



ROZHOVOR

Skvělý rok 2024 pro Servind a plány do roku 2025

Celkově skvělý rok 2024, vstup na mechanickou dílnu, mírný pokles v průmyslu a rozvíjející se oddělení automatizace a robotizace. Jaké budou nové projekty v roce 2025? To vše přinesl zajímavý rozhovor s Davidem Bártkem, jednatelem společnosti SERVIND s.r.o.

Jaký byl rok 2024?

Byl to skvělý rok, přesáhli jsme magickou hranici brutto obratu 1,5 mld. korun. Jedná se o perfektní výkon všech mých kolegů a velké poděkování za to patří samozřejmě i našim zákazníkům a dodavatelům. Celá firma oproti roku 2023 vyrostla o 11 %. Nejlépe se vedlo naší divizi Autoopravenství s růstem 14 % a o trošičku hůře skončili, s 12procentním růstem, naši

kolegové zodpovědní za prodej olejů a maziv. V mírném poklesu byla naše průmyslová divize, kde jsme loni museli nahrazovat projekty v hodnotě desítek milionů korun, ale tento vývoj jsme již dopředu v našich plánech predikovali. Dalšího rekordu dosáhlo naše nejmladší oddělení automatizace a robotizace, které překonalo hranici 50 milionů korun.

Pokračování na straně 4

V TOMTO ČÍSLE

Expedice Praha-Ósaka

strana 2



Specifika oprav karoserie a laku u elektromobilů

strana 3



Maserati MC12

strana 6



Evergreen Sprint. Vzrušující a energická, to je barva roku 2025!

V letošním 11. ročníku Global Automotive Color of the Year odborníci z Axalty zvolili barvou roku 2025 odstín Evergreen Sprint. Na tuto zprávu netrpělivě čekají hned zkraye roku všichni, kdo se nadšeně zajímají o nové technologie, trendy a inovace v oblasti autoopravenství. Každoročně ji zveřejňuje společnost Axalta Coating Systems, přední světový výrobce lakovacích materiálů, mezi které patří i prémiový autoopravenářský systém Standox, jehož výhradním distributorem pro Českou republiku a Slovensko je naše společnost Servind.

Po loňském elegantním a dynamickém odstínu černé, Starry Night, přichází letos na scénu vzrušující a energický odstín zelené Evergreen Sprint. Sytá zelená barva navozuje pocit pohledu do hlubokého lesa. Současně vzdává hold legendárnímu odstínu britské závodní zelené, který zdobil ikonické závodní vozy a stal se symbolem rychlosti a výkonu. Pohled na tuto barvu v nás vyvolává vzrušení a energii podobnou tě, jakou zažíváme při sledování motoristických závodů. Její sofistikovanost a hloubka z ní činí ideální volbu pro širokou škálu vozidel, od sedanů po SUV.

„Tento nápadný odstín oživuje dlouhou řadu odstínů, zvolených v minulých ročních Celosvětové automobilové barvy roku“, řekl Dan Benton, Global Color Marketing Director společnosti Axalta. „Evergreen Sprint vyniká na silnici a evokuje v nás pocit výkonu, soutěživosti a dobrodružství. Dynamická barva jistě přitáhne pozornost všech vášnivých řidičů.“

Barva Evergreen Sprint byla vyvinuta s ohledem na široké použití v autoopravenářském lakování a obohacuje již tak rozmanitou paletu barev Axalta. Světový tým odborníků na barvy, společnosti Axalta, každoročně od roku 2015 spolupracuje na odhalování nových odstínů pro automobilový trh.

Zelený odstín se ve výběru barvy roku objevil již podruhé, poprvé to bylo v roce 2021 s barvou ElectroLight. I když podle zprávy Axalta Global Automotive 2023 Color Popularity Report se zelená nachází pouze na přibližně dvou procentech vozidel po celém světě, letošní odstín zelené naznačuje nový nastupující trend.





Interní vzdělávání a předávání informací

Jarní interní konference se staly v Servindu již tradicí. Každoročně se tak scházejí zaměstnanci našich dvou hlavních divízi – Autoopravárenství a Průmysl – aby společně zhodnotili uplynulé období, seznámili se s novinkami a inspirovali se do dalších měsíců. Obě konference probíhají odděleně, abychom každé skupině mohli předat to nejdůležitější pro jejich konkrétní pracovní zaměření.

