

# Servind NEWS

Informace a novinky ze světa profesionálního lakování | [www.servind.com](http://www.servind.com)

zima 2014/2015

## Vyplát si auto podle sebe, a případně s ním ještě vyhrát. To mě na závodění nejvíce baví!

Není to tak dlouho, co jsme seděli po Jänner Rallye s Václavem Pechem v zasedačce Servindu a začínali domlouvat vzájemnou spolupráci. Slovo dalo slovo a dali se dohromady dva velcí hráči.

Špičkový a sympatický jezdec českého rallye na jedinečném Mini John Cooper Works S2000 týmu EuroOil-invelt a jednička na trhu autoopravárenských laků, německá prémiová značka lakovacích materiálů Standox. Stačili jsme se párkrát vidět na závodech, jak

ten čas hrozně letí, a sešli jsme se opět u nás v Servindu, tentokrát, abychom vyzpovídali „Ášína“ (přezdívka Václava Pecha) po úspěšné sezóně, ve které se mu již po sedmé podařilo obhájit titul v Mezinárodním mistrovství ČR v rallye.



Pokračování na straně 4



## SATAJet 5000 B – nová flexibilní vysoce výkonná stříkáčká pistole

Nová inovativní vysoce výkonná stříkáčká pistole **SATAJet 5000 B**, která se vyznačuje hlavně svou vysokou flexibilitou, doplnila na začátku podzimu produktový program prémiového výrobce SATA. Poprvé byla k vidění na letošním mezinárodním veletrhu Automechanika 2014 ve Frankfurtu nad Mohanem.

Při vývoji stříkáčká pistole byl kladen důraz na všestrannost z hlediska vstupního tlaku, odstupu při stříkání a přizpůsobením se různým lakovacím systémům. Dr. Ewald Schmon, vedoucí vývoje aplikací u společnosti SATA říká: „Díky pistoli SATAJet 5000 B si mohou lakýrníci s ohledem na lak, okolní podmínky a osobní preference flexibilně zvolit vstupní tlak

v rozmezí od 0,5 do 2,4 bar a také vzdálenost při stříkání od 10 do 21 cm, což jim při lakování umožní dosáhnout optimálních výsledků. To platí jak pro HVLP, tak také pro RP provedení.“ Pistole SATAJet 5000 B je k dispozici s pestrými škálami trysek v RP i HVLP provedení.

Pokračování na straně 12

## Standex kalendář 2015: Colours made in Germany

Nový kalendář Standox pro rok 2015 je tady. S titulkem „Colours made in Germany“ jasně deklaruje ambice německého producenta autoopravárenských laků. Nový kalendář si rovněž klade za cíl zdůraznit silný závazek značky, s tradicí sahající do roku 1955, vůči automobilovým producentům, kteří pečlivě prověřují každý lakovací systém před jeho odsouhlasením k použití pro opravy svých modelů, i vůči autolakovnám, které pro svou každodenní práci vyžadují efektivního pomocníka.



Německý fotograf Andreas Fechner, u příležitosti šedesátých narozenin, které oslaví Standox v příštím roce, ve svých fotografiích šikovně propojuje tyto vysoké nároky se špičkovou kvalitou a barevnou intenzitou laků „made in Germany“.

Fechner kombinuje záběry světoznámých německých budov se záběry sportovních vozů v nádherných barvách. Důkladně vybral působivé kulisy, jako je unikátní visutá dráha ve Wuppertalu, Branderburská brána v Berlíně nebo zámek Neuschwanstein v Bavorsku, a nápaditě zobrazil kontrast mezi starým a novým. Mezi architekturou a automobilovou technikou.

Aby ještě více zdůraznil odvážné barvy vozů, dovolil si fotograf použít malého uměleckého triku. Desatoroval pozadí obrázků, aby z nich lak automobilů

Pokračování na straně 2

### Uvnitř čísla najdete:

- Oslavy 5. narozenin Slunečního paprsku si nenechali ujít ani zástupci Servindu
- Mirka Aquastar: Konečné řešení pro mokré a suché ruční broušení
- Rozhovor o renovaci veteránů a lakování s panem Františkem Fošumem
- Novinky z Automechaniky 2014



**Pokračování ze strany 1: Standex kalendář 2015: Colours made in Germany**

vyzařoval ještě mnohem výrazněji. Kontrast mezi téměř monochromatickou kulisou, zcela chybějícími lidmi a živými barvami aut vytváří osobitou atmosféru.

Již více než 30 let zadává Standex tvorbu svých limitovaných edicí nástěnných kalendářů mezinárodně

uznávaným fotografům. Tradičně nelze tyto kalendáře nikde koupit, jelikož jsou exkluzivně distribuovány pouze zákazníkům a přátelům společnosti z německého Wuppertalu.



## Pochlubte se svou prací a vyhraďte autokosmetiku Flowey za 2 000 Kč

Lakařina je tvrdé řemeslo, které vyžaduje nejenom kvalitní lakovací materiály, ale navíc notnou dávku umu a zkušeností. První, co zaznamenáme na autě, když ho spatříme, je jeho tvar a barva. Proto musí být vždycky perfektní!

Pracovali jste na nějakém zajímavém autu, na kterém jste renovovali nebo zcela předělávali lak? Zaznamenali jste, jak se s přispěním lakovacích materiálů Standex postupně přeměňovalo ze skoro nevzhledného vraku na nablýskaného krasavce?

Ať už to byl veterán, youngtimer nebo jakýkoliv jiný zajímavý automobil, pošlete nám jeho fotografie se stručným popisem renovace na e-mailovou adresu: [servind@servind.com](mailto:servind@servind.com). Pokud nás zaujme, rádi jeho fotopříběh zveřejníme v našich ServindNEWS.

**Autory zveřejněných fotografií navíc odměníme špičkovou autokosmetikou a příslušenstvím Flowey v hodnotě 2 000 Kč.**

Pochlubte se svou prací. Těšíme se na vaše příspěvky.



## Oslavy 5. narozenin Slunečního paprsku si nenechali ujít ani zástupci Servindu

Občanské sdružení Sluneční paprsek, které organizuje prázdninové ozdravné pobyty pro děti s onkologickými či jinými závažnými onemocněními a pro děti z dětských domovů, oslavilo 5 let své existence.

Symbolická oslava spojená s prezentací činnosti Slunečního paprsku se konala ve středu 12. listopadu. Zakladatel sdružení, respektovaný pediatr a onkolog MUDr. Pavel Boček, při této příležitosti převzal z rukou zástupců společnosti Servind, spolujitelky paní Tamary Kotvalové a jednatele Lubomíra Šilhavíka, velkorysý dar – šek na 400 000 Kč. „Není to první šek, který dáváme Slunečnímu paprsku. Myslím, že onkologie a nemocné děti jsou to, nač bychom měli přispívat všichni, dokud můžeme. Těší mě, že nyní, a doufám, že i nadále v budoucnu, pomůžeme realizovat tolik prospěšné ozdravné pobyty,“ konstatovala Tamara Kotvalová.

Sluneční paprsek má takřka zázračnou moc, přináší světlo, teplo, naději... Ať už na zem dopadá z astro-

nomické vzdálenosti, nebo pomáhá z bezprostřední blízkosti – právě jako stejnojmenné občanské sdružení. Sluneční paprsek je výsledkem mnohaleté, nezdolné snahy MUDr. Pavla Bočka, jeho přátel a spolupracovníků pomáhat dětem s onkologickým i jiným závažným onemocněním. Takové dětství neprovázejí příliš radostné okamžiky. Operace, ozařování, chemoterapie, pobyt v nemocnici a pak časté kontroly.

„Malí pacienti mají za sebou špičkovou specializovanou léčbu, ale stejný důraz bychom měli klást také na maximální kvalitu jejich života po léčbě. Před lety jsme se proto rozhodli začít pořádat prázdninové ozdravné pobyty u moře pro děti po prodělaném hemato-onkologic-



Zleva doprava: Lubomír Šilhavík, Simona Krainová, Tamara Kotvalová, MUDr. Pavel Boček, Hanka Křížková a Aleš Háma

kém onemocnění, pro děti vážně chronicky nemocné, s těžkým somatickým či psychosociálním handicapem, na které tradiční programy pořádané zdravotními pojišťovnami nebo nadacemi zapomínají. Skupinu doplňujeme dětmi vyrůstajícími v dětských domovech, jejichž šance užít si o prázdninách moře by bez Slunečního paprsku byla také minimální,“ vysvětlil MUDr. Pavel Boček a dodal: „V rámci pobytu se dětem dostává nejen cílené zdravotně-rehabilitační péče, ale také psycho-sociální vzpruhu, povídají si s námi i mezi sebou, čím prošly. Jde vlastně o přirozený back-view na to, co prodělaly. Navíc přítomnost dětí z dětských domovů dává celé akci

ještě další rozměr, poznávají se děti nemocné na duši s dětmi nemocnými na těle, vznikají nová kamarádství, ke kterým by jinak nebyla příležitost.“

Letních ozdravných pobytů se díky OS Sluneční paprsek od roku 2009 zúčastnilo již 430 dětí, nejčastěji ve věku od 7 do 17 let. Více informací o projektu je k dispozici na internetových stránkách: [www.slunecnipaprsek.cz](http://www.slunecnipaprsek.cz)

## Standex VOC Xtra Filler: eXtra vlastnosti a kvalita

Nový plnič Standex VOC Xtra Filler s pomocí technologie využívající nově vyvinuté pryskyřice mění stávající standardy pro dvoukomponentní brusné plniče. Kombinuje spolehlivý postup, extrémně krátké a stabilní sušení s velkou přizpůsobivostí nanášení, které vyhovuje všem typům prováděných oprav.

Vedle běžné aplikace pro normální opravy až do 4 vrstev s tloušťkou vrstvy okolo 250 mikronů je možné plnič využít také pro jednokrovkové lakování nových náhradních dílů, kdy je žádoucí tenčí vrstva lakovacího filmu a kde stačí sušení jen po dobu 15 min. při 60 °C objektu. Nehledě na sílu nanášené vrstvy plniče je jeho broušení velmi snadné.

Ať preferujete jakýkoli způsob sušení, nový plnič usušíte vždy velmi rychle, buď v sušící kabině, na vzduchu, nebo za pomoci IR zařízení či sušícího robota Symach. Ve všech případech se můžete spo-

lehnout na rychlejší proces schnutí a povrch prostý defekty.

Volba basislaku, který je následně nanášen, je na vás. Přirozenou první volbou je použití Standohyd nebo Standoblue Basecoat, můžete však zvolit i jednovrstvý 2K VOC Topcoat. Kdykoli tedy budete chtít docílit perfektního povrchu bez známek oprav spolehlivě a rychle, použití VOC Xtra plniče by mělo být vaší první volbou. Zároveň tak budete mít jistotu, že tento způsob opravy je schválen všemi hlavními výrobci osobních vozů.



### Proč používat Standex VOC Xtra Filler?

- Vynikající schopnost nástřiku silné vrstvy při nižší viskozitě
- Extrémně dobrá kryvost
- Optimální povrch podporující konečný vzhled vrchního laku
- Stabilní nanášení s velmi rychlým schnutím
- Vyhovuje emisním limitům a neobsahuje chromáty
- Umožňuje přizpůsobit se vrchnímu odstínu, v nabídce je bílý a černý odstín, které lze kombinovat do požadovaného odstínu šedé



## Mirka investuje do konkurenceschopnosti

Finská společnost KWH Mirka Ltd chystá velké investice ve městě Jeppo v Nykarleby. Celková investice ve výši cca 11 milionů EUR zahrnuje novou výrobní linku, další montážní linku a zázemí pro logistiku a dopravu. Celková plocha nového objektu činí 4 740 m<sup>2</sup>.



