkoušel i závod offroadů a to s vozem vlastní konstrukce.

Po letech závodnického 'důchodu' se ale do světa rallye zase vrátil. Nejprve servisováním aut pro jiné a na rok 2015 ve své dílně připravuje také 'nový' závodák i pro sebe. „Chci zkusit rallye historiků se Škodou 130 LR. Rád bych absolvoval celou sezonu, ale bude záležet



na času, i jestli seženeme dost peněz. A právě v tomhle bodu se rýsuje další výhoda naší spolupráce se společností APM Automotive, která k českému rallyesportu už řadu let neodmyslitelně patří,“ říká jezdec, který prý už na jiné koníčky nemá čas.

Rozvedený otec dvou dcer žije s přítelkyní v rodinném domě v Rožnově a o případného syna se už prý pokoušet nehodlá, protože jak říká, i dcera může být jeho nástupcem a dobrým obchodníkem a šéfem autoservisu. A navíc syna má prý kolega...

Cesta jako zkušební polygon

Stávající servis Autocentrum Rožnov sídlí v poněkud zastrčeném areálu na okraji města a vede k němu panelová cesta místy připomínající spíše tankodrom. „Už když jsme začínali, slibovali, že cestu opraví. Ale nějak k tomu zatím nedošlo, údajně jsou nějaké problémy s vlastnictvím pozemků. Ale naši zákazníci si už zvykli. Myslím, že když někdo něco dělá dobře, zákazník si k němu cestu najde. I když třeba špatnou cestu. A navíc je to pro nás i takový zkušební polygon. Na té cestě nejlépe zjistíme, jestli v tom autě něco klepe, nebo ne,“ usmívá se Radim Špůrek.

APM OLOMOUC: V NOVÉM KABÁTĚ



Neúplný pracovní kolektiv olomoucké prodejny (zleva):

MARTIN RIFFLER
RADEK ZÁPAŘKA ml.
MICHAL ZRNÍK
TOMÁŠ KŘIKAVA
TOMÁŠ HRUŠKA
RADEK ZÁPAŘKA
JAROSLAV KUČERA
(dole)
MARCELA POSPÍŠILOVÁ
PAVEL GALBAVÝ

APM Automotive Olomouc

Týnecká 714/6

779 00 Olomouc

email: olomouc@apm.cz

telefon: +420 585 314 568

otevírací doba: po-pá 8:00 - 17:00
so 9:00 - 11:00



Vedoucí pobočky: Pavel Galbavý

Obchodní zástupci: Jaroslav Kučera

Michael Příkazský

Operátoři: Radek Zápařka, Tomáš Hruška
Martin Riffler a Marcela Pospíšilová

Řidiči / skladníci: Jiří Formánek, Jitka Pallová
Tomáš Křikava, Radek Zápařka ml. a Michal Zrník

APM OLOMOUC - nejstarší moravská prodejna kdýnského dodavatele autodílů se konečně dočkala nových, větších a důstojnějších prostor. Po deseti letech a devíti měsících své existence se začátkem listopadu 2014 z objektu v Chválkovické ulici na okraji Olomouce přestěhovala na atraktivní místo do frekventované části města...

Původní pobočka APM Olomouc byla otevřena v únoru 2004 na místě uzavřené konkurenční prodejny. „V pátek jsme zavřeli jako AutoKelly a v pondělí otevřeli jako APM Automotive. A na stejném místě jsme byli přes deset let,“ vzpomíná dlouholetý vedoucí olomoucké pobočky Pavel Galbavý. „Naše bývalá pobočka stála na výpadovce směrem na Šternberk či Opavu, která bývala pravidelně ráno i odpoledne totálně ucpaná a mechanici už k nám nechtěli ani jezdit. Zatímco celým městem dokázali projet za 10 minut, v té naší ulici pak často strávili i čtvrt hodiny a více,“ vysvětluje zkušený vedoucí s tím, že kromě špatné dopravní obsluhy už také stará pobočka v posledních letech nestačila ani prostorově.

