



EXKURZE

Krok za krokem lakovnou v automobilce

Dostat se do prostor lakovny automobilky se jen tak každému nepoštěstí. Na jednu stranu si tak automobilky chrání své know-how a na druhou stranu je to i z důvodu udržování bezpečnosti práce na pracovišti nebo předcházení rizika případné kontaminace pracovišť prachem a dalšími nežádoucími látkami. Lakování karoserie je velice sofistikovaný proces, který se navíc stále vyvíjí a zdokonaluje. Nejenom, že výsledný lak na autě plní estetickou úlohu, ale navíc hraje důležitou roli při ochraně karoserie a jejích dílů před korozi a mechanickým poškozením během následného dlouholetého provozu. Jsme rádi, že jsme měli možnost dostat se k oficiálním materiálům a můžeme vám představit proces lakování v nové lakovně hlavního závodu ŠKODA AUTO v Mladé Boleslavi krok za krokem.

Karoserie se na začátku dostává do lakovny ze svařovny. Nejdříve vjíždí na linku předúprav, kde se odmašťuje a zbavuje prachu a jiných nečistot. Lidé z branže dobře vědí, že největším nepřítelem při lakování je mastnota. O důkladné odmaštění se musí postarat účinné odmašťovací látky. Karoserie se v této fázi také myje v teplé vodě, kdy prochází lázni o teplotě 60 stupňů. Mezi jednotlivými vanami s čistícími kapalinami jsou trysky se stříkající

vodou, něco jako v běžné myčce. Karoserie se ve vanách otáčí střechou dolů, aby se tekutiny dostaly opravdu do každého místa, záhybu či otvoru. Proto mají i dveře zvláštní držáky, aby zůstaly maličko pootvěřené a tekutina se dostala i na jejich vnitřní hrany. Možnost otáčení je výhodou této nové linky, to není v každé lakovně zcela běžné. Součástí linky předúprav je také fosfátování, díky němuž se na kov později lépe přichytí lakovací systém.

Pokračování na straně 6

V TOMTO ČÍSLE

Jaguar Racing a Castrol nadále spolu

strana 3



Mirka průkopníkem bezprašného broušení

strana 5



Úžasné Lamborghini Countach

strana 10



Převzali jsme ocenění Ekonomicky nejúspěšnější firma Středočeského kraje

Začátkem léta byly tuzemské společnosti zvány do již 16. ročníku soutěže Firma roku 2021, kterou pořádají Hospodářské noviny. Soutěž se svým všeoborovým a regionálním zásahem řadí k největším podnikatelským kláním v zemi.

„Protože jsme v Servindu soutěživí a zajímalo nás, jak si budeme stát ve srovnání s dalšími účastníky soutěže Firma roku, neváhali jsme ani chvíli a do soutěže se přihlásili.

Velice nás potěšilo, že se nám hned napoprvé podařilo dostat do finále krajského kola. Ačkoliv se nám z krajského kola nepodařilo postoupit do celorepublikového, neodešli jsme ze soutěže vůbec s prázdnou. Během slavnostního galavečera, v úterý 26. října, jsme převzali ocenění Ekonomicky nejúspěšnější firma Středočeského kraje.“, říká David Bártek, jednatel společnosti SERVIND s.r.o.

Nedílnou součástí hodnocení firem je také tzv. „scoring“, který zkoumá finanční ukazatele firem. A právě z hodnocení těchto ukazatelů jsme v rámci firem Středočeského kraje vyšli nejlépe. V ekonomické a finanční úspěšnosti jsou zohledněny parametry jako rentabilita vlastního kapitálu a aktiv, běžná likvidita, pohotová likvidita a celková zadluženost, ale i jejich struktura, obrátka aktiv z tržeb, provozní marže a produktivita práce a řada dalších.

Stručně řečeno se jedná o zjištění celkové kondice společnosti. Takto oceněné společnosti se řadí mezi maximálně důvěryhodné a finančně

stabilní obchodní partnery, vhodné k obchodní spolupráci. A to jak ve vztahu k zákazníkům, tak i ke svým dodavatelům.

„Jsem patřičně hrdý, že jsme tak skvěle uspěli mezi mnoha dalšími silnými společnostmi a byla tak oceněna naše téměř třicetiletá práce. Rád bych za to poděkoval především mým kolegům a samozřejmě i našim zákazníkům, kteří společně stojí nejenom za tímto oceněním, ale také za dlouhodobým úspěchem naší společnosti u nás v České republice a na Slovensku. Velice si toho vážíme a je to pro nás závazkem a zároveň výzvou i do dalších let.“, doplňuje David Bártek.





Kalendář Servind. Když přijíždí blahopřát hvězdy filmového plátna

V nadcházejícím roce 2022 oslavíme třicetileté výročí působení na českém trhu. K našemu jubileu jsme jako poděkování pro naše zákazníky a přátele připravili originální dárek, nástěnný kalendář s automobilovými skvosty, který nafotil přímo v areálu sídla firmy v Tuchoměřicích a následně postprodukčně upravil Tomáš Malý, fotograf a ambasador společnosti Canon.

„Ke každým narozeninám patří gratulanti. A do Servindu přijely opravdové hvězdy stříbrného plátna. Neváhali jsme ani chvíli a rozhodli se nafotit všechny filmové skvosty na čtyřech, a jednou dokonce jen třech kolech, pro náš kalendář. Auto všem dobře známá ze zahraničních a českých filmů nebo seriálů.“, představuje nový kalendář Tomáš Cafourek, vedoucí marketingu a produktového managementu společnosti Servind.

V novém kalendáři se tak hned v lednu můžete setkat se služebním vozem Aston Martin DB6 agenta 007, který ověřuje, jestli je vzduch čistý v lakovacích boxech školícího centra. Březnem nás provedou ve svém Ford Capri profesionálové Bodie a Doyle. V červenci si pak domluví rande, v tuchoměřickém tréninkovém

centru, žlutý Chevrolet Camaro, jako Autobot Bumblebee z Transformers, s tajuplnými kolaborativními roboty. V říjnové plískanici je lepší zajít do útulné restaurace, kde vás zkasíruje vrchní, který vzápětí prchne ve svém Velorexu. A v prosinci nedorazí jen Ježíšek, ale ve svém působivém Citroënu DS se pod rouškou tmy objeví i tajuplný Fantomas. Ostatní měsíce vám prozradí až samotný kalendář.

„Dostat všechna vzácná auta do areálu a zabezpečit jejich nafocení během jednoho víkendu bylo opravdu náročné. Za to patří velké díky společnosti Engine, klubu MINIPRAHA a pánům Martinovi Chocholovi, Tomášovi Paldusovi a Jardovi Křápkovi, kteří nám vozy laskavě zapůjčili. Během předposlední zářijové soboty a neděle jsme si společně s fotografem

a kolegy udělali dvě dvanáctihodinové směny a pokusili se auta, v ne úplně příznivém počasí, nafotit v těch nejatraktivnějších pózách. Ta byla potřeba nejenom precizně vyleštit, nastavit a nasvítit, ale nezbytnou součástí bylo i aranžování filmových a seriálových dekorací. Věříme, že se veškeré úsilí vyplatilo a hvězdný kalendář potěší nejednoho zákazníka a obchodního partnera.“, doplňuje Tomáš Cafourek.



Jako první přijíždí ke třicetinám Servindu gratulovat Aston Martin, služební vůz Agenty 007 s povolením zabíjet. Klasických i nových Astonů se v sérii filmů o Bondovi objevila celá řada. V našem kalendáři se můžete pokochat bílým Astonem Martin DB6.



Film Transformers a v něm nepřehlédnutelní autoboti. Obzvláště žluté Camaro, jehož podobu si přivlastnil jeden z hlavních hrdinů Bumblebee, oslovilo nejednoho kluka či dívku. S přáním se v našem tréninkovém centru objevilo osmiválcové Chevy a hned se skamarádilo s našimi kolaborativními roboty.