Nová výrobní linka bude postavena na zcela nové technologii. Velkokapacitní výrobní linka bude vysoce efektivní a zároveň energeticky úsporná. Umožní výrobu zcela nových druhů produktů a zvýší flexibilitu produkce. Technologii udržuje v současnosti Mirka zcela v tajnosti. Jediněčná výrobní linka je výsledkem shrnutí veškerých poznatků o výrobě ohebných brusiv, které Mirka za posledních 70 let shromáždila.

„Nová výrobní linka nám otevře zcela nové možnosti. Díky naší nové technologii budeme schopni vyvinout zcela nové druhy produktů, které mohou být vyrobeny efektivně s co nejmenšími náklady, ve velkých objemech a v případě potřeby také mohou být přizpůsobeny požadavkům zákazníků,“ říká Stefan Sjöberg, prezident a generální ředitel společnosti Mirka. „Máme dobrý nárůst na trhu a nyní můžeme zaručit, že jsme schopni nejen uspokojit poptávku, ale můžeme být i nadále průkopníkem ve svém oboru a přicházet s novými inovativními řešeními.“

Zvýšení kapacity nezahrnuje pouze výrobní linky. Větší objemy kladou nové požadavky na interní a externí logistiku. Rozšíření výrobních kapacit zároveň zefektivní tok materiálu. „Nové investice v Jeppu jsou v podstatě o konkurenceschopnosti. Aby bylo možné s produkty vyráběnými ve Finsku úspěšně konkurovat na světovém trhu, musíme mít odvahu investovat do nových technologií, jedinečných produktů a procesů,“ říká Peter Höglund, předseda představenstva společnosti Mirka. „Musíme zkrátka zajistit, abychom byli po celou dobu o krok napřed před konkurencí,“ dodává.

Nová hala bude uvedena do provozu na jaře roku 2015 a výrobní linka bude připravena ke spuštění do konce téhož roku. Po rozšíření bude mít Mirka



v Jeppu k dispozici celkovou využitelnou plochu okolo 48 500 m<sup>2</sup>.

Tyto rozvojové aktivity navazují na loňské investice do vzdělávání, kdy bylo u příležitosti sedmdesátile-

tého výročí založení společnosti Mirka otevřeno nové technologické centrum v celkové hodnotě 3,6 milionu EUR. Hlavním cílem technologického centra je vzdělávání prodejního personálu, zaměstnanců a zákazníků.

## Novinky společnosti Mirka

### Nový kompaktní vysavač Mirka 1025 L pro suché i mokré vysávání

Vysavač 1025 L je kompaktní výkonný vysavač třídy L. Reaguje na současnou poptávku lehkých, kompaktních a přenosných vysavačích, které najdou své uplatnění především v oblasti suché výstavby.

Vysavač je vybaven funkcí ofuku pro snadné čištění povrchů a těžko přístupných míst. Obsah nádoby na prach činí 25 l. Pro snadnou manipulaci a přenášení slouží madlo v horní části vysavače. Délka přírodního elektrického kabelu je 5 m. Systém čištění filtrů Push&Clean zaručuje delší životnost a lepší sací výkon. Automatický start (vysavač se automaticky zapne/vypne až při spuštění/vypnutí brusky) šetří čas a náklady na energii.

Vysavač je určen jak pro suché, tak i pro mokré vysávání. Pro mokré vysávání je nutné vyjmout filtrační vak a vyčistit filtr před a po použití.



### Odborníci na hologramy: černé pěnové molitany

Mřížkovaný pěnový molitan na odstraňování hologramů, poskytuje vynikající výsledky jak na čerstvých tak plně vyzrálých lacích. Optimální vyváženost mezi elasticitou a hustotou pěny přispívá k excelentnímu konečnému výsledku. Molitan je dostupný jako vaflový nebo plochý. Molitany jsou určeny pro použití v kombinaci s leštičím pastou Polarshine F05, VF5, Polarshine 3 a Polarshine Liquid Nano Wax.

#### Dostupné velikosti:

- **Vaflový molitan:**  
150 a 85 mm s tloušťkou 25 mm
- **Plochý molitan:**  
200, 150 a 85 mm s tloušťkou 25 mm



## Aquastar®: Konečné řešení pro mokré a suché ruční broušení

Mirka Aquastar®, nově patentované flexibilní brusivo na fólii, je konečnou a uživatelsky příjemnou volbou s vynikajícím kontaktem a dotykovými vlastnostmi pro mokré broušení.

Tradičně se jako podkladový materiál pro brusiva vyvinutá na mokré broušení používá papír. Nicméně tvarová stálost a pevnost papíru ve vodě bývají

často problémem. Navíc flexibilní brusivo, které přizpůsobuje svůj tvar broušenému povrchu je důležitá pro hladkou a jednotnou povrchovou úpravu.

Kromě toho existují také další parametry, které je třeba pro optimální výkon vzít v úvahu. Je to například úroveň úběru materiálu, dlouhá životnost a dobrý brusný vzorek. Právě s ohledem na tyto aspekty Mirka vyvinula Aquastar. Tento produkt má flexibilní podklad na bázi plastu a brusný vzorek se skládá z několika brusných zón obklopených propojovacími kanálky. Polypropylene (PP) je vynikající nosný materiál, díky kterému je brusivo Aquastar pružné, odolné a vodotěsné, a není tak potřeba ho před použitím namáčet.

#### Systém kanálků Aquastar má několik funkcí:

- dodává materiálu pružnost
- minimalizuje množství vody použité při broušení
- usnadňuje proplachování brusiva
- zajišťuje účinný odvod suspenze prachu/vody, která se tvoří během procesu broušení, čímž minimalizuje zanášení a ucpávání

Navíc je brusný vzorek navržen tak, že Aquastar lze na broušeném povrchu použít v jakémkoli směru při zachování stejné efektivity a konzistentního brusného výsledku. Pro jednodušší použití obsahuje Aquastar také integrovanou protiskluzovou podložku na zadní straně brusiva. **Pro ještě lepší úchop a flexibilitu lze použít v kombinaci s černošedým blokem Mirka.** Aquastar je vyroben pomocí nové nízkoenergetické posypové technologie, s nízkými VOC emisemi.

Aquastar byl vyvinut především pro účely mokrého broušení čirých laků a základů používaných v lakovnách, automobilové výrobě a jiných OEM aplikacích. Aquastar lze s dobrými výsledky použít rovněž při suchém broušení. Brusivo je k dispozici v hrubostech od P400 do P2000 jako perforované archy (útržky), balené v novém inovativním boxu.





**Pokračování ze strany 1: Vypiplat si auto podle sebe, a případně s ním ještě vyhrát. To mě na závodění nejvíce baví!**



Václav Pech (vlevo) a Petr Uhel se svým Mini John Cooper Works S2000 1,6 T

**Vzpomenete si, kdy jste se poprvé setkal s motory a přičichl k vůni benzínu?**

Vlastně už od malička, protože s tátou jsem žil v dílně, jezdil jsem s ním po závodech. Zažil jsem s ním tu nejlepší dobu českého rallye-sportu, když jezdil jako tovární jezdec za Mladou Boleslav a předtím ještě za Agroteam Slušovice, který v podstatě spoluzakládal. Takže tohle všechno mám v živé paměti. Měl obrovskou skříňovou Avii, kde byla navěšená kola, světelné rampy a prostě takový správný doprovod té doby. Já jsem tomu říkal pomalovaná Avie. Takže s motory jsem se setkával už od malička, a ve třech letech jsem dokonce poprvé řídil na závodech v Mariánských Lázních, které byly tenkrát něco jako dnešní Setkání mistrů v Sosnové. Jezdila se tam dlouhá plochá dráha na závěr sezóny, kde na ploché dráze startovala, čtyři auta, rallyové speciály, vedle sebe. Táta tam tehdy vyhrál a byl jsem s ním na stupních vítězů. Mám z toho krásnou fotku, kde jsem nevěděl, co se děje, a sotva jsem stál na nohou. A když nakládali auto na vlek, tak jsem seděl v teple ve Volze, bylo to někdy na podzim nebo na začátku zimy, a otočil jsem klíčkem. Volha byla dieslová, a jak tam byla zařazená jednička, tak jsem jel krásně. Takže to byla moje první jízda. Sice jsem mechanika táhnul za tím vlekem, protože se to snažil udržet. Nakonec se auto opřelo o zed' a začalo hrabat na místě. Vysklili mi okýnko, vzali klíčky a měl jsem po žížalkách... Ale v šesti letech jsem ho už opravdu uměl řídit. Vždycky když jsme s tátou byli v dílně dlouho do večera, tak tam byla taková dlouhá šotolinová příjezdová cesta a tam mě vlastně naučil jezdit. Potom v Černicích na fotbalovém hřišti, když už jsem se uměl rozjet na jedničku a zařadit dvojku. Bylo tam škvárové hřiště, které nikdo nehlídal, a na něm jsem se učil dělat první smyky. Z toho byli fotbalisté vždycky hrozně nadšení (ironie). Jak říkám, už od těch šesti jsem uměl řídit tu starou stopětku, Škodovku.

**Kdy jste poprvé sednul do závodního auta?**

První závody byly v roce devadesát šest, když mi bylo devatenáct. To bylo přesně v den, kdy se na jaře přehazoval letní čas. Byly to rallyecrossové závody v Sosnové, kde byl vypsaný Škoda Mobil 1 Cup. V něm jezdilo 15 identických Felicií, přestavených do závodní podoby. Daly se tam trošičku lepší tlumiče, auto se celé vykachlo, že tam byla jedna sedačka, ochranný rám a hasičák. Jinak to ale byla sériová auta. To auto stálo sto tisíc, bylo pro začínající jezdce a za

první místo byla vypsaná jako cena nová Felicie, druhé místo bylo sto tisíc a třetí za padesát tisíc. V těchto závodech jsem se naučil strašně dobře jezdit, protože všichni jeli se stejným motorem, benzínem, kolami a nic se na tom, ani váha, nesmělo upravovat. Šlo opravdu jen o umění toho jezdce. Po tři roky jsem tam závodil s Romanem Krestou. On to za ty tři roky vyhrál dvakrát, já jednou. Dvakrát jsem byl druhý. To byly první a poslední závody, kde se z výhry dala opravdu pokrýt kompletně celá sezóna. Na sezónu stačilo dvanáct kol a čtyři kanistry benzínu, protože to bylo nějakých osm závodů. Z rallyecrossu se jela třeba Sosnová nebo Sedlčany. Pak na okruzích v Mostě a Brně, kdy se na to auto z třináctek kol daly jenom patnáctky, tím se prodloužila převodovka a šlo to závodit. Pořád se závodilo mezi auty, kde šlo o jezdce. Takže se tam dalo naučit auto opravdu dobře ovládat. Smyky na šotolině, na asfaltu. Když jsem udělal velkou chybu, tak jsem to opřel o svodidla, kládkem jsme to vyklepali a jelo se dál. Prvně to tedy bylo na jaře v roce devadesát šest. Dokonce jsem vyhrál všechny tři rozjížděky. Jenže jak jsem nebyl vůbec znalý všech těch řádů, předpisů a systémů, zúčastnil jsem se i té třetí, i když po dvou před tím vyhraných už jsem nemusel. Tím jsem ale totálně dojel pneumatiky a bohužel jsme si toho nevšimli já ani Petr, který mi dělal tehdy automechanika (Petr Uhel, dnes Vaškův spolujezdec). Odstartoval jsem z pole position první závody i proti ostříleným závodníkům, ale díky těm ojetým pneumatikám jsem dojel jako poslední. Po startu jsem byl třetí a díky těm předchozím úspěšným rozjížděkám jsem se chtěl hrozně moc dostat na první místo. Udělal jsem tam nějaký chyby a skončil jsem šestý, ale to byly první závody.