„Ale cítili jsme se tam dobře, bylo to takové útulné. Původně to býval rodinný dům nebo spíše statek. Ze stájí a kůlen byl sklad a z domu prodejna s kanceláři v patře.“ K výhodám bývalé prodejny patřil podle 46letého muže i fakt, že přímo v areálu je zaveden autoservis. Ten si založil majitel objektu a původně také první vedoucí pobočky Jiří Sekanina poté, co asi po dvou letech odešel z APM Automotive. A od té doby je šéfem olomoucké pobočky právě Pavel Galbavý, přiv

ítivý Moravák s věčně dobrou náladou, který v případě potřeby vždy rád pomůže...

■ Nová adresa

Novým působištěm APM Olomouc se stala moderní dvoupatrová budova, kde do nedávna sídlilo Motocentrum, tedy v Olomouci a okolí dobře známá prodejna motocyklů. Pracovníci APM Olomouc tak nově mají k dispozici přes 870 m² skladové plochy a několik útulných kanceláří s potřebným zázemím. Výhodou je dobrá dopravní obslužnost i umístění na dobře viditelném místě v sousedství oblíbené benzínky u frekventované dálniční přírady. „Naopak poněkud nešťastné je řešení příjezdu k prodejně, protože do areálu se vjíždí z druhé strany, kde sídlí prodejna sportovních potřeb. Ale kdo jednou přijede, ten už to ví. Důležité je, že se k nám zákazníci dostanou bez zbytečného čekání v zácpách a že mají kde zaparkovat.“

Zklamání jsou tak jen ti, kteří sídlí v okolí původní prodejny a tak to teď k nám mají dále.“

Spokojenější jsou prý také řidiči rozvozových vozů, kteří mají snazší výjezd prakticky na všechny pět rozvozových tras. „Museli jsme ale posílit rozvoz přímo po Olomouci, kam ráno nově jezdí dvě auta. Na doladění optimálních tras ještě stále pracujeme. K dispozici máme sedm aut a všechna jsou dost vytížená,“ vysvětluje šéf pobočky s tím, že nejdále jezdí auto rozvázející díly na Prostějovsku, které zajíždí zároveň pro zboží do Brna na pobočku s distribučním skladem APM. Jeho každodenní trasa tak měří přes 200 km. Pavel Galbavý si je přitom dobře vědom, že stotisícové krajské město má velký potenciál. „Chystáme se teď více dobít samotnou Olomouc. Zatím jsme se věnovali hlavně zákazníkům z okolí, ale díky posílení rozvozu po městě bychom se chtěli více zaměřit i na zdejší servis.“



■ Velký sklad a centrum nářadí

„Dlouho se nám z naší staré prodejny nechtělo, ale s přibývajícím časem byla potřeba změny stále akutnější. A když jsme koncem léta



vedoucí pobočky Pavel „Rosta“ Galbavý

2014 našli vhodný objekt, za dva měsíce jsme se stěhovali. Už jsme si na nové prostory docela zvykli. Stejně jako naši zákazníci. Sklad sice vypadá zatím poněkud prázdně, ale to je dané tím, že je zhruba třikrát větší, než ten starý. Ale zboží tu už teď máme více a další ještě přibude po smontování zbývajících regálů a

Přezdívku má i šéf

Snad každý z pracovníků APM Olomouc má nějakou přezdívku. Některé tradiční, vzniklé úpravou jména, jiné nepochopitelné. To je případ obchodního zástupce Michaela Příkazského řečeného Lopéz a především vedoucího pobočky přezdívaného Rosta... „To je tak banální, až to snad ani nestojí za vyprávění. Už je to dávno, ještě když jsem dělal v soukromé prodejně Expres. Jednou ráno, když jsme se sešli u ranního kávy, volal nějaký borec a ptal se: To je Rosta? - Ne! - Tak pardon, omluvil se a položil to. Všichni kolem to slyšeli a smáli se, že jsem Rosta. A už mi to nějak zůstalo. A třeba Honza Sokol, jeden ze kdyňských operátorů, který nás tu na začátku měsíc zasvěcoval do systémů APM, si pak asi pět let myslel, že se tak normálně jmenuju, vypráví s úsměvem „Rosta“.