Konference Autoopravárenství

Letošní konference divize Autoopravárenství odstartovala hned po velikonočním víkendu na centrále v Tuchoměřicích. Tradičně ji zahájil jednatel společnosti David Bártek, který se ohlédl za rokem 2024. Slovem i čísly zhodnotil, jak si Servind vedl, a zároveň představil plány na nadcházející období. Mezi ně patří i chystané rozšíření našeho areálu v Tuchoměřicích. Detaily projektu se právě doladují a věříme, že se brzy pustíme do stavby.

Nedílnou součástí dvoudenního programu byly odborné workshopy zaměřené na praktické ukázky a využití. Účastníci si mohli vyzkoušet práci s produkty z oblastí lakování, přípravy povrchu a lepení skel. Během workshopů si mohli osahat novinky od našich dodavatelů. Zapomenout nesmíme na nové produkty v oblasti vybavení a technologií pro karosárnu a mechanickou dílnu.

Konference Průmysl

V navazujících dvou dnech se v Ledči nad Sázavou konala konference divize Průmyslu. Také zde konferenci zahájil David Bártek se svým úvodním slovem. Následovala diskuse o aktuálním stavu nejen uvnitř firmy, ale i na trhu, a hledání cest, jak efektivněji oslovovat nové obchodní příležitosti.

V odborné části se kolegové seznámili s novinkami našich stávajících klíčových partnerů a portfoliem zcela nového významného dodavatele, společnosti Kansai-Helios.

Obě konference nabídly kromě pracovního programu i prostor pro neformální setkání. Po informačně nabitých dnech následoval večerní program, během něhož jsme měli možnost popovídat si nejen o práci, ale i lépe se poznat v uvolněné atmosféře.

Tato setkání považujeme za důležitou součást naší firemní kultury a těší nás, že se nám je daří posouvat na stále profesionálnější úroveň.

Servind bude provázet ROBOT Expedici Praha-Ósaka: Misi přátelství a míru na EXPO 2025

Téměř neuvěřitelná expedice čeká sedm posádek historických vozů na 16 000 kilometrech z Prahy do Ósaky. Pod podtitulem Mise přátelství a míru se vydají na cestu po pevnině i moři na EXPO 2025, které se v letošním roce koná v japonské Ósace. Cesta plná dobrodružství byla poprvé představena loni v listopadu během tiskové konference v pražském Letenském zámečku. Účastníci se nechali inspirovat legendární cestou Expedice Sakura 1970, při níž čtveřice českých turistů putovala pěšky a stopem na první EXPO v Ósace. Je nám potěšením, že díky našemu produktovému portfoliu Bahco, Castrol a Milwaukee můžeme odvážné cestovatele provázet.

ROBOT Expedice Praha-Ósaka, která ideově navazuje na Expedici Sakura, je nejenom počtou minulému dobrodružství, ale také oslavou české techniky, designu a cestovatelského nadšení. Za expedicí stojí Josef Zajíček, majitel Autodromu Most a hodinářské manufaktury ROBOT. „Mám rád české vozy a české výrobky. Chceme ukázat, že Česká republika vždy měla a stále má světu co nabídnout. Expedice ROBOT je nejen cestou, ale také poselstvím o naší účasti na světové výstavě v Ósace a její podporou,“ uvedl Zajíček, který povede výpravu ve voze Tatra 603 z roku 1959 a spolujezdcem mu bude automobilový novinář Robin Běhal.

Mezi další účastníky výpravy patří pestrá sestava automobilových nadšenců, kteří usednou za volant historických vozů s jedinečnými příběhy. Ivo Tůma a Radek Toman a dvojice Alois Krejčí jr. a Alois Krejčí vyrazí ve vozech Škoda Octavia z let 1961 a 1962, zatímco Jan Drbohlav a Václav Dědek budou reprezentovat českou klasiku s legendární Škodou 100 z roku 1973. Další posádku tvoří Slováci Miroslav Kuchár a Mikuláš Koščo, kteří usednou do Škody 120 z roku 1980. Závěr výčtu patří japonské Toyotě Celica ST z roku 1977, za jejímž volantem se budou střídát Lubomír Pešák a Ivan Uher. Jako poslední se k výpravě přidali Dalibor Šebek a Martin Novotný s Fordem Mustangem z roku 1966.