Pod rouškou tmy nás navštívil Fantomas. Po počáteční nejistotě a kontrole skladu jsme se uklidnili. Skutečně přijel jen poblahopřát. Jak je jeho dobrým zvykem, měl naspěch, a proto po chvíli nasedl do svého nestárnoucího Citroënu DS. Auto, které při svém představení na pařížském autosalonu v roce 1955 působilo jako naprosté zjevení.

Ještě více sortimentu v novém katalogu pro karosárny

Od konce léta je všem karosárnám k dispozici druhé vydání Katalogu a vybavení pro karosárny. Druhé vydání bylo důkladně zaktualizováno a rozšířeno o další sortiment, který se karosářům hodí při jakékoliv opravě. Stejně tak jako v minulém můžete i v aktuálním vydání najít veškerý spotřební materiál karosárny, nářadí, vybavení a technologie. Nově je například rozšířen i o sekci nabíjecích zařízení GYSFLASH a startovacích zdrojů STARTRONIC.

Pro jednoduchou orientaci v katalogu a snadné vyhledání zboží jsou jednotlivé položky karosářského vybavení zařazeny do kapitol: Technologické vybavení, Údržba baterií, Nářadí a vybavení, Broušení, Maskování a ochrana majetku, Spotřební materiál, Ochrana zdraví a Chemie.

Produkty jsou vždy označeny objednáčím číslem s popisem vlastností a specifikací daného produktu, které vám pomohou v rozhodování, pokud přemýšlíte o rozšíření nebo obměně vybavení vaší karosárny. V případě zájmu o nový katalog neváhejte kontaktovat naše obchodní zástupce nebo si o něj jednoduše napište na servind@servind.com.





Jaguar Racing prodlužuje partnerství s Castrolem

POSOUVÁNÍ HRANIC E-FLUIDS CASTROL, KAPALIN PRO ELEKTROMOBILY

Na podzim roku 2020 bylo ve Whitley ve Velké Británii podepsáno prodloužení spolupráce mezi společností Castrol a závodním týmem Jaguar Racing, který se účastní mistrovství světa ABB FIA Formula E World Championship. Nadále bude Castrol pokračovat ve vývoji kapalin pro elektromobily e-Fluids, které by měly napomoci ke zlepšení výkonu závodní pohonné jednotky. Společnost Castrol tak pokračuje ve svém průkopnickém výzkumu v nejmodernějším výzkumném středisku v Pangbourne ve Velké Británii. Jaguar Racing a Castrol společně razí filozofii „Race to Innovate“, s hlavním cílem ovlivnit příští generaci elektromobilů.

POČÁTEK JAGUAR RACING V KRÁLOVNĚ MOTORSPORTU

Stejně jako společnost Castrol má i Jaguar Racing bohaté zkušenosti z okruhového závodění. Vše totiž začalo už v červnu 1999, kdy stál slavného Sira Jackieho Stewarta Stewart Grand Prix Formula One team odkoupila společnost Ford. Následně pak 14. září došlo ke vzkrášení značky Jaguar v rámci závodních aktiv v podobě přejmenování stáje na Jaguar Racing. Ale jak už to tak často ve světě Formule 1 bývá, změnou jména nezarmoutíš, i když to ostatní zůstává při starém. Jaguar Racing tak i nadále využíval pohonné jednotky Ford Cosworth a byl tak jakýmsi oficiálním závodním týmem Fordu ve Formuli 1. Stáji Jaguar Racing prošla slavná jména jako například Eddie Irvine, Johnny Herbert, Pedro de la Rosa, nebo třeba i Mark Webber.

Ve své první sezóně, v roce 2000, zůstal ale Jaguar Racing hluboko za očekáváním a obsadil tak až devátou pozici v poháru konstruktérů. V následující sezóně byl jako manažer týmu angažován legendární Niki Lauda. Ten se od samého počátku nedokázal shodnout s dosavadním manažerem Bobbym Rahalem, který byl nakonec propuštěn. Jaguar Racing nakonec skončil na 8. místě v poháru konstruktérů a velkým dílem k tomu přispělo třetí místo Eddieho Irvinea ve Velké ceně Monaka. O rok později se ale Jaguaru nepovedlo vybojovat lepší pozici. Navíc se začali navýšovat i ekonomické ztráty Fordu spojené se závoděním ve Formuli 1, které do jisté míry způsobovalo i to, že Jaguar nezávodil pod mateřskou značkou Ford,

a tak nedocházelo k tolik potřebné propagaci. V ročníku 2002 Irvine získal další 3. místo, tentokrát na Monze a Jaguar si tak sice polepšil v poháru konstruktérů na sedmou pozici, ale zároveň to bylo poslední pódium Jaguaru ve Formuli 1.

Stagnaci se nepodařilo prolomit ani v následujících letech a jedinou zajímavou zmínkou o stáji Jaguar na novinových stránkách byla kauza dvou mechaniků stáje, kteří v rozhlásově soutěži vyhráli nafukovacího osla z pohádky Shrek, kterého vozili po všech závodech série Formule 1 a kterého podepsala slavná jména jako Bernie Ecclestone, Max Mosley a spousta jezdců F1 v čele s Michaelem Schumacherem. Následně byl pak osel vydražen a výtěžek putoval na charitu.

V čem byl ale skutečně zakopaný pes? V tom, že Jaguar nepropagoval značku své mateřské společnosti, Ford. A tak se Ford rozhodl ukončit své působení ve Formuli 1 a v polovině listopadu roku 2004 byl Jaguar Racing odkoupen společností Red Bull.

LEGENDA OŽIVÁ VE FORMULI-E

Už v létě 2015 se začalo šuškat, že by se snad jedna velká značka mohla vrátit do okruhových závodů. Ne však do kategorie spalovacích motorů, ale do „zelené“ Formule-E. Řeč samozřejmě nebyla o nikom jiném než o Jaguar Racing. V prosinci téhož roku byl oficiálně ohlášen záměr vstoupit do Formule jako výrobce vlastních pohonných jednotek. A v sezóně 2016/17 Jaguar nahradil stáji Trulli GP a vše se tak stalo skutečností. Jaguar vstoupil do Formule-E nebolí mezi „ěčka“, nebo chcete-li oficiálně do ABB FIA Formula E World Championship.

A kde se vlastně Formule-E vzala? Paradoxně ji roku 2011 vymyslel proslulý bývalý šéf stáje Formule 1 Ferrari, sám velký Jean Todt a španělský podnikatel Alejandro Agag. Jedná se o unikátní mistrovství v motosportu pro jednosedadlové elektromobily, které od roku 2020 získalo oficiální status mistrovství světa FIA.

V úplně první sezóně 2014/15 nastoupily všechny stáje se stejnými vozy, vyvinutými firmou Spark Racing Technology pod označením

Spark-Renault SRT01E.

Šasi od firmy Dallara, elektrické motory dodávané McLarenem. V následující sezóně už ale všechny stáje dostaly povolení si vyvíjet vlastní motory. Pro všechny ale zůstávají i nadále stěžejními dodavateli firmy Hewland pro převodovky, McLaren pro akumulátory a Michelin pro pneumatiky. A jaká specifika musí dnešní vozy Gen2 Formule-E vlastně dodržovat? Tak například minimální hmotnost nesmí být nižší než 903 kg, z čehož jen akumulátory musí vážit minimálně 385 kg. Dále pak závodní výkon byl nově zvýšen na 220 kW a kvalifikační výkon dokonce na 250 kW. Z takového vozu pak vymáčknete stovku za 2,8 sekundy a dosáhnete maximální povolené rychlosti 280 km/h. Kuriózní byl prvočátek závodních akumulátorů, které se vybíjely extrémně rychle a jezdec tak po jejich vybití přesedl do druhého vozu, aby vůbec dokončil závod, což vzbudilo velkou vlnu nevole. Od roku 2019 tak McLaren přišel s tak silnými akumulátory, které vydrží po celý závod na jedno nabití. Většinou.