**Před tím jste ale jezdil nějaké motokáry nebo něco podobného?**

Ne nic, nikdy. Měl jsem to zakázaný. Je pravda, že jsme jezdili na poli na krosových motorkách s Petrovým bráchou. Ale nikdy žádné závody. Na konci Plzně měl táta dílnu, tam jsem měl pionýra, potom krosku a později nějakou stopěťadvacítku čízu (český motocykl Čezeta) a jezdili jsme vždycky na Ostrou Hůrku, která byla takový malý tankodrom pro plzeňské vojáky. Tam jsme se jezdili vyblbnout. Vždycky v sobotu dopoledne jsme to zničili a do neděle do rána jsme si tu motorku dělali, abychom zase mohli vyjet. A když mi bylo asi šestnáct, sedmáct, tak jsem si za dva tisíce pořídil první sériovou tisícovku. No a pak už jsem začal závodit.

**Často se na rychlostních zkouškách potkáváme s transparenty s přezdívkou Ášín. Můžete našim čtenářům osvětlit, co ta přezdívka znamená a kdy vznikla?**

Když jsem byl malý, tak mě babička rozmazlovala a říkala mi Vašíčku, Vašíčku, až mi jednou řekla Ášínku. Začal jsem to opakovat, až mi tak všichni začali říkat ve školce, škole a ujalo se to až dodnes.

**S Petrem Uhlem platíte ve světě rallye za nerozlučnou dvojici, nelezete si občas na nervy?**

My se s Petrem známe od malička. Tam kde bydlím, je takový malý kopec, kde jsme společně sáňkovali. Tam jsem se viděl poprvé i s jeho bráchou. Posléze jsme spolu začali hrát v první třídě házenou. Bylo nás tam asi dvacet a hráli jsme spolu až asi do osmnácti let. Mezitím jsme spolu kamarádili, jezdili na Pionýrech, na Simsonech, honili jsme první holky. Věděli jsme o sobě všechno. Když jsem potom začal závodit, tak mi Petru brácha, se kterým jsme do té doby jezdili na kroskách, dělal mechanika. Když jsme měli jet první závody s tisícovkou, tak jsme připravili auto po tátovi, které bylo na dvoře. S touhle tisícovkou vyhrál asi v osmdesátém devátém titulu mistra Evropy ve své třídě. Museli jsme jí samozřejmě přestavět do verze, která v té době směla jet. No a zjistilo se, že nemám spolujezdece, protože klukovi, který se mnou chtěl jet, se dělalo blbě. Zbývaly dva dny do závodů. Chtěli jsme jet Rallye Pačejov, které bylo za barákem, a připravovali jsme se na ní opravdu dlouho. Tak jsme se dohodli, že pojedou Petru brácha, který auto se mnou připravoval. Petr tam s námi po celou dobu byl, ale nic neříkal. Když jsme se s jeho bráchou při tréninku svezli, zjistil, že když neřídí, tak se strašně bojí. Takže jsem nevěděl, s kým pojedou. Nakonec mi Petr řekl, že když mu seženu licenci, tak pojedou. Vyjednal jsem licenci a od té doby spolu jezdíme.

**Jak se učí na spolujezdece? Je na to nějaká škola?**

To je moc dobrá otázka, protože je spousta začínajících jezdců, co si vedle sebe posadí zkušeného spolujezdece a myslí si, že je to naučí. Já jsem měl výhodu, že jsem to zažil takhle od začátku. A i když jsem od táty věděl principy, jak rozpisovat psát a jak fungují, musel jsem si to prožít od základu. Musíte vědět, co od rozpisu máte očekávat. Když zavřete oči a přečtete se vám pravá šest, musíte si tu zatáčku

**Mini John Cooper Works S2000 1,6T**

Rozměry	
Délka	4110 mm
Šířka	1820 mm
Rozchod	dle použitých kol
Rozvor	2595 mm
Hmotnost	max. 1200 kg
Palivová nádrž	70 l

**Motor**

řadový přeplňovaný turbodmychadlem	
Počet válců	4
Počet ventilů	16
Zdvihový objem	1599,92 ccm
Výkon	255 hp
Točivý moment	430 Nm
Elektronika	Pectel / Cosworth
Pohon	všech čtyř kol (4 x 4)
Diferenciály	2 mechanické samosvorné
Převodovka	Xtrac, 6 stupňová, sekvenční
Spojka	dvoulamelová keramická

**Podvozek**

Disky	ATS 8 x 18
Pneumatiky	Michelin
Brzdy	AP Racing
Kotouče vpředu	355 mm
Kotouče vzadu	300 mm
Tlumiče	Öhlins

přesně představit. Jak je dlouhá, jak je krátká, co se v ní má dělat, jestli klouže, nebo neklouže. Ty informace musejí být zažité a musí být toho jezdce, ne se to někde naučit. A stejně tak spolujezdec musí přesně vědět, jak to jezdců čist. Kdy je rychlá pasáž, kolik dopředu, kdy je pomalá, kdy má zvednout hlas intonačně, když vidí, že ten jezdec ho potřebuje nutně poslouchat. Tím, že já jsem opravdu neuměl řídit to auto nijak rychle a učil jsem se to, učil jsem se psát rozpis, vidět tu trať a dát jí na ten papír, tak aby když to on přečte, mohl jsem si pod tím něco představit. A stejně tak se to učil Petr. Takže jsme začali s tou tisícovkou a jak já jsem zrychloval, tak on se učil číst ten rozpis a vlastně jsme se to naučili jeden vůči druhému.

**Když se teď bavíme, jak jste spolu dlouho, tak by mě zajímalo, jestli to někdy nevyvolává nějaké krizové situace nebo jestli to mezi vámi občas nezajiskří?**

Ne, my se známe opravdu od malička a víme jeden o druhém prostě všechno. Jak reaguje na holky (směje se Vašek), a tak vůbec... Já bych to popsal tak, že jeden po druhém nechceme, co víme, že ten druhý není schopen dokázat, neumí nebo nechce dělat. Máme prostě zažité takové principy, že aniž bychom se třeba bavili, tak vedle sebe fungujeme a vyhovíme si ve všem. Já vím, co můžu očekávat od Petra, on ví, co může čekat ode mě, a nepohádáme se.

**A nestane se třeba, že jedete a někdo z vás udělá nějakou chybu; tak to ani za to si třeba nevyčíníte?**

No, vyčíníme si. Je těžký to vysvětlovat. Vy jste nezažili ten trans, kdy v autě záleží na tisícínách vteřiny, reakční době a zažitých signálech. Já už vím, co se bude dít, když se na dnechne zhluboka, nebo co se bude dít, když se pohne. On ví, zrovna tak, že když jedu pomalu, tak že mi má zrychlit, nebo naopak, když už jedu na nějaký hranci, tak jako říct „hele, stačí to“. Je to jedno s druhým. Samozřejmě, že mi vyčíní, když urazím kolo, tak mi řekne „to jsi debil, to bylo zbytečný“. A on chyby nedělá, a když jí náhodou udělá, tak si je toho vědom. Já mu řeknu „Pěťo, co to děláš“ a on řekne „sorry“ a oba víme, že ani jeden z nás to neudělal schválně. Já moc nebourám a on zase nedělá tolik chyb. Musí tedy být nějaká shovívavost, v tom autě jsme spolu pořád, trávíme spolu dvacet týdnů v roce, spíme spolu na pokojí, víme o sobě všechno.



**Kdo je z vaší dvojky ten rozumnější? Myslím tým, kdo vás usměřňuje, například kdo zavelí, že se jde spát nebo že se naopak spát nejde, dokud není natrénováno?**

To víme oba dva. Víme, že když není natrénováno, tak se spát nejde. Zažili jsme Rallye Tatry, kdy jsme opravdu trénovali do rána, protože se nám podělal tréninkáč a věděli jsme, že prostě musíme. V ukrutné mlze a dešti jsme trénovali až do rána. Víme, že když nejsme připraveni, tak bez toho jít na start nejde. To je prostě povinnost. Jedeme na závody s tím, že to byla strašně dlouhá příprava a musíme být stoprocentně připraveni. Nelze nic podcenit, a když něco chybí, tak se spát prostě nejde. Třeba dva dny. A kdo je rozumnější? To se dá těžko říci... Když se něco povede a po závodech se slaví, tak tam ten rozumnější není asi nikdo.

**Jestli se ještě můžeme vrátit k tomu rozpisu, stane se někdy, že se Petr při čtení třeba přehlídne o řádek?**

To se stalo za moji kariéru dvakrát. Je to tak, že on píše rozpis do třeba šesti velkých řádků na A4. Napiše to modrou propiskou, a když to opravuje v druhém průjezdu, tak to opravuje černou propiskou. Škrta se to a opravuje to nad to, aby se pak nepřekoukl.

**A on si to jako pamatuje, protože ten rozpis opraví po erzetě?**

Ne, to opraví, když trénujeme. To my jedeme třicet, čtyřicet. To třeba za jízdy, při rychlostce v prvním průjezdu je schopný si třeba podtrhnout, že je tam bláto. Nebo když je tam něco, co zase vidím já, a on to nevidí, třeba v rychlé pasáži, kdy on čte, tak já řeknu třeba „písek“ a on si udělá čárku a opraví to potom. To je ale jednou za závod, že něco opraví na vložce. Jinak se to opravuje při psaní rozpisu.

**Nemůže se stát, že přetočí třeba dvě stránky?**

To víte, že se to stát může, ale nestalo se mu to. Stalo se, že se přehlídli o řádku, protože spousta spolujezdců si to píše při tréninku tužkou, aby když to opravují, si to mohli vygumovat a přepsat to. To si Petr nikdy nedělal a najednou ho napadlo, že to takhle bude dělat taky. Takže to vlastně gumoval a měl to všechno napsané bez jediné opravy. No a potom se mu stalo, že se překoukl, protože jak to tam měl dříve přeškrtnuté, tak to pro něj vlastně byl takový opěrný bod. Na každé stránce, řádce nebo ob řádku

bylo něco přeškrtnutého. A najednou to měl bez škrtnutí a překoukl se. Takže na Rallye Šumava mi přečetl místo pravé sedm pravou šest, což byl ve WRCu rozdíl na kvalitě čtyřky a pětky. Bylo to na mé dveře a úplně v ukrutných křechách jsme tu zatáčku projeli kus pangejtem a říkám „co blběš?“ a on „já sorry, sorry, já se překoukl o řádku“. Hned na to jsme jeli na Slovensko až k ukrajinským hranicím. Jelo se po úbočí hory, vlevo byla skála, vpravo byla ukrutná stráž dolu a on udělal to samý, místo levý sedm, přečetl levá šest. To auto jelo po předním kole na úplném kraji a div, že jsme nespadli dolů a bylo to na ty jeho dveře. Dojeli jsme do cíle a tam tu obyčejnou tužku vyhodil a začal to psát jako dřív. Od té doby neudělal chybu, nebo bezvýznamnou, kde něco třeba v rychlosti nechytne, ale hned se sám opraví.