Pokračování na straně 8



Pan Josef Zajíček je otcem myšlenky a organizátorem dobrodružné expedice.



Soutěžte námi o Carreru GT!!

Abychom vás příjemně navnadili, dnes vás necháme soutěžit o krásný model Porsche Carrera GT 1:18, o kterém si přečtete již v následujícím vydání.



Zaregistrujte se do soutěže jednoduchým načtením QR kódu do vašeho zařízení. Soutěž končí 31. 8. 2025.



Pan Jakub Mrlina neváhal, zapojil se do soutěže v zimním vydání Servind NEWS a vyplatilo se! Stylový model Porsche 356 Speedster v měřítku 1:12 už má své čestné místo u výherce doma.

Děkujeme, že nás čtete a soutěžíte s námi!





iStock
Credit: Blue Planet Studio

Specifika oprav karoserie a laku u elektromobilů

Zjednodušeně se dá konstatovat, že oprava karoserie a laku elektrických a hybridních vozidel není nijak odlišná od technologií používaných pro konvenční pohony. Vše s cílem zachování úrovně bezpečnosti jako v původním nehavarovaném voze, antikorozi ochrany a výsledné estetiky. Dle našich techniků, které jsme s danou problematikou oslovili, je však potřeba dodržovat několik bezpečnostních opatření tak, aby byl chráněn servisní personál před zásahem stejnosměrným proudem. A samozřejmě správným technologickým postupem zabránit dalším případným škodám na vysokonapěťových systémech vozidla během samotné opravy.

Pokud se jedná o menší poškození, jako jsou například parkovací a drobná poškození povrchových dílů, není potřeba speciálního zacházení. Přesto naši technici doporučují každou opravu konzultovat s kompetentní osobou, tedy vysokonapěťovým technikem, který splňuje legislativní a odborné předpoklady, a který v případě potřeby uvede vozidlo do beznapěťového stavu. Zároveň při strukturálních poškozeních rozhodne i o nutnosti umístění vozidla do karanténní zóny. Zdůrazňujeme, že toto může provádět opravdu jen proškolená a určená osoba s použitím předepsaných ochranných pomůcek a ve speciálně vymezeném a ohraničeném prostoru. Je potřeba důrazně připomenout, že při zásahu člověka vysokým stejnosměrným proudem dochází k velmi rychlému a nebezpečnému rozkladu červených krvinek. Takto zasaženému člověku musí být neprodleně poskytnuta odborná lékařská pomoc, a to i v případě, že nevykazuje žádné příznaky. Pokud nelze vůz do beznapěťového stavu uvést ani prostřednictvím diagnostiky a ani mechanickou cestou, nechává se daný elektromobil v tzv. karanténě. Zde bývá pozorován po dobu 3 až 5 dní, dle konkrétního předpisu jednotlivých výrobců automobilů. Do karantény je nutné umístit jakékoliv vozidlo, či akumulátor, který se jeví jako nestabilní, nebo zde hrozí riziko následného vzplanutí. Vozidlo, či akumulátor, se kterým není možná diagnostická komunikace, je velmi často označeno za „nestabilní“ či „rizikové“. Vždy ovšem záleží na rozsahu poškození.

Při uvedení do beznapěťového stavu musí být prováděna dokumentace jednotlivých kroků a měření, kdy, kým a jak byly provedeny. To vše až do fáze opětovného finálního zprovoznění elektromobilu po karosářské a lakařské opravě.