A jak si vlastně Jaguar Racing vedl od svého vstupu do Formule-E? Po první nepřilíhli oslnivé sezóně 2016/17 se podařilo dvojici Evans a Piquet jr. vybojovat pro Jaguar 6. místo v týmovém pořadí. Prvního vítězství dosáhl Jaguar díky Mitchovi Evansovi v ePrix v Římě v sezóně 2018/19. V té samé sezóně Evans ještě několikrát bodoval, a dokonce získal i několikrát stupně vítězů, což ho katapultovalo do boje o titul v šampionátu jezdců. I přes vynikající Evansovi individuální výkony a celkově 5. místo v pořadí jezdců se ale Jaguar umístil až na 7. místě.

V říjnu 2019 pak Jaguar oznámil novou závodní dvojici Evans – Calado, odhalil nový monopost I-Type 4 a představil nového

partnera, který se po třiceti letech vrací k aktivitám Jaguaru v motorsportu. A nebyl jím nikdo jiný, než přední světový výrobce olejů a maziv Castrol. V téže sezóně vybojoval Evans pro Jaguar další vítězství, tentokrát v ePrix Mexico City. Bohužel Jaguar i tak v této sezóně získal jen 81 bodů a skončil opět sedmý v celkovém pořadí týmů.

A konečně v minulé sezóně Jaguar Racing v jezdeckém složení Evans – Bird získal vítězství v ePrix Diriyah a tým se tak díky konzistentním výkonům poprvé dostal do vedení šampionátu. Vedení v šampionátu sice Jaguar neudržel, ale se ziskem 177 bodů dokázal vybojovat nádherně 2. místo, a to především díky několika vítězstvím Birda a stabilních bodových výkonech Mitche Evanse.

Do nové sezóny, která odstartuje 28. ledna 2022, vstoupí Jaguar pod novým názvem Jaguar TCS Racing, s novým ředitelem stáje Thierryem Bollorém, s nezměněnou závodní dvojicí Evans – Bird a silným partnerem v podobě Castrolu. A všichni věří, že to bude sezóna mistrovská!

SPOLUPRÁCE CASTROL A JAGUAR RACING

Přechod na elektrifikaci Castrol inspiroval k vytvoření a uvedení řady kapalin e-Fluid navržených a testovaných pro elektrická vozidla. Společnost Castrol pravidelně spojuje své síly s průkopnickými partnery, kteří ji posouvají ještě dál. Partnerství s týmem Jaguar Racing Formule E polečnosti umožní otestovat řadu kapalin e-Fluid pro elektromobily na závodní trati a pomůže objevit průlomové novinky pro dopravu budoucnosti.

IT'S MORE THAN JUST OIL. IT'S LIQUID ENGINEERING.

„Rozšíření našeho partnerství s Jaguar Racing je důkazem našich společných cílů. Dosažení limitů našich Castrol e-Fluids v náročném závodním prostředí Formule E je ideální způsob, jak vyvinout technologii elektromobilů budoucnosti. Chceme podpořit rychlejší zavádění elektromobilů tím, že budeme poskytovat to, co řidiči chtějí, například dojet dále na jedno nabití, jak odhalila naše nedávná studie Accelerating the EVolution.“

AS RAMCHANDER

Vice President Marketing, Castrol

„Jsme rádi, že Castrol bude pokračovat ve spolupráci s Jaguar Racing. Máme společnou vizi o udržitelnosti, inovaci, výkonu a technologiích. Přenesení jejich špičkových odborných znalostí a produktů zvyšujících výkon do Jaguar Racing je zásadní pro náš vývoj účinnosti pohonné jednotky v našich závodních vozech i v budoucích vozech Jaguar Land Rover. Spolupráce s Castrolem nám pomůže odhalit všechny výhody e-Fluids a následně je využít v závodním prostředí, což je klíčové pro zvýšení výkonu a efektivitu našeho závodního vozu.“

JAMES BARCLAY

Týmový ředitel, Jaguar TCS Racing





Odborník na čistý stlačený a dýchací vzduch

Stlačený vzduch je jedním z hlavních zdrojů energie v lakovnách. Vyrábí se kompresorem a přivádí se do sítě stlačeného vzduchu, při tom se mohou do stříkácí pistole nebo do okolního vzduchu dostat nečistoty, jako např. částičky kompresorového oleje. I když tyto kontaminanty nehrají při řadě aplikací v provozu žádnou roli, v lakovnách naopak představují zdroj budoucích problémů nebo zdravotních rizik. Dokonce i minimální množství olejových par vede k vadám při aplikaci systémů laků na vodní bázi, což má za následek časově náročné, a tím pádem drahé opravy. Navíc, pokud se olejové páry nebo částice dostanou do dýchacích cest, může dojít k poškození zdraví.



Filtry SATA řady 500 jsou volitelně k dispozici jako jednostupňový sintrový filtr s odlučovačem vody a oleje, jako dvoustupňový kombinovaný filtr sestávající ze sintrového a jemného filtru, nebo s přídatným sintrovým filtrem s aktivním uhlím jako třístupňová filtrační jednotka. Díky bajonetovému uzávěru a definované poloze filtračních vložek, které lze vyměnit jednoduchým zasunutím, se údržba všech stupňů nově provádí jednotně každých 6 měsíců a vyžaduje jen několik minut bez použití nářadí. Kromě toho je díky cyklónovému odlučovači s optimalizovaným průtokem tlaková ztráta ve filtračním systému snížena na minimum a zajišťuje konstantní průtok vzduchu přibližně 3 800 NI/min (se 4 přípojkami).

Oproti předchozí řadě SATA 484 nový SATA filtr 584 více absorbuje znečišťující látky. Cyklónový odlučovač s optimalizovaným průtokem minimalizuje tlakovou ztrátu v systému. Díky rovnoměrnému a řízenému toku a delší dráze rotačního pohybu se tím výrazně zvyšuje stupeň odlučení částic. U nového typu také došlo k prodloužení doby životnosti všech patron na 6 měsíců. Jen jediný časovač filtru vás upozorní na interval údržby všech filtračních jednotek. Nespornou výhodou je i zjednodušení výměny filtračních patron s bajonetovým uzávěrem a hmatovou akustickou zpětnou vazbou.



German Engineering

Speciální edice. SATAjet X 5500 True Soul

Nelze jinak než nazvat tuto edici coby „Umění v ruce“. Pistole SATAjet X 5500 True Soul zaujme nejen svým vzhledem, ale i svými revolučními vlastnostmi. Pro speciální zářijovou edici oslovila společnost SATA známou americkou umělkyní v oboru airbrush, držitelku ocenění Finishline Design Inc. Leah Gall.

S ní již v minulosti spolupracovala na úspěšné speciální edici SATAjet 4000 B Heart & Soul v roce 2011. Svým divokým, emocionálním až vyzývavým barevným pojetím velice zapůsobila a potěšila lakýrníky a vyznavače stylu fantasy tetování po celém světě. Nyní přichází s opět velice barevnou verzí a nápaditými motivy, jakými jsou ženská krása, exotické ryby, orli a mimo jiné i lebka. Leah Gall nám svým uměleckým ztvárněním dovolila nahlédnout do jejího barevného a mnohostranného nitra.

Speciální model True Soul je nabízen ve všech dostupných verzích a vybraných velikostech trysek SATAjet X 5500 a ve verzích HVLP a RP. Pro obě varianty jsou k dispozici jak ve standardní, tak DIGITAL verzi. Limitovaná edice SATAjet X 5500 True Soul není jen uměleckým sběratelským kouskem, ale je plně funkční, díky své speciální povrchové úpravě je tak vhodná pro každodenní použití v lakovací kabině. Tak jako u předšlých verzí je edice limitována a u nás k dostání do vyprodání zásob.