„především po celofiremní inventuře,“ vysvětluje Pavel Galbavý. Zároveň dodává, že zhruba polovina horního podlaží nové olomoucké pobočky APM Automotive by se během první poloviny roku 2015 měla proměnit v prodejně-školicí centrum nářadí KS Tools. „Zástupci firmy KS Tools se tu byli podívat a jsou spokojeni. Budou sice potřeba nějaké drobné stavební úpravy, ale určitě to chtějí zkusit, protože v České republice zatím podobné centrum nářadí není a s tím, které mají doma v Německu, mají velmi dobré zkušenosti.“

■ Stabilní sestava

Provoz APM Olomouc zajišťuje sešláparta deseti pracovníků, které doplňují dva obchodní zástupci Jaroslav Kučera a Michael Příkazský. Olomouc je zároveň domovská pobočka nářadového specialisty Dušana Matuškoviče a jeho prezentačního auta s nářa-

dím. „Sestava prodejny je už dlouhá léta stabilní, vlastně skoro od začátku. Za posledních pár let se stabilizovala i sestava řidičů. Myslím, že je to poznat i na zdejší přátelské a často veselé atmosféře,“ vypočítává šťastně ženatý otec dvou dcer – 15leté Sáry a 11leté Bary.

Jako snad každý v tomto kraji má i Pavel Galbavý rád „slivovicu“ a to nejen tu vlastní, kterou zásobuje kamarády a spoustu kdyňských kolegů. A kromě toho má jako chlap zálibu i v autech. „Na jiné záliby nemám moc čas. Buď jsem v práci, nebo s rodinou. Ale když se to povede, chodím občas cvičit a někdy si jdu taky zaběhat.“



bývalá prodejna na Chválkovické ulici



původní objekt nynější prodejny patřil motocyklům



průběh vizuálního značení nové prodejny

BEZÚDRŽBOVÁ UZAVŘENÁ, VÁPŇÍKOVÁ BATERIE

CARFIT PREMIUM



Jedna z nejlepších automobilových baterií na trhu.

Kvalitou předčí i některé značkové baterie a mezi její přednosti patří dlouhá životnost, spolehlivý startovací výkon, jedinečný bezpečnostní design a vybavení indikátorem stavu nabití.

Speciální hermeticky uzavřené víko

- Chrání před únikem kyseliny
- Minimalizuje plynování
- Keramická pojistka proti vnější iniciaci výbuchu

X-Frame

- Plně rámová mřížka (konstrukce s kulatými rohy)
- Lisované mřížky
- Unikátní design pro optimální tok el. proudu
- Technologie slitiny vápníku a cínu

Kapsový separátor s nízkým odporem

- Spolehlivý startovací výkon
- Spolehlivá ochrana proti vnitřnímu zkratu

Modernizované verze nanášení aktivní hmoty zajišťuje odolnost vůči vnějším nárazům a vibracím, a zlepšuje životní cyklus.

Unikátní technologie speciální tkaniny z

ultra mikro vláknů zvyšuje odolnost desky a snižuje rychlost stárnutí - vypadávání aktivní hmoty z desky.

A její hlavní nevýhoda?

Je těžké přesvědčit nového zákazníka, že mezi privátními značkami lze nalézt tak kvalitní a výjimečný výrobek. Když se to podaří, máte spokojeného zákazníka, který se vám sice vrátí po delší době, ale vrátí se.