Často se setkáváme s dotazem, jak se postupuje, když dojde k havárii, během které jsou aktivovány airbagy a současně s nimi je vyslán signál do řídicí jednotky baterie k přerušení napětí, nebo pokud dojde k mechanickému poškození obalu baterie. Při deaktivaci baterie odpojením pomocí nárazové pojistky je možno takto poškozený „battery box“ opravit. Vždy musí být dodrženy výrobcem vozidla předepsané postupy. Pokud je v této fázi vysokonapěťovým technikem identifikován nějaký problém, musí být povolán vysokonapěťový expert, který má vyšší odbornost a kompetence k zásahu v tzv. „živé“ části baterie. Pokud dojde ke zřejmému poškození obalu baterie, konzultují toto servisy prostřednictvím důkladné fotodokumentace a naměřených rozměrů a míst poškození se specialisty importérů. Dá se říct, že velká většina vozidel po nehodě, při které je poškozena baterie, končí v totálních škodách jako ekonomicky neopravitelné. V potaz se bere finanční náročnost výměny baterie a samozřejmě i hodnota samotné opravy karoserie a laku.

Jak již bylo zmíněno, samotné opravy panelových dílů nebo nárazníků probíhají

standardním způsobem, stejně jako u vozidel se spalovacími motory. Rovněž tak u strukturálních poškození, kde je však potřeba brát na zřetel umístění vysokonapěťových komponentů a vysokonapěťového vedení, aby nedošlo k jejich poškození při následném řezání, svářeni, tahání atd. Při strukturálních opravách je nutno vždy uvést vozidlo do beznapěťového stavu. V případě nutnosti demontáže baterie to může být provedeno pouze vysokonapěťovým technikem. Během oprav se doporučuje, a někteří výrobci vozů to i předepisují, těžké elektro vozy umístit na manipulační osy nebo na servisní manipulační kola, jako je například Wieländer Schill Roller Spinner s otočným nábojem pro ideální manipulaci při zablokované nápravě nebo jen pro jednodušší pohyb po dílně.

Samotná příprava povrchu a lakování probíhá rovněž tradiční cestou. Při sušení lakovacích materiálů by mělo být pouze ctěno pravidlo 60/60. Tedy sušit opravovaný vůz v lakovacím boxu maximálně na 60 °C a maximálně 60 minut. Pokud se chcete k baterii chovat skutečně šetrně, lze doporučit rychleschnoucí materiály, jako jsou například plniče a čiré laky řady Xtreme od značky lakovacích materiálů Standox, které umožňují rychlé schnutí už za teploty 40 stupňů nebo dokonce při běžné teplotě na dílně. Některé značky vyloženě doporučují sušení těžkých vozů v lakovacím boxu na již zmíněných manipulačních kolech,

aby nedocházelo k deformaci kontaktní plochy pneumatik na rostech.

Po opravě na karosárně a lakovně musí vysokonapěťový technik zkontrolovat, jestli je vše v rámci vysokého napětí v pořádku, nebyly poškozeny vysokonapěťové kabely, konektory a další vysokonapěťové komponenty. Je nutné zkontrolovat také kompletnost bezpečnostních štítků, a v případě potřeby je doplnit. To z důvodu ochrany servisního personálu při dalších návštěvách vozu v servisu, uživatele vozidla, ale například také jako důležitá informace pro rychlou orientaci a správný zásah záchraných složek v případě nehody.

Stojí za zmínku, že speciální posouzení stavu vozu nevyžaduje pouze návštěvu servisu, ale také proškolení řidičů odtahových služeb, kteří často zacházejí s elektromobily a hybridy stejně jako s vozy se spalovacími motory, aniž by si uvědomovali veškerá rizika. Všechny opravované elektromobily musí být na dílně viditelně označeny. Na závěr je nutné upozornit, že veškeré opravy na elektromobilech a hybridních vozech musí být prováděny v souladu se závaznými pokyny a dle předpisů jednotlivých výrobců daných značek.