Mirka je průkopníkem v oblasti bezprašného broušení

Vystavení se prachu představuje velké nebezpečí pro zdraví milionů pracovníků. Navíc prach na pracovišti může kontaminovat nebo snižovat kvalitu povrchové úpravy a ovlivňovat produktivitu práce. Pracovníci, kteří jsou prachu vystaveni opakovaně, si jej odnášejí domů na pracovním oděvu, ve vlasech a na kůži, a prach se tak může dostat i k jejich blízkým. Tomu všemu se však dá zabránit. Riziko vystavení se prachu lze nejlépe snížit tím, že půjdeme přímo ke zdroji a ten eliminujeme. Společnost Mirka je průkopníkem v oblasti bezprašných řešení a můžeme vás ubezpečit, že v tom, co dělají, se skutečně vyznají!

ZDRAVÍ ZAMĚSTNANCŮ JSOU KLÍČOVOU VÝHODOU FIRMY

U zdravých zaměstnanců, kteří pracují v čistém a ergonomickém prostředí, je pravděpodobnější, že budou svou práci vykonávat efektivněji. Zdraví zaměstnanci potřebují méně dnů nemocenské, což firmě v důsledku ušetří peníze a starosti se sháněním náhradních zaměstnanců. Prvním krokem ke zlepšení pracovních podmínek, zdraví, efektivitě a pracovní motivace všech zaměstnanců je rozpoznání rizik v daném prostředí a souvisejících závažných zdravotních rizik.

PRACH A VY

Prach je jedním z nejčastějších zdravotních rizikových faktorů. Při broušení nátěrů a výplňových materiálů vzniká velké množství jemného prachu, který se snadno vdechuje a může způsobit podráždění kůže, očí a horních cest dýchacích. Čím menší částice, tím větší je pravděpodobnost, že pronikne hlouběji do plic. Kromě toho může způsobovat vyrážky a další kožní onemocnění, podráždění a zarudnutí očí, bolesti v nosu a krku, astma a bronchitidu, podráždění žaludku, zvýšené riziko rakoviny nosních dutin, vedlejších nosních dutin a etmoidální oblasti.

V pracovním prostředí ale na lidské zdraví působí velké množství různých druhů prachů. Nejrizikovější jsou právě ty druhy, které vznikají v průmyslovém prostředí. Takový prach se v závislosti na průmyslovém odvětví může mísit s různými částicemi, od pylu přes kožní buňky až po škodlivější částice odbroušeného materiálu. Mezi ty nejrizikovější patří dřevěný prach, který postupným usazováním tvoří vysoce nebezpečné vrstvy, ale také kovový prach nebo prach ze skleněných vláken, který je tvořen částicemi podobným střípkům skla.

MĚŘENÍ PRACHU JE DŮLEŽITÉ

V první řadě je potřeba zdroj vzniku prachu. Pro určení takových zdrojů prachu a části pracovního cyklu, při kterém se prach uvolňuje do vzduchu, existuje hned několik metod.

NÁSTROJE S PŘÍMÝM ODEČTEM

Nástroj s přímým odečtem měří po určitou dobu koncentraci prachu, a to nasáváním vzduchu do uzavřené komory a měřením intenzity rozptýleného světla pomocí laseru. Nástroje s přímým odečtem lze použít k rychlé kontrole prostředí nebo určení zdrojů prachu.

STACIONÁRNÍ ODBĚR VZORKŮ

Stacionární odběry vzorků nejsou určeny k měření přímého vystavení prachu, ale spíše k měření prachu na konkrétním místě. Stacionární odběry vzorků umožňují určit zdroje prachu a potenciálně pro zaměstnance škodlivé části pracoviště, kde jsou zaměstnanci dlouhodobě vystaveni prašnému prostředí.

VIZUÁLNÍ TECHNIKY

Vizuálními technikami se rozumí například šíření kouře ze speciálních kouřových trubic, které lze použít k demonstraci toho, jak se prach od zdroje rozptýluje.

Užitečné jsou i pohovory se zaměstnanci. Ti mohou často poskytnout ty nejdůležitější informace o zdrojích prachu a způsobu jeho šíření.

SPOLEČNOST MIRKA SE ZASAZUJE O BEZPRAŠNÝ SVĚT

Společnost Mirka je známým průkopníkem v oblasti bezprašných řešení. Podařilo se jí to, o co se pokoušela řada jiných, ale neuspěla.

brusiva a broušeného povrchu bez prachu se prodlužuje životnost brusiva a předchází se problémům, například tvorbě prachových usazenin a ucpávání strojků. Bezprašné broušení zkrátka není jen další nákladnou investicí. Je to otázka produktivity, ziskovosti a rozvoje podniku s důrazem na zdraví a bezpečnost.

OSVĚTOVÁ KAMPAŇ V ČESKÉ REPUBLICE A NA SLOVENSKU

Společnost Mirka během října letošního roku spustila rozsáhlou online kampaň v České a Slovenské republice. S úmyslem maximálně upozornit na zdravotní rizika spojená s prašným prostředím, které vzniká především v oblasti dřevovýroby, konstrukčních úprav, ale také v oblasti autoopravenství. Rozhodla se tak oslovit touto osvětovou kampaň širokou veřejnost a ve spolupráci se společností Servind rozšířit povědomí o rizicích s prašným prostředím spojených.

Součástí celé kampaně bylo i představení širokého portfolia produktů, od brusiva, přes brusky až po sací systémy, které společně tvoří dokonalou ochranu všech zaměstnanců proti prašnému prostředí. Společnost Servind jako další krok nabídla důkladnou a osobní, bezplatnou konzultaci pro všechny zájemce, aby ještě více přiblížila celou problematiku.

„Věříme, že jsme společně se společností Mirka pomohli mnoho firmám a zaměstnancům otevřít oči a rozšířili jim obzory v oblasti ochrany zdraví spolupracovníků, ale i udržování čistoty prostředí na pracovišti. To jsou věci, které stojí za zlepšením pracovních podmínek na pracovišti a následným zefektivněním práce.“, říká Jakub Jiřík, produktový manažer společnosti Servind.



PRACHOVÁ LAMPA

Dalším vizuálním způsobem testování prašnosti je umístění „prachové lampy“ tak, aby se prach rozptýlil pod světlem a odhalil jemné částice prachu, které obvykle nejsou vidět pouhým okem. Je-li lampa správně umístěna, lze pozorovat pohyb prachu ve vztahu k odsávacímu systému nebo k dýchací zóně zaměstnance.

VIDEOZOBRAZOVÁNÍ

Vizuální techniky s videozobrazováním využívají kombinaci signálu z videokamery s výstupem z nástroje s přímým odečtem. Výsledkem je kontinuální měření koncentrace prachu s velmi rychlou odezvou. Monitorování vystavení prachu pomocí videozáznamu je účinnou technikou pro odhalení či potvrzení zdrojů emisí a pro stanovení jejich relativního významu.

Společnost Mirka vyvinula bezprašná řešení, jež se od té doby stalo průmyslovým standardem.

Bezprašné řešení společnosti Mirka kombinuje ergonomické elektrické nářadí a zcela symetrickou brusnou mřížku Abranet s účinným odsáváním prachu.

Abranet obsahuje tisíce otvorů, což znamená, že maximální vzdálenost mezi každou odbroušenou částicí a nejbližším otvorem pro odsávání prachu nepřesahuje 0,5 mm. Jelikož prach nepřetržitě odsává vysavač, broušení je v podstatě bezprašné. To přispívá k čistému a zdravému pracovnímu prostředí, snižuje zatížení prachem z nebezpečných částic a zároveň zvyšuje efektivitu práce a motivaci zaměstnanců. Důsledným udržováním





Krok za krokem lakovnou v automobilce

Pokračování článku ze strany 1



FOTO 1

V kataforetické lázni (KTL) se na všechny plochy nanese antikorozní barva, odborně řečeno se na povrch vyloučí.