**Letos jste dosáhli sedmého mistrovského titulu v české rallye. K tomu samozřejmě ještě dodatečně gratulujeme. Zajímalo by nás, který z titulů byl pro vás nejdůležitější, nebo se něčím vymykal těm ostatním?**

Hodně hřejivý byl pro nás titul v roce dva tisíce tři, kdy jsme jeli s WRC regulérně proti Romanovi Krestovi, který se v té době vrátil, myslím že po třech sezónách, z mistrovství světa. Přijel s továrním Peugeotem za podpory sítě Peugeot Česká republika s továrním týmem Bozianu, což bylo takové „béčko“ Peugeotu z mistrovství světa. Takže úplně s tou nejlepší technikou. My jsme v té době měli nejlepší techniku od Forda, ale pořád jakoby v soukromých rukou. Samozřejmě nejdůležitější byla ta rozjetost. On byl rozjetý v úplně jiné kategorii, ze světa, a nekoukal na to, jestli to auto škrábně, prostě přijel pro vítězství. V tomhle roce se nám podařilo ho regulérně porazit. Regulérně v tom smyslu, že jsme mu byli schopni sekundovat, ne že bychom ho poráželi a udávali tempo, ale pořád jsme ho doháněli. V tomhle roce jsme mu byli hodně blízko a on to hodně krát rozbil. Skončilo to na Barumce, kde musel odstoupit asi po třech haváriích. My ji vyhráli, a tak jsme dostali titul. To byl takový náš nepřímější souboj, i když upřímně říkám, že bez jeho technických problémů a chyb bychom na to neměli. Ale hodně jsme se mu přiblížili a tlačili na něj. A pak samozřejmě ten loňský titul proti tovární Škodovce, proti Kopeckému, kdy jsme z totálně nefunkčního Minika, asi jediného na světě, udělali funkční auto, se kterým šlo najednou závodit proti ostatním.

**Dost často se setkáváte a úspěšně utkáte s továrními týmy. Jak a díky čemu se vám to daří. Například v prvním letošním závodě na Jänner Rallye jste se třeba utkal s bohatým továrním týmem Roberta Kubicy. K vítězství stačilo maličko. Co se stalo na 18. erzetě?**

My jsme k celému tomu rallye nepřistupovali zdaleka jako favoriti, protože to bylo mistrovství Evropy a opravdu tam bylo hodně zvučných jmen a dva tovární týmy. Od začátku se nám ale dařilo držet se v popředí, bojovali jsme hodně o první místo ze začátku s Polákem Kajetanovičem, byl tam Kubica, byl tam Baumschlager. Podmínky byly strašně náročné, tím že nenapadl sníh a v podstatě bylo sucho. Na cestách, kde se nesolí a nesype, ale namrzala voda a vytvářely se ledové plotny, které v tom suchém počasí šly strašně blbě vychytat. Spousta konkurentů nabourala a v podstatě jsme v tom boji o první místo zůstali jen my dva s Kubidou. Celé dva dny jsme se přetahovali o vteřinky, až to vyvrcholilo před sedmnáctou a osmnáctou rychlostní zkouškou, která byla stejná a měla 25 km. Zde jsme vedli o 13 vteřin. On nám na prvním průjezdu dal pouze 2 vteřiny a bylo zjevné, že jsme schopni si kontrolovat tempo a nepustit ho k vážnějšímu útoku. Hustě přišlo, museli jsme jet na sliku, protože byly nařízeny sliky nebo zimáky. Z mého pohledu byly zimáky nesmysl, jeli jsme celý den na slikách, byly rychlé a fungovalo to. Také ani naši meteorologové nepředpokládali námrazu. Jenže jsem si neuvědomil, že v druhém průjezdu bude nataháno více bláta, padne tma a ty nečistoty nebudou dobře vidět. Kubica zvolil pneumatiky zimní, s tím, že dvě měl ještě s hroty. Což byl za nás v daných podmínkách jakoby totální úlet. On měl na víc na dvou pneumatikách hroty, které nestihl vytrhat. To nás uchlácholilo a i Petr mě v tom trochu podpořil, že vlastně špatně obul. Díky tomu, že jsme mysleli, že my udělali dobrou a on špatnou volbu, nasadili jsme pomalejší tempo. A on díky tomu, že jsme jeli před ním a navíc jako tovární tým byl schopen sledovat naše mezičasy a byl rychlejší, nakonec zvítězil. Na druhou stranu měl obrovské štěstí, protože dvakrát byl venku z cesty a o kousek minul autobusovou zastávku a vlastně letos to byl jediný závod, ve kterém dojel. Skončili jsme druzí, prohráli na poslední rychlostce, ale zase jsem si mohl říct, že jsme přivezli celé auto a nakonec vyhráli celý český mistrák. Na jednu stranu to mrzelo, ale díky tomuhle dramatickému souboji se nám podařilo získat nového partnera Standox, který je v Čechách a na Slovensku zastoupen společností Servind.

**Ještě bych se vrátil k té otázce o porážení továrních týmů. Vy jste to přešel. Ale kde vidíte vaše silné stránky, že se vám daří jim úspěšně sekundovat, nebo je dokonce porážet?**

Když půjdeme do hloubky, tak jednou větou řečeno je to o zkušenostech. O zkušenostech s přípravou auta, o které se stará tým lidí, se kterými spolupracuji už dvanáct let. V čele s Honzou Kubíčkem, Láďou Prokšem a Řišou Trajboldem. Jsou to lidi, na které se můžu spolehnout. Řeknu si, jak auto chci mít připravený, jak to má vypadat, a oni přesně ví, co tím myslím. Vědí, jak jsem schopný auto ničit, a naopak jak pošetrím převodovku, spojku, poloosy. Jak prostě s tím autem pojedu a na co se zaměřit. To hraje obrovskou roli. Samozřejmě Petr se svými zkušenostmi, které jsme spolu načerpali při tréninku. Jak čist, co k tomu výkonu potřebujeme, abychom využili informace z rozpisů z předchozích let. Například kdy víme, že za tímhle přejezdem bylo v tom a tom roce namrzlo, i když trať byla celkově suchá, a podobně. Nemalou část úspěchu tam hraje můj táta v roli špióna, který na ofocený rozpis vlastně jede těsně před startem, než se ta rychlostní zkouška uzavře a poznamená ty aktuální podmínky, obzvlášť na tom Jänner Rallye je to strašně důležitý, když třeba trénujeme ve středu a závodíme tam až v neděli, tak se ta trať neskutečně změní v zimních podmínkách, nebo když někdo z pole vytáhne na cestu bahno, nebo že se katováním jezdců při prvním průjezdu prodloužila zatáčka a tak. Všechny tyhle informace mám dokonale poznačený v rozpisu od táty. Spojí se po telefonu s Petrem a rozpis upraví. Je to vlastně náš rodinný rozpis, který jsem vlastně po tátovi jakýmsi způsobem převzal, celý jsme ho pochopili a jak jsme se začali zrychlovat, posouvali ho dál. Takže se v něm také táta dokonale vyzná a díky tomu si jasně a rychle můžeme předat potřebné informace. Bez toho všeho by nešlo ty výsledky udělat.

**Letos jsme vás také mohli vidět na kultovním autě, Fordu 200 RS, na Rallylegend v San Marinu.**

Pan Jírovec se začal zabývat sbíráním historických závodních aut. Jedním z kousků je tenhle skvost skupiny B – legendární Ford RS 200. Nabídku na start s tímhle autem jsem přijal samozřejmě okamžitě, i když upřímně řečeno s bezpečností dnešních závodních aut to nemá nic společného. Dokonce si myslím, že jejich bezpečnost je horší než v jakémkoliv současném sériovém voze. Ale svěřt se v něm jsem neodolal a musel jsem to zažít. Byl to neskutečný zážitek.

**A znamená to něco do budoucna? Máte do budoucna v plánu, že byste s něčím podobným jeli opět?**

Znamená to, že jsem tohle auto s Petrem zdárně přežili a ono přežilo nás (směje se Vašek). Rozšířili jsme si obzory, zažili jsme legendy v San Marinu, atmosféru, kterou když jako fanoušek nebo jezdec nezažijete, tak o moc přicházíte. Strašně mě to chytlo, ta atmosféra, organizace, lidí, jízda ve špalíru, legendární jezdci jako Juha Kankkunen, Didier Auriol, Stig Blomqvist. Vidět ty lidi, jak s těmi auty jezdí, jak se chovají, to byl neskutečný zážitek. Chtěl bych se tam příští rok určitě opět podívat.

**Jen podívat, nebo znovu jet? Máte už v hlavě nějaký plán?**

Podívat se tam, vždycky se tam dá jet na nějakém autě... To je rok dopředu, pan Jírovec něco spřádá. Když bude chtít, abych jel něčím z jeho sbírky, tak určitě pojedu rád. Ale to slovo „podívat se“ znamenalo, že kdybych nezávodil, tak se tam jet podívat. Třeba s vámi jako s výpravou (směje se).

**To je pořád neurčitá odpověď. Zkuste našim čtenářům poodhalit něco víc, něco, o čem se ještě nemluvílo.**

Panu Jírovcovi se po San Marinu podařilo koupit Toyota Corollu WRC, kterou tady v Čechách sedlal 3 roky Štěpán Vojtěch. Vojtěch si ji poznal a pan Jírovec, který Subaru nebo Toyota WRC chtěl, se pro ni nadchl a pořídil ji do své sbírky. Auto se teď bude připravovat, a pokud bude



Kultovní Ford 200 RS na Setkání mistrů v Sosnové





Oslava vítězství a mistrovského titulu na Barum Czech Rallye Zlín. Vlevo Václav Pech, vpravo Petr Uhel.

Corolla pojezdna, chtěl by, abychom s ní příští rok v San Marinu jeli.

**Co vás k závodům stále i po letech táhne, a od čeho byste se nejradyji oprostil?**

Oprostil bych se od shánění peněz. Všechno ostatní mě baví. Závod jsem začal dělat, protože po vzoru táty mě to k nim strašně táhlo. Chtěl jsem umět ovládat auta, jezdit rychle a bylo mi úplně jedno s čím. Vůbec jsem se necpal do žádných velkých kategorií a stačila mi ta tisícovka. Bylo úžasné si najít soupeře ve třídě s tisícovkou a soupeřit s nimi. Fantastické závodění bylo i s těmi Feliciemi, kdy jsem věděl, že ty auta jsou stejná a nutilo mě to jako jezdců se někam posouvat a vymýšlet, jak se zrychlit, zrychlit starty při rallycrossu. Šlo vlastně o reakci na startu, a jak má či nemá proklouznout spojka. To mě na tom strašně bavilo. Postupem času a s úspěchy se mi podařilo dostat do vrcholné kategorie a vlastně u nás udávat tempo. Je strašně hezký se snažit v tom udržet. Byli jsme nohama na zemi. Bojovali jsme s Mitsubishi proti S dvoutisícovkám. To auto na to nemělo a o to víc mě bavilo to auto piplat a zrychlovat se. A opravdu jsme se dostali do stavu, že jsme bojovali s Romanem Krestou o titul, kdy on jel v letech 2007, 2009 a 2010 s o třídu lepším autem. Pak přišla éra Miníku, který byl totálně nefunkční. Nevěděl jsem hned od začátku, co s ním. Koupili jsme tovární auto a nemyslel bych si, že ho budeme předělávat podle sebe. Prezentovali, že investovali miliardu korun na vývoj toho vozu. A my tady v našich podmínkách s minimálním rozpočtem, že bychom měli něco předělávat, vymýšlet převodovku, vymýšlet diferálky? To mě na začátku ani nenapadlo. Až to došlo do takové krize, že jsme nedojeli žádný závod, případně jsem boural, protože jsem to auto neovládal a neřídil jsem ho. Prostě jsme řekli stop, kašleme na Angličany, uděláme to podle sebe, tak jak já to cítím a jak by to mělo být. Vrátili jsme se několik let zpátky, to co jsme znali z Mitsubishi, z Forda, to jsme naaplikovali v rámci homologace do Miníka, a najednou se mi s ním začalo jezdit krásně, začalo to fungovat, začali jsme vyhrávat, auto drželo a v Anglii to nechápali. Najednou všechno, co dříve říkali, že je v pořádku a že si stěžujeme jenom my, chtěli objasnit, že s tím mají celosvětové problémy. To považuju za jeden z vrcholů toho, co jsme dokázali tady s našimi lidmi. Miníka jsme si vypiplali podle sebe. Tak to mě na závodění nejvíce baví! Ne přijít někam s helmou, s rukavicemi, sednout do auta a jet prostě s něčím, co vám dají do ruky, ale vyvinout a udělat něco jinak, než mají všichni ostatní, a případně ještě vyhrávat.