NÁŠ SORTIMENT



NAŠE POBOČKY

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

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

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

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

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

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

Chomutov
Kukaňova 5375
tel. +420 474 334 267
chomutov@apm.cz

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

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

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

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

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

Olomouc
Týnecká 714/6
tel. +420 585 314 568
olomouc@apm.cz

Opava
Vojanova 2988/36
tel. +420 553 673 046
opava@apm.cz

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

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

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

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

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

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

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

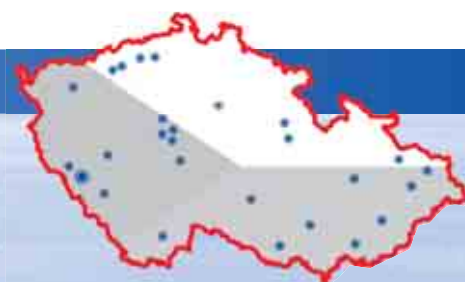
Teplice
Masarykova tř. 1950
tel. +420 417 532 311
teplice@apm.cz

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

Valašské Meziříčí
Legii 1549
tel. +420 571 610 465
valmez@apm.cz

Zlín
Prštné 526
tel. +420 576 201 955
zlin@apm.cz

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



■ BAVTE SE S NÁMI...

① Poznávčka: Poznáš auto podle detailu?



② Osmisměrka: Vědci konečně zjistili, co žena opravdu chce...

- „...dokončení v tajence - 27 písmen“



AFEKT
AKTÉRI
ALPINISTÉ
ARKUS
ASTRA
ATLET
BENEŠ
BICYKL
BRATR
ČEDIČ
ČINŽE
DISKETY
DOUFAT
DRSLÍK
DRBKA
DRUMS
DŘEPY
DUETO
ESTÉT
ETAPY
HNIDY
HŘBET
HYSTERKA
CHLEBY
INTELEKT
IONTY
KAPIE

KEKSY
KONSTÁBL
KORSO
KREPY
KULOÁR
KVALT
LEJNA
LVÍČE
NÁČRT
OBEZŘELOS
OČNÍK
ODDAT
ODDÍL
OHOZY
OKOLÍ
PAJDA
PINAKL
PLURÁL
POHOZ
POŘÁDEK
POSYP
PROPAGÁTOR
PŘÍZE
PSISKO
PYSKY
RADKA
REŽIE

ROLNÍK
SADBA
SÁLEK
SALSA
SEVER
SJEZD
SOUSED
STAHY
STOUPA
SYPEK
ŠKVÁRA
ŠPIÓN
TÁBORITA
TALICH
TOTEM
UČITEL
VĚNEČEK
VŠIVÁCI
VÝSTŘELEK
ZÁTKY
ZÁVITEK
ŽIVEL
ŽÍZEŇ
ŽVASTA



■ Mladá jeptiška stopuje. Zastaví jí řidič, kterému se strašně líbí a samozřejmě se jí pokouší sbalit. A tak jí položí ruku na koleno, načež jeptiška jenom zašeptá: „Žalm 90, verš 5!“ Šofér se lekne a stáhne ruku zmateně zpátky. Ale večer mu to nedá, koukne doma do bible a čte: „Jsi na správné cestě...“

■ Baví se dvě duše v ráji:
„Co bylo poslední, co jsi slyšel na zemi?“
- „Byl to hlas mé ženy.“
„A co říkala?“
- „Když mě pustíš k volantu, budeš anděl...“

■ V taxíku jede ožralý chlap a taxikář mu povídá: „Ještě se nesvlékejte, ještě nejste doma.“
- „Cože? Vždyť já už si dal boty za dveře!“

■ Těsně kolem stopaře si to profičí zahraniční auto, ale vzápětí se řidiči ubohého stopaře zželí - zastaví a zacouvá zpátky: „Kam to bude?“
- „Původně jsem chtěl do Liberce... Ale teď, když jste kolem mě projel - asi radši do nejbližší nemocnice!“