Následuje linka kataforetického lakování (takzvaného KTL, FOTO 1). To je proces, při němž se na všechny plochy karoserie nanese antikorozní barva, odborně řečeno se na povrch vyloučí. Karoserii v této fázi prochází elektrický proud, který barvu nutí vyloučit se na jejím povrchu rovnoměrně. Ať už má mít hotový automobil jakoukoli barvu,

z kataforetické lázně se karoserie vynoří vždy šedá. Nádrž kataforetického lakování ve vás může trochu evokovat dravou řeku. Protože se barva musí neustále promíchávat, aby se neusazovala u dna, je na hladině vidět neustálý proud tekutiny. I tady se karoserie v kapalině otáčí, aby se barva dostala úplně všude. Celá lakovací linka je samozřejmě naprogramovatelná na míru jednotlivým modelům. Každá karoserie se tak může ponořovat či vynořovat pod jiným úhlem tak, jak je to pro její tvar a velikost nejvhodnější.

Své unikátní antikorozní vlastnosti získává vyloučená barva v sušce, kde se vypaluje (takzvaně sířuje) při teplotě 180° C po dobu 56 minut. Vypalování zároveň vytvrzuje veškerá lepidla použitá ve svařovně. Se zasíťovaným KTL pak karoserie absolvuje první kontrolu lidským okem. Pracovníci odhalují drobné nedostatky, které ručně i s pomocí nářadí odbrušují (FOTO 2). V dalším kroku přicházejí na řadu různé krytky a špunty. Ucpávají a zakrývají otvory, do kterých v příští fázi nesmí kvůli dalším výrobním krokům přijít ochranný nástřik. Některé krytky se později sundají, protože jsou v místech důležitých pro další práce na montážní lince, třeba montáž tlumičů. Na podvozek opatřený zátkami pak robot aplikuje zmíněný ochranný nástřik těsnicího materiálu.

Karoserie po KTL absolvuje první kontrolu lidským okem. Drobné nedostatky pracovníci odstraňují ručně za pomoci nářadí a brusiva.



FOTO 2



FOTO 3

Roboti nanášejí různé druhy nástřiků za účelem těsnění spár a ochrany karoserie.

V následujících částech linky roboti nanášejí různé druhy ochranných nástřiků (FOTO 3), které slouží například k utěsnění spár v motorovém prostoru či zavazadelníku nebo chrání karoserii proti odlétajícím kaménkům. Po robotech přicházejí na řadu lidé, kteří dokončují aplikaci v místech, kam se robot obtížně dostává. Například v oblasti, kam později přijdou zadní světla, se musí látka nanést a rozetřít. Ale vrstva nesmí být ani moc tenká, aby splnila izolační funkci, ani moc vysoká, aby se po zatvrdnutí daného materiálu do určeného prostoru vešla zadní světlina.

Teď už přichází na řadu to, co si většina nezasvěcených představuje pod samotným pojmem lakování. Na jedny dveře se zavěsí rámeček s víčkem nádrže a kartáče karoserii očistí před vjezdem na linku plniče. Tam karoserie získá základní lak neboli plnič. Toho jsou čtyři možné odstíny a volí se podle toho, jaká barva bude nad ním. Plnič tak může být bílý, černý, šedý nebo červený.

Po tomto nástřiku čeká karoserii druhá suška. To je vlastně velká horkovzdušná trouba, kde při 160 stupních Celsia zhruba 40 minut zasychá lak a rovněž tvrdnou ochranné a těsnicí materiály. Po sušce už „káru“, jak se v hantýrce říká, přebírají pracovníci na stanovišti broušení plniče, kde kontrolují a odstraňují drobné nedostatky (FOTO 4).

Fáze broušení plniče, kdy pracovníci kontrolují a odstraňují drobné nedostatky.



FOTO 4



FOTO 5

FOTO 5 - Důkladné očištění od těch nejméně čistot a částec prachu zajistí pštrosí pera na válcích. Proces čištění probíhá podobným pohybem válců jako v myčce vozů.

Nyní přicházejí na řadu pštrosí pera, ano – slyšíte správně, umístěná na válcích, které se točí kolem karoserie podobně jako mycí kartáče v myčce (FOTO 5). Odstraní i ty nejméně čistoty nebo částec prachu. Lepší materiál se zatím najít nepodařilo, shodují se pracovníci lakovny. Důkladné očištění i od těch nejmenších nečistot je nutné proto, že teď už karoserie dostane svůj barevný kabát.



VIDEO

ŠKODA Můj stroj
Nová lakovna

Linka karoserii zaveze do království robotů aplikujících barvu. Ti na ni nastříkají jednu vrstvu barevného laku, na budoucí auta s metalizací pak vrstvy dvě (FOTO 6).

Roboti na karoserii aplikují jednu vrstvu barevného laku (báze). V případě metalizace pak vrstvy dvě.



FOTO 7



FOTO 6

Další lakovací robot aplikuje na karoserii vrchní čirý lak. Ten povrchu dodává lesk a hloubku, ochranu a mechanickou odolnost

Po krátkém pobytu v mezisušičce (asi čtvrthodinová „sauna“ s 85 stupni Celsia) se ke

slovu dostane další lakovací robot. Tentokrát aplikuje vrchní lak, který je čirý a celému povrchu dává lesk, tvrdost a ochranu před drobnými škrábanci nebo odletujícími kamínky, ale také odolnost proti UV záření a třeba i proti ptačímu trusu (FOTO 7).

Nyní nastává zhruba 50minutová přestávka, během které karoserie zavítá do další sušky, kde proudí vzduch o teplotě 140 stupňů Celsia. Sušky v nové lakovně v Mladé Boleslavi jsou první svého druhu na světě (FOTO 8). Unikátní jsou nejen v tom, že v nich karoserie „nejezdí“ předkem napřed, ale bokem. Ještě důležitější výjimečnost je však v tom, že horký vzduch v nich proudí do karoserie motorovým prostorem a čelním oknem. Lak tak prosychá směrem od plechu, a ne od vrchní vrstvy. Stejný princip je použit také při sušení katalýz a plnicí. To vše umožnilo zkrátit délku sušící linky na zhruba 100 metrů, jiné sušky jsou dvakrát delší.

Unikátní suška první svého druhu na světě s proudícím vzduchem o teplotě 140 stupňů Celsia. Karoserie se v ní pohybuje bokem a horký vzduch do ní proudí motorovým prostorem a čelním oknem, což zajišťuje efektivnější proschnutí laku směrem od plechu.



FOTO 8



FOTO 9

Linka dokončování, kde operátoři jemným zabroušením a zaleštěním odstraňují drobné nedokonalosti, které by s největší pravděpodobností neškolené oko ani nezaznamenalo

Ještě než se karoserie se všemi vrstvami laku s lakovnou rozloučí, dostává se ze sušky na takzvanou dokončovací linku. Tam jsou opět operátoři, kteří bedlivým zrakem a šikovnými rukama hledají na laku sebemenší chybičky, a když je najdou, opraví je (FOTO 9). Když je řeč o chybách v laku, nepředstavujte si škrábance nebo třeba místa bez naneseného laku, jedná se o opravdové drobnosti, jako jsou třeba malé částec prachu, které neškolené oko ani

nezaznamená. Skoro všechny nedokonalosti jdou opravit jemným zabroušením a zaleštěním. Prioritou je zde samozřejmě rychlost a finální kvalita, tak jak to je třeba známe z autoopravárenského nebo jiného průmyslového lakování. Když je vše v pořádku, odcházejí karoserie s lesknoucím se lakem na finální montáž, kde se následně vozy kompletují, až se z nich stanou hotové automobily.

Foto: ŠKODA AUTO

Náš typ na odstranění drobných vad laku

Mirka® AOS-B 130NV
a Mirka® AROS-B 150NV

Bezdrátová orbitální bruska pro bodové opravy Mirka® AOS-B 130NV a excentrická bruska Mirka® AROS-B 150NV jsou malé a energeticky úsporné brusky, jejichž ergonomické konstrukční řešení bylo oceněno cenou Red Dot 2017. Jsou ideální pro Automotive a jejich subdodavatele, kde ocení volnost pohybu a nenáročnou údržbu akumulátorové brusky. Li-ion baterie 10,8 V 2.5Ah vydrží v průmyslovém použití až 16 hodin a nabíjí se za 45 minut.