**A co nějaká krizová situace při závodění?**

To je těžko říct. Samozřejmě že nějaký nehody byly, utržená kola, promáčknuté dveře, to k tomu patří. V roce 2004 jsem při testu dal s weercčkem velkou ránu před Příbramí, ale to se nedá nazvat krizovka. Takže pokud se nestane nějaká nešťastná náhoda, tak se v podstatě nemůže nic stát. Kdežto v sériovém autě v provozu, stačí blbá rána ve třiceti, a když není člověk přivázaný, může být docela problém. No a pak s Lamborghiní v Super Trofeo, to ale nebyla krizovka, ale prostě jen velká rána. Jelo dvacet pět aut, byl to fantastický víkend. Startovalo se celkem ze zadní pozice. Šel jsem do závodu s letným startem, ale při tom startu se přede mnou stala nehoda. Dva nabourali do svodidel, jenže se tak strašně zaprášilo a nebylo vůbec vidět. Odehrálo se to v rychlosti asi dvě stě čtyřicet kilometrů za hodinu. Když jsem zajel do oblaku toho prachu, tak ze vzduchu přilítlo druhý Lamborghini a trefilo mě na pravý sloupek. Bylo dobrý, že to nebylo do okna. Ale byla to opravdu velká rána. Poprvé mě vyndávali doktoři z auta. Nebyl jsem nějak extra zraněný, obratle na zadku, nějaká žebra a blbě se mi dýchalo. Potom těch čtrnáct dní rehabilitace bylo ale opravdu krušných. Největší krizová situace byla ale v roce 2005 v Chorvatsku, kdy jsme se jeli podívat s přítelkyní a mým kamarádem a jeho přítelkyní na Plitvická jezera. Měl jsem Patrola a hrozně tehdy

pršelo. Místní klouzavé asfalty jsou vyhlášený. A když jsme se vraceli z těch Plitvických jezer, tak mezi loukami mě vyhecovali, že jsem projížděl serpentiny s tím Patrolem se zadním pohonem smykem. Byla to sranda, nebylo to vůbec ve velké rychlosti, ale pak se to rozjelo asi na osmdesátku a dostal jsem úplně klasický aquaplaning. Normálně by to nebylo nic zásadního, co by nešlo vyřešit, ale ten Patron, jak byl krátký, tak se začal přetáčet do smyku a měl jsem tam nastavený jen zadní pohon. Ukrutně dlouho to jelo bokem, až to přijelo k zatáčce, kdy jsem byl úplně totálně na placku, jak říkáme, bokem. Už jsem nevěděl, co s tím, a jen jsem viděl, jak to zakopne o škarpu, půjdeme ve všech těch čtyřech lidech přes střechu se sériovým autem bez rámečků. A opravdu jen díky vyježděnosti ze závodů jsem ten smyk zvládnul. Dneska bych to nazval „total flat out“. Věděl jsem, že už poslední záchrana je držet plnej plyn a počkat, až se to kopne v tom pangejtu, aby to nešlo přes střechu, že se to odrazí tím hrabáním. A povedlo se to, auto se chytló a vyjelo ven. Před holkami jsem nedal nic najevo, ale s kamarádem jsme věděli, že to mohl být skutečný průser.

**Jaké jsou plány do příští sezóny?**

Chtěli bychom startovat dál s Mini Cooperem. Samozřejmě teď probíhají velká jednání o příští sezóně s hlavním part-

nerem EuroOilem, se kterým už jsme čtrnáct let a chtěli bychom naši spolupráci protáhnout. Myslím, že výsledky na to máme, a věřím, že jsou s námi spokojeni a ta reklama je smysluplná. Dále bychom chtěli prezentovat další partnery, jako je třeba Servind se Standoxem. Zatím je plán takový, že bychom chtěli startovat v celém českém šampionátu ve velkém mistrovství, plus odjet tři Evropy – Kypř, Jänner Rallye a Barumku, která by měla být součástí českého mistráku, a snažíme se na to teď sehnat prostředky.

**A co Mini Cooper versus třída R5 a co nová Fabia?**

Tak zatím jsme ukázali, že jsme minimálně spolehlivější a dostatečně rychlí, abychom s nimi byli schopni závodit. Podle homologace R5 se nesmí dohomologovat ještě dva roky, homologace je totiž na tři roky. To znamená, že všem autům, která byla vyrobena a nasazena letos, kromě Škodovky, zatím stačíme nebo jsme s nimi minimálně schopni rovnocenně závodit. To není to chlubení, ale konstatování dané situace. Co se týká Škodovky – Fabie, tak zatím dobrý. Z testů, co s ní jeli jako předjezdci na Rally Bohemia a na Barum Rally, byli rychlí. Jejich časy byly tajné a samozřejmě se k nim nedá dostat. Ale co jsme si byli schopni sami změřit na vlastní pěst, že jsme opravdu měli člověka na startu, veprostřed a v cíli, a stopovali jsme si i mezičasy a taky tím, že to jel na Barumce Honza Kopecký, který už tady několikrát vyhrál, můžeme snad říct, že jel naplno, tak ty časy vycházely hodně podobně. Samozřejmě, že ke konci jsme už taktizovali, abychom šetřili auto, ale v pasážích, kde jsme věděli, že jedeme na doraz nebo na limitu našich schopností, jsme jeli hodně podobně s tovární Škodovkou R5.

**A když zrovna nezávodíte, čemu se snažíte věnovat?**

Rodinné firmě a mám malého dva a půl letého kluka, kterému se také snažím věnovat, ale je to bohužel jen chvilka večer, než jde spát. Jinak je to práce, práce a práce. Neexistuje volný čas. Jsem sice třeba vášnivý rybář, ale poslední tři roky jsem na rybách nebyl. Takže opravdu jen dotáhnout ty závody tam, kde jsme, nebo udržet tým v chodu, v jakém je. To je opravdu skoro na plný úvazek. No a dovolená, letos třeba čtyři dny v Chorvatsku, z toho jeden den se jelo tam, další den zpátky. Takže dva dny byly u moře, krásný, ideální a hrozně jsem si odpočinul a byl jsem s klukem, vykoupli jsme se a zablbli si. Díky rodinné firmě, které je potřeba se věnovat, je to s časem opravdu hodně složitý. Zabýváme se povrchovou úpravou a lakovaním, takže lakovat umím. Když se podíváte na moje ruce, tak to je vidět, teď byl kolega na dovolené, tak jsem musel zaskočít. Mimochodem, používáme barvy od Servindu.

**Děkujeme za rozhovor a skvělou prezentaci „motýla“ Standox na vašem Miníku. Věříme, že stejně úspěšná bude i sezóna v roce 2015.**





## Minirozhovor Petr Uhel

Neměli jsme možnost se s Petrem sejit osobně, ale nedalo nám se nezeptat, jak vidí závodění on ze strany spolujezdce. Proto jsme uskutečnili alespoň krátký rozhovor po telefonu.

### Jak jste se dali s Vaškem dohromady a byla to vaše první zkušenost se závody?

Ano, jednalo se o první aktivní zkušenost se závody. Nikdy předtím jsem ani nezávodil ani neseděl na místě spolujezdce. S Vaškem jsme byli od mala kamarádi a hráli jsme spolu házenou, později jsem mu jako mechanik pomáhal s přípravou auta. No, a když měl jet Rallye Pačejov a vypadl mu spolujezdec, zkusili jsme to tenkrát spolu a jezdíme tak bez přestávky do dnes.

### Jak prožíváte závodění ze sedadla spolujezdce? Musíte Vaška krotit, nebo ho naopak musíte hecovat?

Snažím se hlavně řádně přečíst a hlídat rozpis, koriguji mechaniky. Do řízení mu ale nekecám. Samozřejmě jsem mu schopný říci něco po rychlostní zkoušce, ale během závodu ho není potřeba ani krotit, ani nijak hecovat. To je jeho parketa.

### Neměl byste někdy chuť usednout za volant a zkusit to z pozice řidiče?

Sednout za volant a jet pomalu, to bych asi dokázal, ale nejsem si jistý, že bych dokázal jet tak

rychle, abych mohl skutečně soupeřit o přední místa. Dojždět uvnitř pole, to by mě asi netěšilo. Raději zůstanu platným členem posádky na sedadle spolujezdce.

### Zažili jste s Vaškem někdy nějakou krizovou situaci, kdy jste si řekli, že už si vedle něj nesednete?

Taková chvíle ještě nenastala. Vašek je známý tím, že nebourá, jezdí s rozumem a dojíždí. Takže jsem vlastně ani nikdy neměl důvod o něčem podobném přemýšlet.

### Baví vás závody i po tak dlouhé době, co se v motorsportu pohybujete?

Baví mě to stále. Dříve jsme pokukovali po Dolákoví, Křečkoví a dalších. Chtěli jsme se dostat na jejich úroveň. To se nám splnilo. Na závodech znám hodně lidí, mám mezi nimi své kamarády. Je to jedna velká rodina. Závodění mě baví pořád. I když se to nezdá, tak se stále děje něco nového kolem auta nebo kolem závodů.

### Letos jste absolvovali takovou zajímavou akci. Jak na vás zapůsobila vaše účast na Rallylegend v San Marinu?



I spolujezdci mají své věrné fanoušky. Petr Uhel, na fotografii vlevo, na Setkání mistrů v Sosnové.

My jsme se nejdřív byli podívat na podobný závod v Německu. Pak jsme již měli možnost se osobně zúčastnit s Fordem 200 RS závodů v San Marinu. Musím říci, že to byla pohodová akce. Díky tomu, že v naší skupině legendárních „běčků“ se neměří čas, je mnohem větší šance si to užít. Nemusíte se stresovat sledováním času, jezdí se více pro diváky – tedy tu zažijete více smyků. Nejste pod

tlakem, jestli během servisu stihnete auto opravit a tak. Máte možnost zblízka vidět jezdecké legendy, jak se těmi závody vyloženě baví, dělají parádky a diskutují s diváky. Rád bych se tam opět vrátil, abych si opět užil tu nezapomenutelnou atmosféru.

**Děkujeme za rozhovor.**





## Nově lakují s námi: SAN Plus

Je nám potěšením přivítat mezi námi nového zákazníka – společnost SAN Plus spol. s r. o. Abychom vám jej mohli blíže představit, položili jsme jeho jednateli, panu Ing. Janu Pečenkovi, tři stručné otázky.