■ Do autoservisu vtrhne nespokojený zákazník a rozkřikne se na automechanika, který opravoval jeho vůz: „Chlape, co jste mi to tam namontoval za motor?“
- „Copak, nešlape?“ odpovídá s kamennou tváří mechanik.
„Šlape! Právě že šlape! Sotva jsem nastartoval, motor byl deset metrů přede mnou!“

■ Nepozorný řidič přejel ve vesnici psa. Vystoupil z auta a vydal se hledat jeho majitele. Našel ho v hospodě u stolu štamgastů a zatvářil se provinile: „Pane, přejel jsem vám psa a rád bych vám ho nahradil.“

- „No, to jsem štěstím bez sebe,“ zlobil se majitel, „přijdu o psa a ještě budu mít výdaje... Kolik máte kolem krku?“

„Proč vás to zajímá?“
- „Protože budu muset koupit nového obojka a taky postavit větší budou!“

■ Otec učí svého syna řídit auto. „Nic to není,“ říká. „Říd se podle barev. Když je zelená, jedeš! Když je červená, stojíš! A když uvidíš, že jsem bílý jak stěna, tak zpomalíš.“

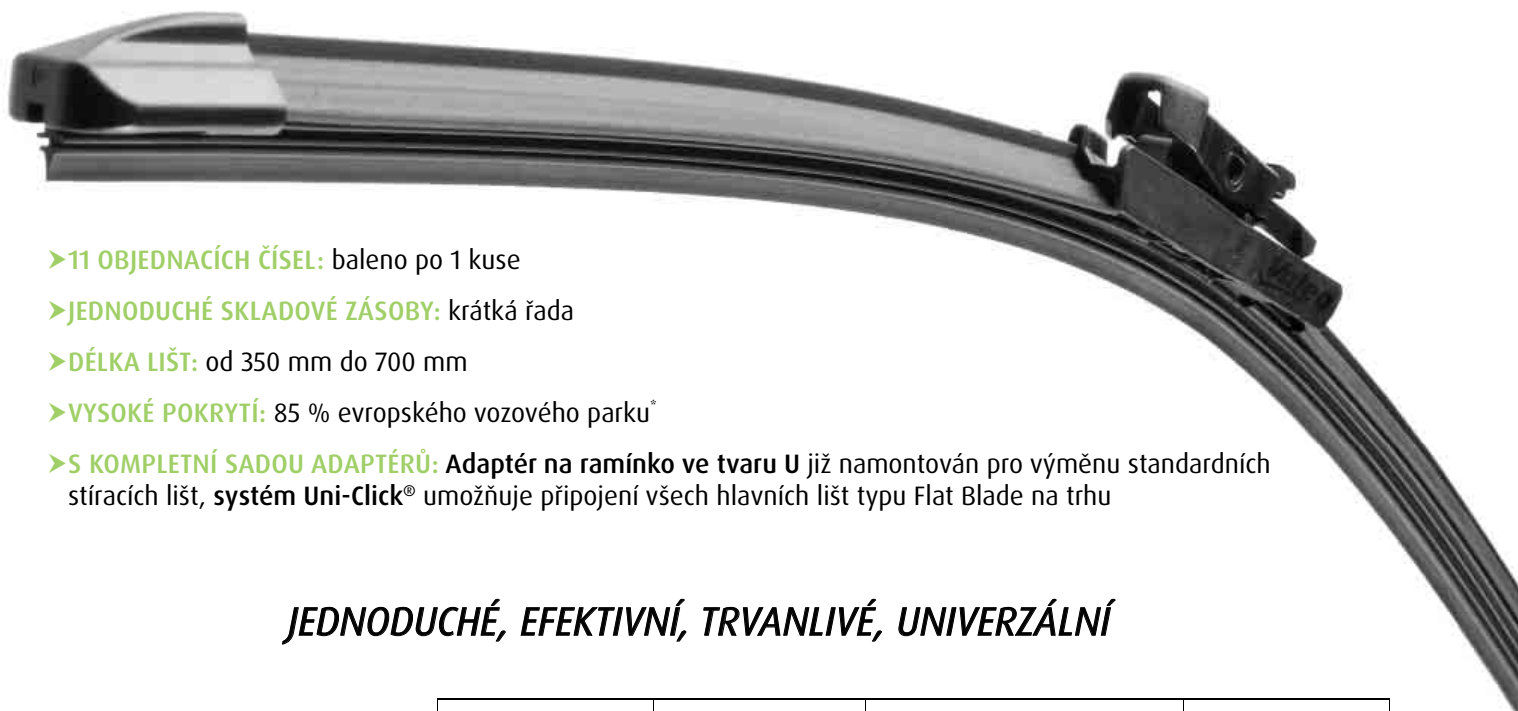
Fotoperličky:



Nová řada Flat Blade Multiconnection

FIRST

MULTICONNECTION



- **11 OBJEDNACÍCH ČÍSEL:** baleno po 1 kuse
- **JEDNODUCHÉ SKLADOVÉ ZÁSoby:** krátká řada
- **DÉLKA LIŠTÍ:** od 350 mm do 700 mm
- **VYSOKÉ POKRYTÍ:** 85 % evropského vozového parku*
- **S KOMPLETNÍ SADOU ADAPTÉRŮ:** Adaptér na ramínko ve tvaru U již namontován pro výměnu standardních stíracích lišt, systém Uni-Click® umožňuje připojení všech hlavních lišt typu Flat Blade na trhu

JEDNODUCHÉ, EFEKTIVNÍ, TRVANLIVÉ, UNIVERZÁLNÍ

| Zkrácený kód | Objednáací číslo APM | Délka lišty v mm | Hák s adaptérem ve tvaru U | Modul MA | Modul MB | Modul MC |
|--------------|----------------------|------------------|----------------------------|------------------|------------------|------------------|
| VFB35 | VA575780 | 350 | namontován z výroby | přidán do balení | přidán do balení | přidán do balení |
| VFB38 | VA575781 | 380 | namontován z výroby | přidán do balení | přidán do balení | - |
| VFB40 | VA575782 | 400 | namontován z výroby | přidán do balení | přidán do balení | přidán do balení |
| VFB45 | VA575783 | 450 | namontován z výroby | přidán do balení | přidán do balení | přidán do balení |
| VFB48 | VA575784 | 475 | namontován z výroby | přidán do balení | přidán do balení | - |
| VFB50 | VA575785 | 500 | namontován z výroby | přidán do balení | přidán do balení | - |
| VFB53 | VA575786 | 530 | namontován z výroby | přidán do balení | přidán do balení | - |
| VFB55 | VA575787 | 550 | namontován z výroby | přidán do balení | přidán do balení | přidán do balení |
| VFB60 | VA575788 | 600 | namontován z výroby | přidán do balení | přidán do balení | přidán do balení |
| VFB65 | VA575789 | 650 | namontován z výroby | přidán do balení | přidán do balení | přidán do balení |
| VFB70 | VA575790 | 700 | namontován z výroby | přidán do balení | přidán do balení | - |

Make the clever choice

* vozidla vybavená z prvovýbavy standardními stíracími lištami nebo lištami typu Flat Blade

valeo added

Valeo
Service

APM
AUTOMOTIVE

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

Váš dodavatel autodílů

Divinol
by Zeller+Gmelin

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

ZKUS MĚ!

... a už nebudeš chtít nic jiného!



Divinol
by Zeller+Gmelin

multilight

10W-40

Spezifikationen:
API SL/CF, ACEA A3/B3
Freigaben
Mercedes-Benz 229.1
Entspricht den Leistungs-
anforderungen des
Herstellers : VW 505.00

Hochleistungs-Mehrbereichs-
Motorenöl

Made in germany



webcat.apm.cz

APM
AUTOMOTIVE