Mirka® AROP-B 312NV 77 mm
a Mirka® ARP-B 300NV 77 mm

Bezdrátová excentrická leštička Mirka® AROP-B 312NV a rotační leštička Mirka® ARP-B 300NV jsou lehké a ergonomické. Obě leštičky disponují 77 mm podložným talířem. AROP-B má 12 mm zdvih. Dodávají se se dvěma Li-ion bateriemi 2,5Ah 10,8V a nabíječkou. 5Ah 10,8V Li-ion baterie je možno dokoupit samostatně. S proměnlivou rychlostí na spoušti získáte plnou kontrolu nad procesem leštění. Připojení Bluetooth nabízí další funkce pomocí aplikace myMirka, jako je měření vibrací, správa rozsahu otáček a funkce automatického zastavení.





Inovace v bodovém sváření má jméno TRAFU Genius

Díky naší spolupráci s francouzskou společností GYS, která se řadí ke špičce v oblasti vybavení a technologií pro svařování, bodové sváření, spotování a dále i údržbu baterií, jsme získali možnost zařadit do portfolia naší privátní značky Cromatec Technology špičkovou a zcela novou bodovou svářečku TRAFU Genius.

Jedná se již o druhou sérii produktové řady Genius. Nová svářečka TRAFU Genius je výsledkem nemalých investic a úsilí vloženého do výzkumu a vývoje nových technologií. Přináší mnoho výhod na trh automobilového průmyslu a strojírenství. Vývoj nové bodové svářečky TRAFU Genius probíhal ve dvou oblastech. Hlavní a důležitou oblastí, na kterou se prvotně upřela pozornost, byl vývoj elektronické části. Díky čemuž se zvýšil výkon bodového sváření a možnost sledovat data přenášena přes WIFI. Další oblastí vývoje bylo nové řešení připojení ramene, umožňující výměnu ramene, bez nutnosti odpojovat systém chlazení. Nová konstrukce také umožňuje okamžité naklonění ramene pro lepší přístup a nabízí optimální připojení bez potřeby pravidelné aplikace kontaktní pasty.

Celkově tato vylepšení poskytují celou řadu výhod oproti běžným bodovým svářečkám.

Vylepšený, rychlý přístup k elektrodám umožňuje snadné umístění svářečky do požadované polohy s funkcemi ramene C i X. Nový TRAFU Genius je rychlejší a nejnovější výkonný procesory umožňují rychlejší provedení svaru. Lehčí kabel, motorizované rameno s navigákem a s 360stupňovým otáčením zajišťují komfortnější manipulaci se zařízením pro jejího uživatele.

Kromě již zmíněných funkcí a výhod navíc šetří provozní náklady, díky vysoké účinnosti transformátoru u svařovacích kleští Genius totiž šetří elektrickou energii a čas. Všechny tyto inovace navíc zvyšují životnost a spolehlivost samotných svářecích kleští.

S více než 70 inženýry výzkumu a vývoje neustává společnost GYS v inovacích s přáním přinést na trh automobilového průmyslu nejprogressivnější technologické vybavení.

Generální ředitel společnosti GYS Neil Pulsford řekl: „Technologie v elektronice jdou neustále kupředu a společnost GYS má největší oddělení na světě, zabývající se výzkumem a vývojem nových produktů. Investujeme do vývoje nových bodových svářeček Genius, které přináší nemalé výhody pro karosárny. Obecně platí, že bodové svářečky zůstaly v některých letech beze změn, přičemž poslední dvěma hlavními vývojovými změnami prošly v letech 2008 a 2014. V roce 2008 se začala využívat funkcionality záznamu, například záznam o provedení bodového svaru, počtu bodových svarů apod. A poté v roce 2014 se jednalo o rozšíření funkcí svářeček o automatický režim. TRAFU Genius je největší změnou bodového svařování za poslední roky a jsme si jisti, že karosárny jej budou milovat.“



Rovnací stolice Speed a Speed Plus mají nyní zvýšenou nosnost na 3 tuny

Dnešní doba nepřeje velkým strukturálním poškozením. Větší poškození jsou totiž pojišťovny kvalifikována jako tzv. totální škody. Opravy většího charakteru se tak vyplatí pouze u drahých nebo nových vozů. Velké rovnací stolice tak nalézají uplatnění pouze v servisech, kde jsou často opravována opravdu velká těžká SUV nebo dodávkové vozy.

Stále častěji tak zákazníci poptávají menší rovnací stolice. Na druhou stranu ale na silnicích přibývá menších SUV, hybridních, a hlavně elektrických vozů. Hmotnost aktuálních vozů se tak postupně zvyšuje. A právě na to v současné době reaguje společnost Car-O-Liner uvedením rovnacích stolic SPEED a SPEED Plus se zvětšenou nosností na 3 000 kg.

VÝKONNOST A UNIVERZÁLNOST NA PRVNÍM MÍSTĚ

SPEED je jednou z nejvýkonnějších univerzálních rovnacích stolic pro všechny osobní a lehká užitková vozidla. Rovnací stolice SPEED prošly inovací, aby se tak přizpůsobily automobilovému trhu se stále se zvětšujícími těžšími vozy. Oproti předchozí verzi se zvýšila nosnost rovnacích stolic z 2 500 kg na 3 000 kg, došlo k zesílení materiálů, zpevnění šroubů a zvýšení dimenze hydraulické hadice s písty. Nové silnější čerpadlo je nyní schopné vyvinout tlak až 290 barů. S tažným ramenem, se kterým lze pohybovat 180° okolo platformy a 90° horizontálně

a tažnou silou 5 t lze opravit dnešní nejčastější typy poškození karoserie. Součástí stolice SPEED je zvedák, pohonná jednotka, tažné rameno SPEED a další příslušenství. V případě, kdy na stolici neprobíhá rovnání karoserie, ji lze použít jako plnohodnotný karosářský zvedák. Tudiž na karosárně najde i běžné každodenní uplatnění. Rovnací stolice SPEED PLUS s nosností 3 000 kg a oblými konci navíc umožňuje použití tažného ramene na obou stranách.





Od teď už jen bezstarostné nabíjení a startování vozů na servisu nebo autosalonu

Snažíme se být vždycky krok před ostatními, a proto na trhu vyhledáváme další užitečné produkty a sortimenty, které našim zákazníkům napomůžou usnadnit a zpříjemnit každodenní práci. Díky naší dosavadní spolupráci s přední francouzskou společností GYS v oblasti technologií pro karosářské opravy nyní můžeme sáhnout do jejich dalšího špičkového sortimentu, tradičních a léty prověřených nabíječek a startovacích zdrojů.

Nabíjecí zařízení GYSFLASH je neocenitelným pomocníkem v servisech během diagnostiky vozu, testování nebo nabíjení na servisu či showroomu. Nabíječky jsou vhodné pro všechny typy 12 voltových baterií. Vyznačují se malými rozměry a svou výškou do 13 cm umožňující zcela schovat je pod vozidlo nebo umístit na diagnostický vozík. Nová řada nabíječek disponuje technologií „Fanless Technology“, to znamená, že zde není použita externí ventilace a neusazuje se žádný prach uvnitř zařízení. Zároveň jsou velice tiché v provozu a jejich obsluha je nenáročná.



GYSFLASH PRO
VIDEO

Stačí si jen vybrat ze škály nabíjecích zdrojů od 30 A, 50 A, 100 A > od 30 A do 120 A. Novější typy také překvapí uživatele svými moderními technologiemi a pokročilými funkcemi, jakými jsou připojení k síti a dalším modulům. Přes USB a následném připojení k síti lze upravovat nabíjecí profily, ukládat je nebo mazat historii. Dále je možné k novějším typům nabíječek připojit dodatečné moduly (např. tiskárna, čtečka kódů, atd.) přes specifickou zástrčku [SMC: Smart Module Connector].