### Jak dlouho působíte na trhu a na jaké značky se zaměřujete?

Na trhu naše firma působí od roku 1994. Nejprve jako autorizovaný partner Škoda, později i servisní partner Volkswagen a nyní již několik let také jako autorizovaný prodejce a servis vozů KIA Motors. Působíme v Jablonci nad Nisou a v České Lípě, čímž zajišťujeme vyvážené servis našich značek v rámci celého Libereckého kraje.

### V čem myslíte, že spočívá úspěch vaší společnosti, a proč se k vám vaši zákazníci vracejí?

Od počátku existence firmy se zaměřujeme na uzavřený technologický proces, personál kvalitně proškolený u výrobce a solventnost firmy. V poslední době neaplikujeme překotně novinky, ale vždy vyčkáme na jejich ověření trhem. Tím dosahujeme neustálého snižování procenta nespokojených zákazníků, kterým se snažíme za každých okolností pomoci vyřešit případné problémy s výrobkem. Díky minimalizaci chyb v celém procesu od nákupu nového vozu přes výkup starého vozidla, řešení závad v reklamaci až po kvalitní opravy v případě havárií, se k nám naši klienti vracejí zpět. Nemyslíme si, že v dnešní době hraje prim image, ale sázíme na mezilidské vztahy

na nejvyšší možné úrovni, kvalitně provedené opravy a konkurenceschopnou cenu.

### Proč jste si v oblasti lakování vybrali za partnera společnost Servind?

Společnost Servind jsme si vybrali, protože se nám líbí jejich dokonale profesionální a zároveň přátelským přístup. Dalším přesvědčivým argumentem pro nás bylo technické zázemí školicího centra, kde se již nyní naši zaměstnanci systematicky vzdělávají. Pro hovoří i kompletní portfolio vybavení, náradí a materiály pro lakovnu, které napomáhají k usnadnění a zefektivnění naší každodenní práce. Zároveň v současné době probíhají certifikace lakoven koncernu Volkswagen. Jako autorizovaný servis Škoda a Volkswagen chceme v tomto procesu obstát a nadále opravovat koncernové značky na nejvyšší úrovni. Nepochybujeme, že celý proces výběru společnosti Servind značkami Škoda a Volkswagen proběhl za velice přísných podmínek, takže věříme, že naše spolupráce bude zcela bezproblémová. Toto se již v dnešní době daří naplňovat.

Prodej a servis vozů Škoda a KIA a servis značky Volkswagen v Jablonci nad Nisou



Autosalony Škoda a KIA Motors v České Lípě



## Moderní autolakovna navržená na míru

Společnost Olfin Car se může pochlubit nejenom zcela novým autosalonem Škoda, dle nového konceptu domácí automobilky, ale i novou špičkově vybavenou autolakovnou. Velice nás potěšilo, když jsme byli osloveni, abychom se spolupodíleli na jejím návrhu a realizaci.



Autosalon Škoda v Hradci Králové dle nového konceptu ŠKODA AUTO. V pozadí autosalon Volkswagen.

V nové lakovně najdete unikátní přípravné stání, které bylo vytvořeno zcela na míru společnosti Olfin Car. Je vybaveno dvěma hořáky, které ohřívají proudící vzduch pro rychlejší schnutí právě opravovaného vozu. Přípravné stání je založeno na konceptu dvou odsávacích kanálů v podlaze. Toto výkonné odsávání je poháněno technologií umístěnou za přípravným stáním, tak aby zabíralo co nejméně místa v prostorách lakovny. Přípravné stání umožňuje práci na dvou vozech. Odsávání každého ze stání je ovládáno separátně, což umožňuje úsporu elektrické energie, pokud se pracuje pouze na jednom opravovaném voze. Pro rychlé sušení materiálů

Standex je využíváno sušícího robota Symach Flydry, který je schopen obsloužit obě dvě místa na přípravném stání.

Za zmínku stojí i kombinovaný box, jenž byl zapuštěn do stěny lakovny a je opatřen bočními samostatnými dveřmi ven z boxu, tak aby byl urychlen přístup do míchárny a snížilo se riziko případného vniku prachu do lakovací kabiny. Box je ovládán pomocí dotykového displeje v českém jazyce, který umožňuje využívat až deset lakovacích režimů.



Sušící a lakovací box vybavený bočním servisním vchodem je ovládán prostřednictvím dotykového displeje v českém jazyce



Přípravné stání osazené dvěma výkonnými zemními odsávacími kanály, technologií umístěnou za pracovištěm a sušícím robotem Symach Flydry



## Fošum cars

V malé vsi Radčice u Vodňan sídlí společnost Fošum cars. Když se před ní zastavíte, ani v nejmenším by vás nenapadlo, s čím vším se za jejími dveřmi můžete setkat. Rádi jsme přijali pozvání na návštěvu a při této příležitosti vyzpovídali pana Františka Fošuma, majitele společnosti, který si splnil svůj sen a věnuje se renovaci veteránů.



**Kdy jste se poprvé začal zajímat o motorismus a začal přemýšlet o práci v autoopravárenství?**

Motorismus mě zajímal již od malička, protože tatínek byl motoristický nadšenec. O vlastním autoservisu jsem začal snít od roku sedmdesát devět, kdy jsem pracoval v Německu. Navštívil jsem tam tenkrát renovační dílnu, která opravovala Mercedesy, a byl jsem jak v Jiřkově vidění. Tam jsem poprvé začal přemýšlet o vlastním servisu, jenže v Čechách byla hluboká totalita. Ale pořád jsem ten sen měl v hlavě, až se mi ho postupně asi před dvaceti lety podařilo uskutečnit. A v současné době činí renovace historických aut většinu naší práce.

**Vaše společnost je v rodinném vlastnictví. Kdy jste začal podnikat a jaké služby, kromě toho, že renovujete veterány, nabízíte?**

Ano, v současné době je společnost zcela v rodinném vlastnictví. Už v roce osmdesát osm jsem na základě povolení městského národního výboru provozoval ve své dílně v garáži karosářské práce. A v roce devadesát jsem přišel sem do Radčic u Vodňan, kde jsme zrekonstruovali jednu část areálu a založili firmu. Splnil jsem si tím svůj sen mít vlastní servis. Postupem času jsme založili společnost s ručením omezeným, kterou jsem vlastnil napůl s jinou společností. V současnosti jsem jediný majitel společnosti. Nabízíme kompletní servis jak nových aut, tak veteránů.

**Jaká je, kromě klasického papírování a komunikace s dodavateli či zákazníky, vaše každodenní, rutinní práce?**

Vzhledem k tomu, že se zabýváme celkovými renovacemi, každodenní práce probíhají ve smyslu demontážních, karosářských, lakařských, mechanických prací včetně zpětné kompletace. Práce je našťastí díky veteránům hodně pestrá a není zcela rutinní, protože někdy je více práce kolem kompletace, jindy je více karosářských prací a příště zase prací v lakovně.

**Co se týká oprav nových vozů, jak velký je u vás rozsah oprav vozů po havárii?**

V posledních letech je velký odklon od velkých oprav. Máme smlouvu s jedním autorizovaným servisem a pojišťovnamy. Jde o karosářské nebo lakýrnické práce, někdy to jsou kompletní opravy. V dnešní době se opravy, při nichž se musí vyměnit více než pět dílů, většinou nerealizují, jedná se o totální škody. I když máme špičkovou rovnací stolicí, děláme na ní jen výjimečně. Spíše ji využíváme ke stavbě veteránů, například ke tvorbě stavebních rámců a podobně.

**Jak dlouho pracujete s materiály Standox a které produkty hlavně používáte?**

Se Standoxem spolupracujeme již od roku 1991, kdy jsme materiály Standox odebírali ještě z Německa. Poté nám začala tyto materiály dodávat společnost Servind. S výjimkou krátké pauzy v naší spolupráci pracujeme s materiály Standox do dnešní doby. Nikdy

jsem neměli problémy s těmito produkty, jsme velmi spokojeni s poskytovaným servisem, koloristikou a nespornou kvalitou produktů. Používáme kompletní materiály, od podkladu, přes báze Standohyd, až po číré laky.

**Vzpomenete si, jaká byla nejzajímavější práce po dobu vaší existence?**

Nejzajímavější práce byly z oblasti veteránů a byla jich celá řada. Nyní pracujeme na velice zajímavé zakázce vozu Tatra 17 z roku 1927 po hraběti Franci Kinském z Červeného Kostelce. Auto má i certifikát původu. Zajímavé je, že je mezitypem mezi Tatra 17 a Tatra 17/31. Těchto vozů se vyrobilo zhruba 50 jako typ 17, ale už měly modernizaci motoru a podvozku jako novější typ 17/31, ale toto označení ještě nenesly. To je pro mě velice zajímavá práce. Dále například nyní renovujeme Škodu Popular, kterou celou dobu od roku 1939 až dodnes vlastní jedna rodina.



**Co je typického a zároveň mimořádného na vaší společnosti?**

Jsmo skutečně schopni zrealizovat velice kvalitně celkovou renovaci aut a nezáleží na konkrétních typech. Kromě finálního chromování poskytujeme všechny práce a služby související s opravami a renovacemi automobilů. Myslím si, že podobně srovnatelných firem v České republice moc není.



**Vy provádíte i čalounictví, že ano?**

Ano, v našem areálu máme plně vybavenou čalounickou dílnu a provádíme veškeré čalounické práce. Já mám takovou zásadu, že rád na všechny práce osobně dohlížím.

**Zabýval jste se renovací veteránů hned od počátku založení firmy?**

Ne tak úplně. Renovací jsem se sice zabýval už od mládí, ale renovoval jsem motocykly starých značek, např. NSU nebo BMW. Sám jsem si prvního veterána, Mercedes 170, pořídil, když mi bylo dvacet sedm let. Veterány jsme částečně renovovali už od počátku devadesátých let, kdy jsme například prováděli pro několik firem karosářské a lakýrnické práce. My jsme chtěli dělat renovace ale kompletně a nakonec jsme se k tomu postupně dopracovali. Už více jak deset let děláme komplexní renovace a posledních osm let je to naše hlavní činnost. Začínali jsme spíše youngtimery, auty ze sedmdesátých let a postupem času jsme přecházeli k těm starším a starším.

**Když se to tenkrát lámalo a přemýšleli jste o tom, že byste se chtěli věnovat veteránům, bylo to spíše proto, že to byla vaše srdeční záležitost, nebo v tom byl spíše ekonomický aspekt. Tedy, že to**

**tady skoro nikdo nedělal, tak proč byste se tím nezkusili živit?**

Vždycky to byl můj sen. Inklinoval jsem k těm krásným starým autům, která mají duši, více než k těm úplně novým. Chtěl jsem tuto práci dělat už od roku osmdesát devět, ale podmínky pro ni nebyly moc dobré a také o ni nebyl moc velký zájem. Bylo tu několik firem, které se tím zabývaly, ale převážně pro zahraniční zákazníky. Já jsem s nimi začínal a lakoval pro ně nebo dělal karosářské věci. Hlavní ale na tom je, že mě práce na těch starých autech neuvěřitelně baví. Každé auto je jiné, jinak krásné. Pro mě to je splnění životního snu a každé ráno se těším do práce. A abych odpověděl na vaši otázku kompletně. Práce na veteránech není zdaleka tak ekonomicky výhodná, jako oprava nových aut. Spousta lidí si myslí, že se na nich vydělávají velké peníze, ale není to pravda. Je to slušně zaplacená práce, když ji dokážete kvalitním způsobem udělat. Ale oprava havarovaných aut nebo náročnější servis nového auta je pro firmu finančně zajímavější.