Další z mnoha funkcí, které usnadní manipulaci se zařízením je automatické spuštění nabíjení Auto Detec, pokud je baterie připojena, nebo Flexible Voltage, kdy nabíječka funguje v napájecí síti v rozmezí 85 až 265 V.



STARTRONIC 800
VIDEO

V případě, že není potřeba udržovat vozidlo konstantně nabitě a potřebujete pouze kompenzovat ztrátu kapacity baterie, je tu pro vás STARTRONIC 800, který je speciálně navržen pro vozidla 12 V a je inteligentním autonomním startérem bez vnitřní baterie. Zařízení je vybaveno super kondenzátory, které se během několika sekund nabíjí zbytkovým napětím baterie a nastartují motor. Dobíjení v síti není nutné. Se startovacím výkonem 800 A, může za 2 minuty nastartovat osobní a naftové automobily vybavené 12 voltovou baterií.



RotoGen 1000. Pro dokonalé a jednodušší namíchání odstínu

V každodenním pracovním procesu dochází ke stále většímu tlaku na urychlení a automatizaci práce. Nejinak je tomu také v lakařském odvětví. Německá společnost Collomix GmbH je osvědčeným dodavatelem zařízení na promíchávání barev, které ušetří čas a zaručeně jej ocení lakovny s větším objemem míchaných odstínů.

RotoGen 1000 byl speciálně vyvinut pro míchání barev, plnicích a čirých laků v autolakovnách. Každý, kdo se mícháním barev zabývá, ví, jak důležité je k získání požadovaného odstínu, nejen přesné odměření míchací receptury každého barevného odstínu, ale i následně důkladné promíchání, aby došlo ke spojení veškerých komponentů a pigmentů. Dobu promíchávání si můžete zcela jednoduše nastavit dle vlastní potřeby. Díky pomoci RotoGenu získáte dokonale konzistentní barvu v jakékoliv lakovací kvalitě, a to bez bublin a se zárukou, že bude v požadovaném odstínu. Rizika nedokonalého ručního promíchání stříkáckí směsi jsou tak eliminována.

Přístroj je snadno a rychle využitelný díky konceptu Plug & Play, vhodného pro všechny standardní systémy míchacích kelímků o objemu od 50 ml do 1 000 ml. S patřičným adaptérem skvěle funguje se standardními kelímků SATA RPS 600 ml a 900 ml nebo SATA RPS mini. Avšak je možné používat ho i s veškerými jinými kelímků. Můžete volit mezi variantou přístroje ve standardním provedení nebo v provedení pro prostředí s nebezpečím výbuchu. Kromě adaptérů je možné dokoupit další příslušenství, jakým je nástěnný držák adaptérů, jeho podpěra nebo robustní podstavec pod RotoGen 1000.

Automat na promíchávání barev je malý přístroj, ale nesporně plný výhod. Oceníte ho v provozu, co se úspory času týče, nákladů za míchací tyčinky a přesnosti namíchání barev. Díky promíchávání barvy přímo ve stříkáckém kelímku se nemusí po každém míchání nic čistit, stačí jen vložit další kelímek.



Auto z plakátů. Úžasné Lamborghini Countach

Nechce se tomu věřit, ale v březnu tomu bylo 50 let, co se na ženevském autosalonu v roce 1971 představilo Lamborghini Countach. Supersport, který zná snad každý čtyřicátník a mnohým v dětských letech visel plakát kultovního sportáku na zdi v pokojíku. Zajímavostí je, že prototyp žlutého Lamborghini LP 500 byl veřejnosti představen v expozici Carrozzeria Bertone. Na stánku samotného Lamborghini si totiž právě odbývala svou premiéru Miura SV, zdokonalená verze po pěti letech své výroby. Reakce laické i odborné veřejnosti byly na tehdejší nekonvenční a až šokující hranaté tvary nadmíru pozitivní. Prototyp plnil všechny možné motoristické magazíny ještě několik měsíců po autosalonu. U Bertoneho mezitím tvrdě pracovali na jeho přeměně do sériové verze.



Sériové Lamborghini Countach LP 400 bylo osazeno čtyřlitrovým dvanáctiválcem

Projekt Countach s interním kódovým číslem LP112, kde zkratka LP - „Longitudinale Posteriore“ v italštině označuje zadní podélnou polohu 12válcového motoru, vycházel z touhy Ferruccio Lamborghiniho zachovat image společnosti na vrcholu jak v oblasti týkající se stylu, tak technologie. A navázat tak na předchozí úspěchy Miury. V čele fantastického úspěchu stál inženýr Paolo Stanzani, který byl u Lamborghini od roku 1963 a v roce 1968 byl jmenován generálním ředitelem a technickým ředitelem odpovědným za mechanickou část Countachu. Krásné, čisté, futuristické linie Countachu, i po 50 letech, byly navrženy Marcellem Gandinim, designovým ředitelem Carrozzeria Bertone. Gandini stál také za návrhem použít výklopné dveře, které později charakterizovaly výrobu 12válcových modelů Lamborghini.

Dá se říci, že LP 500 byl podstatně jiný Countach než ten, který se začal sériově vyrábět v roce 1974. Prototyp LP 500 měl částečně prostorový ocelový rám. Ten byl ale moc těžký, a proto byl pro sériovou verzi přepracován na plně prostorový. Původně 12válcový motor o objemu 4 971 cm³ a výkonu 328 kW/446 koní s maximálním točivým momentem 448 Nm při 5 750 ot./min

byl do série nahrazen menším čtyřlitrovým dvanáctiválcem o objemu 3 929 cm³ a výkonu 276 kW/375 koní a s maximálním točivým momentem 361 Nm při 5 000 ot./min. Nasávací otvory vzduchu měly původně podobu žraločích žáber. Kariéra mimořádného prototypu bohužel skončila počátkem roku 1974, kdy byl použit pro nárazové testy, nutné pro homologaci sériového vozu, a následně byl sešrotován. Jednomu ze zákazníků značky to však nedalo a nechal si ho od automobilky znovu dle původní dokumentace vyrobit. Původní prototyp tak díky tomuto úsilí opět spatřil světlo světa po dlouhých padesáti letech.

Během let 1974 až 1990 se Countach, kterého se během tohoto období vyrobilo 1 999 kusů, dočkal tří různých motorů a jedné větší změny designu karoserie. V polovině roku 1981 se zvýšila výška linie střechy o třicet milimetrů, a díky této úpravě se do auta už vešli konečně i zákazníci s postavou vyšší než 175 cm.

K těm nejvíce ceněným se řadí první vozy LP 400 s horizontálními karburátory. Model s přídomkem „S“ kupodivu nenabízel vyšší výkon (355 koní), ale laminované lemy blatníků a široká

kola. Přišel na trh v roce 1978 a zajímavostí je, že pro něj pneumatikářská společnost Pirelli vyrobila speciální zadní pneumatiky P7 o rozměru 345/35 R15. Což tehdy byla nejširší homologovaná pneumatika pro běžný silniční provoz.

K navýšení objemu motoru na 4 754 cm³ došlo v roce 1982. Countach tak opět disponoval výkonem 276 kW/375 koní. Maximální točivý moment se zvedl na 418 Nm při 4 500 ot./min. Za další tři roky na svět přišel model LP 5000 QV. Zkratka QV znamená v italštině Quattrovalvole, což je v překladu motor se čtyřventilovým rozvodem. Horizontální karburátory Weber se již nevešly do původního umístění a pro lepší chlazení motoru museli designéři na kryt motoru přidat nástavbu, pod kterou se nacházela šestice spádových Weberů. U příležitosti 25. výročí značky Lamborghini byl uveden Countach 25th Anniversary. Byl osazen motorem 5 167 cm³ a dosahoval nejvyššího výkonu 335 kW/455 koní a maximálního točivého momentu 500 Nm při 5 200 ot./min. Se svými 295 km/hod atakoval neuvěřitelnou třístovku. Tak jako dřívější provedení pro USA, byl tento výroční model vybaven vstříkáváním paliva Bosch K-Jetronic.