**Na jaké vozy se při renovacích specializujete?**

Od mládí jsem zatížený na Mercedesy a anglické vozy. Vždycky jsem fandil anglickým autům a motocyklům, hlavně těm sportovním. Angličané byli v padesátých





letech hodně vpředu. Měli třeba nádherné auto Jaguar XKSS, které např. vlastnil americký herec Steve McQueen. Dá se říci, že renovujeme hlavně německá a anglická auta. Nebráníme se ale ani jiným značkám. V současnosti renovujeme například Škodu Popular, tisícovku embéčko, nebo třeba amerického Lincolna.

**A je například nějaké časové období, na které se zaměřujete? Protože někdo říká, že správný veterán je s loukoťovými koly, jiný zase, že ho tyto nebaví, protože je náročné s nimi vyjet.**

To je velmi individuální záležitost. Opravovali jsme například havarovaný Dodge z roku 1919. I když je to krásné auto a technicky v pořádku, tak je to spíše záležitost pohledová a muzeální. Mně osobně jsou nejbližší auta z padesátých až sedmdesátých let. Je to taková ta klasika, kdy každé auto bylo jiné, bylo jinak krásné a přitom se s nimi dá dobře jezdit.

**Můžete nám shrnout průběh samotných renovací aut? Od čeho se začíná, přes co pokračuje a čím to končí?**

V naší firmě se automobil rozebere do posledních šroubků a zjistí se jeho skutečný stav. Je to velice důležitá činnost, protože ve skutečnosti se při rozborce do značné míry určuje rozsah a náročnost samotné opravy. Čím více věcí se připraví a čím méně se improvizuje, tím je snazší finální kompletace. Toto musí být na zřeteli po celou dobu renovace. Pak jde auto do karosárny, kde už ale karosář musí spolupracovat i s lakýrníkem a mechaniky. Po nalakování přichází na řadu celková kompletace.

**Vzhledem k tomu, že se bavíme o velmi starých vozech, může být problém dohledat jejich dokumentaci. Jakým způsobem ji sháníte?**

Já mám dalšího koníčka a to je celoživotní vytváření sbírek různých dokumentací, knih a časopisů. V podstatě mám na téměř všechna auta manuály i katalogy. Myslím si, že když je dílna dobře vybavená, má kvalitní lidi a pokud má k renovovanému automobilu potřebnou dokumentaci, tak má v uvozovkách vyhráno.

**Dnešní doba je plná internetu. Je pro vaši profesi internet zajímavý? Lze také díky němu dohledávat a čerpat nějaké historické informace?**

Je pravda, že se na něm dá dost informací získat, ale zdaleka ne všechny. Pro tuto práci je důležitá osobní zkušenost. Je dobře, že na našich webových stránkách se mohou naši zákazníci či zájemci o naši práci dovést k více.

**Vzpomenete si, řádově, kolik jste za tu dobu ve firmě zrenovali vozů?**

Je to těžké, protože jsme renovovali auta i za totality. Ale myslím si, že od mého mládí do dneška to mohlo být kolem sta aut. To je slušné číslo, když vezmeme v potaz, že taková renovace trvá někdy i celý rok a více. Momentálně jsme schopni renovovat tak čtyři až šest aut ročně. Ale rozsah prací je značně rozdílný. Záleží na stavu aut a dostupnosti náhradních dílů.

**Umíte nějak vyspecifikovat zákazníky, kteří si u vás nechávají renovovat auta?**

Myslím si, že se nedají moc specifikovat. Jsou to jednotlivci, drtivou většinou Češi. Dá se říci, že někdo má



auto jedno, kterým si chtěl splnit svůj sen, a někdo si třeba tvoří celou sbírku. Pak jsou samozřejmě lidé, kteří věděli už velmi dávno, že koupě veterána je dobrou investicí do budoucnosti, postupně si je pořizovali a teď je nechávají renovovat. Máme také několik zákazníků z Německa a Rakouska, ale ti opravdu tvoří jen zlomek.

**Takže ze strany lidí to může být tedy i jistá finanční investice?**

V dnešní době není žádným tajemstvím, že veteráni jsou z velké míry investiční záležitostí. Jejich cena poměrně rychle stoupá. Osobně si myslím, že na úroveň renovací se v poslední době začíná klást daleko větší důraz. Hodnotu mají dva typy veteránů – veterány, které jsou ve velice dobrém nálevozem stavu před renovací, a potom ty skutečně kvalitně zrenovované. Částečně nebo nekvalitně renovované budou ztrácet na ceně.

**Jaké nejstarší auto jste u vás dělali?**

Nejstarší auto, které jsme opravovali, je již zmíněný Dodge z roku devatenáct a několik automobilů z třicátých let. Většinou ale renovujeme poválečná auta. Dodge byl tak nejenom nejstarším, ale i jedním z nejexotičtějších aut.

**Před naším rozhovorem jste se zmínil, že jste byl na výstavě veteránů ve Stuttgartu. Sbíráte tímto způsobem nějakou inspiraci, co je právě zajímavého, co se jak kde dělá?**

Jezdit na takovéto prestižní akce, jako je Stuttgart nebo Salzburg, je inspirativní. Každá výstava je zajímavým setkáním a možností porovnávat svou práci. Každý má touhu být nejlepším a posoudí to jedině srovnáním s ostatními.

**Jezdíte na tyto akce i vystavovat?**

My jsme se k tomu zatím nedostali, ale velmi rád bych se už příští rok podobně vystavil, jako je právě Stuttgart nebo Essen, zúčastnil. Dříve jsem z toho měl velký respekt, ale na těchto výstavách jsem zjistil, že kvalita naší práce je plně srovnatelná s ostatními.

**Když bych se ještě vrátil k lakovacím materiálům... Od letošního roku platí nová legislativa, která nařizuje použití vodou ředitelných barev i na veterány. Změní se pro vás něco a používáte jste tyto již i pro veterány?**

Trochu se problémů samozřejmě obávám. Ale myslím si jednu věc. Co se týká rozpracovaných zakázek, rozdíl v odstínech budou tak minimální, že u celolakování nevidím problém. Může ale nastat to, že jsme nalakovali řadu veteránů a může se stát, že majitel automobilu nějakou část poškodí. Pak bude následovat oprava a zde se problémy vyskytnout mohou. Věřím ale, že ve spolupráci se Standoxem tyto problémy vyřešíme. U veteránů se můžeme daleko více a déle věnovat lakýrnickým pracím než u lakování nových aut. U nich chce zákazník mít hotovou opravu v řádu dnů, zatímco u veteránů je to v řádu týdnů a měsíců.

**Kolik zaměstnanců u vás se věnuje vyloženě veteránům? Máte to nějak rozdělené?**

Veteránům se musíme věnovat všichni. Všechny 15 zaměstnanců je dostatečně kompetentních pracovat jak na starých, tak na nových autech. Tři mechanici dělají na veteránech, ale v případě volné kapacity je přesouváme i na opravy nových aut. Co se týká lakování, lakýrnických prací u veteránů máme pouze několik, takže naši dva lakýrníci mají dost volné kapacity a pracují samozřejmě i na nových autech. Nyní se snažíme efektivně zaplnit kapacitu lakov-

ny. Možnost dalšího rozvoje vidíme u oprav nových aut. Poslední dobou se nám podařilo domluvit s několika servis a pojišťovnami, které nám dodávají práci. Hodně nám pomohla výstavba nové haly. Ten prostor je pro efektivitu oprav velice důležitý. Máme nyní možnost zákazníkům veterány u nás i zazimovat a provést přes zimu potřebnou údržbu. Těch pozitivních dopadů je tolik, že jsem to ani sám nečekal.

**Když se u vás rozhlížím, tak vidím, že vás nezajímají pouze stará auta, ale i vybavení vaší kanceláře se skládá ze starších kousků nábytku.**

Nábytek je z roku 1895 a na zdi taková krásná dobová fotografie neznámé dílny z počátků opravárenství. Já mám moc rád staré věci, které mají svoji duši. Ten moderní svět je takový pragmatičtější, účelový a studený. Staré věci mi tu tvoří jakousi příjemnou kulisu, i když nejsou vždy úplně prakticky využitelné. Rád sbírám stará rádia, přilby. Mám například přilbu Zdeňka Polanky, který byl několikanásobným mistrem světa. Nebo tady mám i původní prospekty na motocykly ČZ z roku 1938, jsou v nich krásné reklamní slogany.

**Kdybyste chtěl stručně vystihnout svou práci, co pro vás znamená?**

Mám to štěstí, že má práce je zároveň i mým koníčkem. A splnil se mi životní sen, což se každému nepodaří.

**Děkujeme za rozhovor a přejeme, ať se vám i nadále daří.**





## Automechanika 2014

Ve dnech 16. až 20. září 2014 proběhl ve Frankfurtu nad Mohanem nejvýznamnější veletrh automobilového průmyslu. Na této prestižní výstavě se soustředí novinky a poslední trendy z oblasti náhradních dílů, garážové techniky, vybavení servisů, lakoven, mycích linek, čerpacích stanic a mnoha dalších. I my vám přinášíme několik novinek, se kterými se můžete setkat v naší nabídce.

## Herkules představuje odsávací rameno Hexacomb Turbo

Německá společnost Herkules Hebetechnik GmbH má ve svém sortimentu mnoho užitečných pomocníků, kteří nesmějí chybět v žádné lakovně. Opomenout určitě nesmíme výkonné odsávání, mycí stanice stříkacích pistolí Cleanpoint, infrazářiče IRT, zvedáky a další servisní a garážovou techniku.



Na největším světovém veletrhu automobilových komponentů Automechanika 2014, který se konal ve Frankfurtu nad Mohanem ve dnech 16. až 20. září, představil Herkules nový vylepšený systém odsávání Hexacomb Turbo, který je vyvinut pro používání více uživateli.

Individuálně nastavitelný tlak vzduchu s manometrem, lepší odsávání prachu a elegantní design, to jsou jen některé z mnoha funkcí. Kromě jednotky, které se dá přimontovat ke zdi, nabízí Herkules nově i řešení s ovládací jednotkou a technologií, která může být nainstalována a zapuštěna přímo ve zdi. Uvnitř Hexacombu navíc najdete dostatek místa pro uložení nářadí, brusek a dalšího vybavení.

Turbína 1,3 kW s hlučností pouhých 64 dB je tišší než moderní vysavač. Součástí turbíny jsou zásuvky, 5 m nebo 6 m dlouhé otočné rameno, energetické hnízdo Hexagon a držáky na hadice a brusky. Energetické hnízdo se šestihranou hlavou disponuje dvěma konektory pro brusky se stlačeným vzduchem a odsáváním vzduchu, dvěma elektrickými zásuvkami a jednou zásuvkou s regulátorem vzduchu. Pro elektrické i vzduchem poháněné brusky je k dispozici automatické zapnutí/vypnutí spínače.

### Stručný popis:

- kompletní odsávací rameno s energetickým hnízdem a odsávací turbínou
- ovládací jednotka s možností zapuštění do zdi
- možnost připojení jak elektrického, tak pneumatického nářadí
- spínací a vypínací automatika
- 4 pracovní místa
- délka ramene 5 nebo 6 m
- kompatibilní se všemi druhy nářadí
- turbína 1,3 kW/230 V; 64 dB; 50 – 60 Hz
- držák na hadice a nářadí
- vyjímatelná nádoba na prach
- automatické čištění filtru



## Malí, ale užiteční pomocníci od Betag Innovation

Na frankfurtském veletrhu Automechanika 2014 jsme měli možnost setkat se i s novinkami od švýcarské společnosti Betag Innovation, kterou zastupujeme na českém a slovenském trhu. Hlavním záměrem švýcarských vývojářů je zjednodušení a urychlení práce při každodenních drobných karosářských opravách.



### T-Hotbox

T-Hotbox je tepelná indukce, která umožňuje zahřát jakéhokoli dílu přesně a ve velmi krátkém čase. Jedná se o přenosný přístroj, který se velmi snadno obsluhuje a jednoduše se s ním pracuje. Tento fakt dokládá jeho praktická velikost. Přístroj má několik možností nastavení, které lze upravit v závislosti na jeho použití. Vybírat můžete ze dvou provedení. Prvním je T-Hotbox PDR (BG3650), který je určen k odstranění nebo snížení důlků. Druhým provedením je T-Hotbox Mech (BG3600), který je určen k nahřívání mechanických spojů (šrouby, matice, atd.).

**T-Hotbox PDR (BG3650)** je inovativní nástroj určený převážně k odstraňování důlků (např. po krupobití), který disponuje několika novými funkcemi. Na přístroji lze nastavit časovač a sílu napájení. Při aktivaci nástavec Small Heat Pen T vibruje, což aktivně napomáhá vytáhnout důlek. Další výhodou je malý rozměr samotné jednotky, díky kterému je použití opravdu jednoduché. Ruční T-Hotbox je dodáván s napájecím kabelem o délce 5 m.

Hlavním využitím je odstranění malých a mělkých promáčknutí. Dále jej lze použít ke snížení ostrých promáčknutí, nebo jako dokončovací nástroj v kombinaci s PDR technikou (tzv. vyťahovací háky).

Jedná se o skvělý nástroj vhodný k odstranění menších promáčknutí a lze s ním pracovat bez větších zkušeností. Toto vše z něj dělá ideálního pomocníka do klempírny.

**T-Hotbox Mech (BG3600)** je jednoduchý nástroj určený k nahřívání mechanických spojů. S osvědčeným nástavcem C-Block T (BG3671) lze většinu šroubů a matic zahřívát, aniž byste museli měnit různé nástavce. Díky malým rozměrům umožňuje snadné použití v jakémkoli nepřístupném místě. Červené aktivní tlačítko s vibracemi během provozu poskytuje

uživateli informaci, že je přístroj aktivován. Úroveň výkonu lze snadno nastavit od 20 do 100 %. Přístroj je dodáván s kabelem v délce 5 m.

### Plastic welding set (BG10030) – moderní systém na opravy plastů

Plastic welding set představuje unikátní a jednoduché řešení pro svařování plastů. Pomocí této sady mohou být svařeny všechny termoplasty. Sada obsahuje svářecí nástroj (tzv. pájku), který disponuje dvěma možnostmi nastavení potřebné teploty, a to 250 nebo 350 °C. Volba teploty závisí na svařovaném plastu, způsobu a rychlosti svařování. Tato sada zahrnuje několik svařovacích nástavců, díky kterým se dají svařit veškeré popraskané či ulomené části. Pomocí plastového pásku můžete svařovat praskliny, trhliny a drážky, stejně tak otvory v plastech. Velmi důležitou součástí sady je nožič, pomocí kterého můžete ze skrytého místa odříznout originální plast a tím dosáhnout prvotřídního svaření opravovaného plastu. Svařovací sada na opravy materiálu se snadno používá a urychlí čas při finálních opravách plastových částí.





Pokračování ze strany 1

## SATAjet 5000 B – nová flexibilní vysoce výkonná stříkací pistole



Specialitou SATA je chytrý digitální ukazatel vstupního tlaku vzduchu umístěný v těle pistole. SATAjet 5000 B DIGITAL umožňuje vysokou reprodukovatelnost dosažených výsledků lakování. Standardní provedení může být také volitelně dovybaveno digitálním ukazatelem vstupního tlaku SATA adam 2. V obou případech zůstává stříkací pistole SATA kompaktní, lehká a umožňuje dosažení vysoce kvalitních výsledků při lakování.

Pozoruhodná je také vylepšená ergonomie pistole SATAjet 5000 B. Například velikost rukojeti pistole v digitálním provedení je stejná jako u standardní pistole, proto se s ní bude perfektně pracovat i uživatelům s menšíma rukama. Regulátor tlaku vzduchu je větší a díky tomu se výrazně lépe ovládá. Změna paprsku z kulatého na plochý je nyní možná pomocí pól otáčky regulátorem a umožňuje o něco jemnější nastavení. Zajímavostí je, že moderní design pistole SATAjet 5000 B byl vyvinut ve spolupráci s Porsche Design Studio v Zell am See (Rakousko).

SATAjet 5000 B je zušlechťena matným chromovaným povrchem. Povrch je odolný vůči korozi a velmi dobře se udržuje. Barvový kanálek, rychlázvít na připojení kelím-

ku QCC (Quick Cup Connector) a také masivní rychlázvít na vzduchové trysce QC (Quick Change) se velmi snadno čistí. Vysoká kvalita použitých těsnění a konstrukčních dílů umožňuje jednoduchou údržbu pistole. Již léta se osvědčuje samonastavitelné těsnění na jehlu, které má dodatečně zvýšenou životnost díky spoušti chráničce jehlu, dále masivní vzduchová tryska z mosazi a také barvová jehla a barvová tryska z ušlechtilé oceli.

Stříkací pistole SATA jsou vyvíjeny a vyráběny výhradně v Německu. Každý krok výroby je podroben přísné kontrole kvality. Jednotlivé kvalitní díly jsou sestavovány dohromady s největší pečlivostí a každá trysková sada je ručně dolaďována. Díky pistoli SATAjet 5000 B tak dosáhnou lakýrníci nejlepších výsledků při lakování a nejvyšší kvality povrchu.

Samotná příprava čirého laku před aplikací je velice snadná. Stačí vybrat jedno ze dvou speciálních tužidel Standox Xtreme. Tužidlo Standox VOC Xtreme Hardener se používá pro nucené sušení v sušící kabině nebo ho lze použít pro sušení na vzduchu, pokud je relativní vlhkost vzduchu pod úrovní 40 %. Standox VOC Xtreme Hardener Air se používá pro sušení na vzduchu.

## SATA air vision 5000 – nový systém pro ochranu dýchacích cest

Značka SATA je díky kvalitě svých produktů mezi autolakýrníky pojmem, protože spolehlivost, bytelnost a ergonomie produktů jsou u této německé společnosti samozřejmostí.

Povědomí o významu ochrany dýchacích cest v lakovních stálo roste. Lakýrníci jsou během své práce při lakování ohroženi především rozpouštědly, prachem z broušení a potřísněním lakem. Ochrana jejich dýchacích cest, stejně tak i celé hlavy a její pokožky, očí a vlasů, má velký význam. S cílem i nadále klást větší důraz na ochranu dýchacích cest, vyvinula SATA moderní systém, který byl poprvé představen na veletrhu Automechanika 2014 ve Frankfurtu nad Mohanem.

Nový systém pro ochranu dýchacích cest se skládá z kukly zásobované stlačeným vzduchem SATA air vision 5000 a opasku, ke kterému může být připojeno různé přídatné vybavení. Z hlediska kvality vzduchu jsou na výběr dvě možnosti regulace jeho přívodu: jednotka pro regulaci přívodu vzduchu, nebo jednotka pro regulaci přívodu vzduchu s aktivním uhlím. K dosažení ještě většího komfortu při dýchání lze volitelně připojit také ohříváč nebo zvlhčovač vzduchu.

Ochranná kukla SATA air vision 5000 chrání nejen dýchací cesty, ale i celou hlavu před rozpouštědly a potřísněním lakem. Kukla se vyznačuje novým moderním designem a díky perfektně padnoucímu tvaru poskytuje lakýrníkům maximální pohodlí při nošení. Vnitřek kukly je individuálně nastavitelný a jednoduše se s ním manipuluje. K vysokému komfortu při nošení přispívá optimalizované jemné proudění vzduchu a také velké hledí. Intenzita

hluku pronikajícího do kukly byla zredukována na příjemných 64 dB (A) a hledí se oproti kukle Sata vision 2000 zvětšilo téměř o 50 %. Kromě toho je kukla Sata vision 5000 z vnější strany vybavena protinárazovým chráničem, což umožňuje bezpečnou práci i v těžko přístupných místech.

Bližší pohled si zaslouží také nový, široký a dobře polstrovaný opasek. Nejen že se velmi pohodlně nosí, ale také je vybaven dvěma držáky na přídatné vybavení. Díky těmto držákům lze jednoduše připojit a odpojit jednotku pro regulaci přívodu vzduchu (i včetně jednotky s aktivním uhlím) nebo zvlhčovač vzduchu. Několika dalšími pohyby se dají tyto držáky přemístit z jedné strany na druhou, přesně podle konkrétní potřeby lakýrníka. Jednotka pro regulaci přívodu vzduchu (i včetně jednotky s aktivním uhlím) se dá nastavit až do úhlu 45°, zkrátka přesně tak, jak to vyžaduje konkrétní pracovní situace. Dalším praktickým detailem na jednotce regulace přívodu vzduchu (včetně jednotky s aktivním uhlím) je výklopný držák, na který lze kuklu během přestávek při práci zavěsit.

Ochranná kukla SATA air vision 5000 s opaskem a jednotkou regulace přívodu vzduchu je k dispozici od října letošního roku. Veškeré ostatní přídatné vybavení by mělo být dostupné od druhého čtvrtletí roku 2015. Dobře známá ochranná kukla SATA vision 2000 zůstává nadále v naší nabídce.



## SATA časovač výměny filtrů – bezpečí pouhým stiskem tlačítka



K profesionálnímu lakování je zapotřebí 100% čistý stlačený vzduch. Velké množství lakovacích provozů, které pracují s vodou ředitelnými laky, resp. používají stlačený vzduch z rozvodu pro zásobování ochranných kulek pro lakýrníky, používá SATA filtr 484. Tento 3stupňový kombi filtr obsahuje kromě cyklového odlučovače pevných částic s bronzovým filtrem a filtru jemných částic také filtr s aktivním uhlím. Díky tomu je zabráněno vniknutí jemných částic, či olejových par. Pro účinnost filtru je rozhodující jeho pravidelná údržba. Pokud se provádí, snižuje riziko kvalitativních nedostatků v lakování, chyb v lakování – a tím také počet drahých předělků. Pravidelná výměna filtračních patron při používání dýchacích kulek zajišťuje ochranu zdraví lakýrníka. Aby měl uživatel možnost pravidelného připomenutí nutnosti výměny filtračních patron, vybavuje SATA s okamžitou účinností všechny filtrační jednotky novými SATA časovači výměny filtrů.

Ovládání časovače filtrů SATA je velmi jednoduché. Při prvotním uvedení do provozu se stlačí aktivizační tlačítko. Tím začíná „běžet“ čas do intervalu údrž-

by, resp. výměny filtrační patrony. V průběhu času se okno zbarvuje do červena a indikuje dobu, která zbývá do nutnosti výměny, jako indikátor zaplnění filtrů. Jakmile se okno zbarví do červena úplně, je potřeba filtrační patronu vyměnit. Vzhledem ke dvěma doporučeným intervalům výměny, přibližně tři a šest měsíců, jsou k dispozici dvě různé verze časovačů výměny filtrů.

Všechny náhradní filtrační patrony budou v budoucnu také opatřeny odpovídajícím časovačem výměny tak, aby jej bylo možné po každé údržbě filtrů zasunout do držáku a aktivovat. Tak bude zaručeno, že nutnost výměny patron bude indikována před tím, než budou filtrační patrony zaplněné. V každém případě je potřeba dodržovat servisní instrukce v návodu k použití filtrů SATA.