Po letech znovuzrozený prototyp LP 500



U příležitosti 25 let existence značky byl na trh uveden výroční model Lamborghini Countach 25th Anniversary

Poslední Countach byl vyroben 4. července 1990 a byl předán do muzea automobilky.

A co vlastně Countach znamená? Původ názvu spočívá v nářečí regionu Piemont. V závěrečné fázi montáže prototypu bylo auto ukryto v kůlně pro zemědělské stroje na farmě poblíž Grugliasco (provincie Turín), aby se předešlo možným přerušením prací ve spojitosti s právě probíhajícími dělníckými nepokoji. Objevil ho zde farmář, který v úžasu a nadšení vykřikl „Countach!“ – slovo, které v piemontském nářečí vyjadřuje úžas. Když si to uvědomil Marcello Gandini, narozený v Piemontu, nabyl přesvědčení, že to je jediné úderné pojmenování tohoto nevšedního vozu a následně o tom přesvědčil také Nuccio Bertoneho, Ferruccio Lamborghiniho a jeho kolegu Paola Stanzaniho.

Text: mycars4fun.com,
foto: Lamborghini



Lamborghini Countach LP 400 S se odlišoval širokými koly s pneumatikami Pirelli a laminovanými lemy blatníků

Padesátileté výročí ikony přineslo jedno velké překvapení. Automobilka Lamborghini se rozhodla pro výrobu zcela nové, moderní a limitované série vozu Lamborghini Countach LPI 800-4 v počtu pouhých 112 kusů. Číslovka 112 poukazuje na název původního interního projektu LP 112. Dodáván bude od prvního čtvrtletí 2022 a vizionářský design se bude kloubit s technologií budoucnosti, motorem V12 kombinovaným s Lamborghini technologií hybridního superkondenzátoru.

Tato kombinace nabídne limitovanému supersportu zrychlení z 0 na 100 km/h za pouhých 2,8 s, z 0 na 200 km/h pak za 8,6 s a maximální rychlost 355 km/h.





Soukromé muzeum přímo v kolébce první modelové řady Porsche

Pokud v zimě vyrazíte na lyže do Alp v rakouských Korutanech, můžete jeden den nechat lyže v lyžárně a zajet si prohlédnout soukromou sbírku stuttgartských vozů do Porsche Automuseum Helmut Pfeifhofer. Kam jinam než do romantického alpského předhůří v Gmündu, kde našla zázemí rodina Porsche před koncem druhé světové války a kde vznikaly první Porsche 356. Návštěvu ale můžeme doporučit i v létě, když se budete vracet z Benátek nebo přilehlých oblastí na severu Itálie. Stačí si udělat opravdu malou zajíždku a sjet z dálnice A10 na exitu 130 Gmünd.

V květnu 1982 otevřel Helmut Pfeifhofer, obchodník se starožitnostmi, první evropské soukromé muzeum vozů Porsche. Jak sám o sobě říká, jeho „fanatismus“ ke značce Porsche získal již někdy ve svých deseti letech. Toto nadšení mu vydrželo až dodnes. Svě první Porsche 356 si pořídil v roce 1965 a vzápětí ho celé pečlivě zrekonoval. Následoval Volkswagen-Kübelwagen. Dále se přidali další Porsche 356 a i jiné modely. Chloubou sbírky, která nyní obsahuje 48 vozů, je Porsche z úplně první série vyrobené v Gmündu, s ručně tepanou karosérií a výrobním číslem 356 0020. V roce 1976 koupil Helmut Pfeifer bývalé dvorní stáje hrabat von Lodron. Následně „Marhof“ s velkým úsilím zrekonstruoval, a právě zde našly zázemí nejen překrásné exponáty vozů, ale třeba i archiv a malé kino. V jedné z částí muzea najdete v Gmündu vyrobené konstrukce a produkční přípravky, které vás přenesou do tvůrčí doby rodiny Porsche v letech 1944 až 1950.

V roce 1992, u příležitosti 10. výročí založení, vznikla dohoda mezi výrobním závodem Porsche ve Stuttgartu, přesněji ve čtvrti Zuffenhausen, a Porsche Automuseum Gmünd. Ta nese hrdý název MUSEUM STRASSE STUTTGART-GMÜND. Pro návštěvníky to znamená, že se zde pravidelně mohou setkávat s novými a novými zajímavými exponáty, zapůjčovanými přímo z továrního muzea v Zuffenhausenu. V roce 2001 převzal vedení jedinečné soukromé sbírky syn Christoph, který ji dále rozšířil o vzácná závodní auta, ve kterých dodnes úspěšně soutěží v různých závodech historických vozů.

Aktuální informace o probíhajících akcích, vystavovaných exponátech a celoroční otevírací době najdete na internetových stránkách muzea.

Adresa: Porsche Automuseum Helmut Pfeifhofer, Riesertratte 4a, 9853 Gmünd, Kärnten
www.auto-museum.at

Text: TC, foto: archiv autora



Ve znamení rychlosti a vítězství. To je aktuální výstava ve ŠKODA Muzeu

V minulém vydání jsme zavítali do nedalekého Leteckého muzea Metoděje Vlacha. Tentokrát se vrátíme na zem a přes Mladou Boleslav se přesuneme do ŠKODA Muzea. Zakladatelé mladoboleslavské automobilky, Václav Laurin a Václav Klement, byli nejenom nadšenými cyklisty, ale Václavu Klementovi se mimořádně dobře vedlo jako závodníkovi, ať už za řídky motocyklů nebo za volantem závodních vozů. Dařilo se mu nejen na domácí půdě, ale také v silně obsazených zahraničních podnicích. Nesčetné vavříny a trofeje vypovídající o kvalitách českých strojů otvíraly značce L&K/ŠKODA dveře na všechny obydlené kontinenty.

Určitě si řeknete, že ve škodováckém muzeu to zná a byl tam snad už každý. Návštěvě bych se ale určitě nebránil, protože zde aktuálně běží nová výstava „120 let ŠKODA Motorsport“, která vás vyloženě vtáhne do atmosféry dávných i méně dávných závodů a soutěží. Na závodní trať vás sugestivně přenesou originální filmové záběry vozů ŠKODA na závodních tratích, stejně jako vizuálně atraktivní plakáty nebo ukázky tabulí se startovními čísly. Stěna slávy poohdahuje aspoň zlomek nepřeberného množství cenných trofejí, které mladoboleslavská značka za uplynulých 120 let získala na domácích i zahraničních kolbištích.

Srdce fanoušků motorsportu zaručeně rozbíjí pětice historických závodních speciálů. Počínaje jednoválcovou „motocykletou“ LAURIN & KLEMENT BZ z roku 1903. Sportovní automobily legendární řady F z počátku minulého století na výstavě zastupuje vůz L&K FC (1909). Poválečnou etapu zase reprezentuje ŠKODA SPORT s nízkou hliníkovou karosérií, účastník legendárního vytrvalostního závodu 24 hodin Le Mans (1950). Období posledních třiceti let zastupují ŠKODA OCTAVIA WRC (2003)

a ŠKODA FABIA R5 (2019). Výstavu doplňuje dvojice ŠKODA 130 RS (1978) a ŠKODA FABIA S 2000 (2015) vystavené ve stále expoziční muzea a řada sportovních vozů v přílehlém depozitáři, který je také přístupný.

Výstava bude v Mladé Boleslavi k vidění do 20. března 2022. A když už budete tady, můžete se přemístit do 50 kilometrů vzdálených Vratislavic nad Nisou do Rodného domu geniálního automobilového konstruktéra, Ferdinanda Porsche.

Aktuální informace o probíhajících akcích, vystavovaných exponátech a celoroční otevírací době najdete na internetových stránkách muzea.

Adresa: ŠKODA Muzeum, tř. Václava Klementa 294, Mladá Boleslav
museum.skoda-auto.cz

Text: TC, foto: ŠKODA AUTO a archiv autora