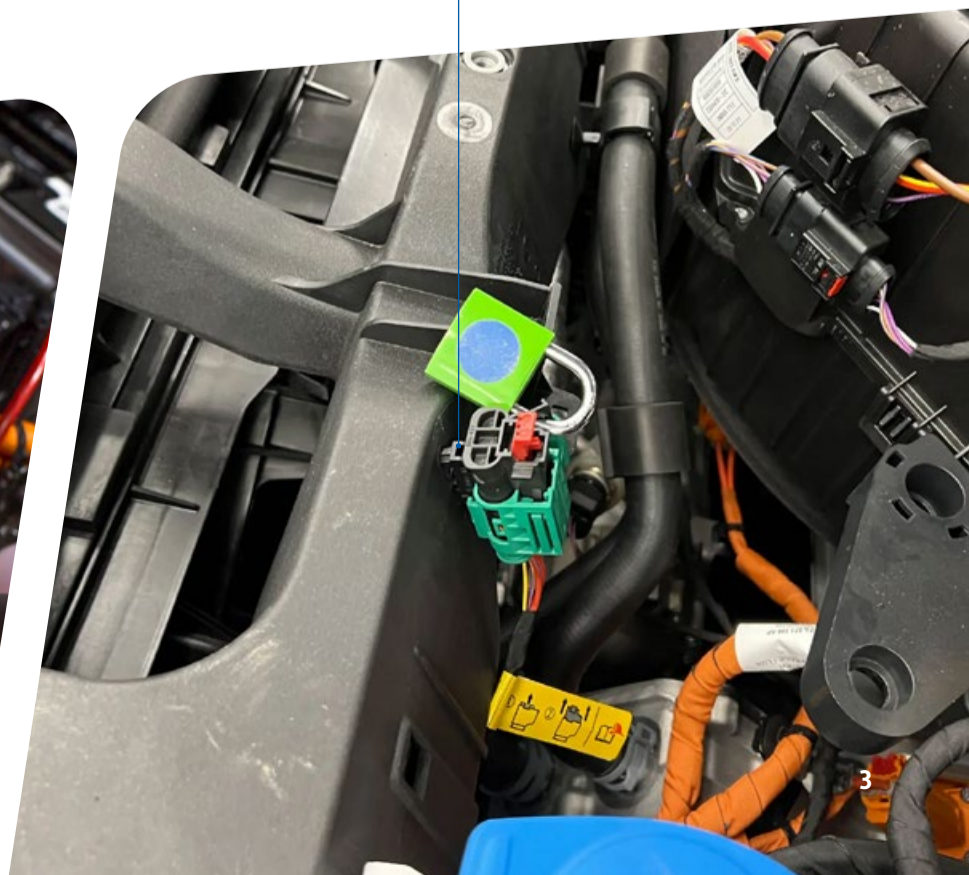
Text: Jakub Gamboš

Foto: archiv autora a Servind

Zajištěný servisní konektor (pilotní linie) – odpojí vysoké napětí. Zajištěn proti nechtěnému opětovnému zapnutí.



iStock
Credit: bong hyunjung



Skvělý rok 2024 pro Servind a plány do roku 2025

Neuvěřitelný růst v oblasti karosáren

V rámci našeho tradičního segmentu autoopravárenství se musím pochlubit neuvěřitelným nárůstem, přes 70 procent, v oblasti dodávek spotřebního materiálu, nářadí, vybavení a technologií pro karosárny. Navázali jsme tak na dynamický růst v letech 2022 a 2023. Nabídka našich tradičních značek CAR-O-LINER, GYS, Betag Innovation, Migatronic, Milwaukee a Bahco se nám podařilo doplnit o kompletní portfolio produktů společnosti Wieländer+Schill. Od nich bych si, jako takovou třešničku na dortu, dovolil vyzdvihnout různé verze multimateriálových pracovišť. Použití a kombinace oceli a vysokopevnostní oceli s dalšími materiály, jako je například hliník, se celkem rychle dostává z prémiových segmentů i do konstrukce karosérií nižších tříd vozů. Tím samozřejmě vzrůstá poptávka právě po těchto speciálních pracovištích, která umožňují pokrokové materiály odborně a bezpečně opravovat.



PROČ
MULTIMATERIÁLOVÉ
PRACOVÍŠTĚ?

Další milník v oblasti působení na mechanické dílně

Na mechanickou dílnu jsme díky našemu autorizovanému zastoupení pro oleje a maziva Castrol vstoupili relativně ve velkém měřítku již před 9 lety. Následně se nám sem dařilo pronikat s pomocí dílenského nářadí Milwaukee a Bahco. Dalším milníkem se stal právě rok 2024, kdy jsme posílili o technologické celky a vybavení, jako jsou zvedáky značek Rotary a Weber, vybavení pro oblast pneuservisu John Bean a také geometrie a kalibrace radarových systémů. Mimo to proběhly první instalace špičkového dílenského nábytku DEA a zařízení Worky pro odsávání výfukových zplodin. První reakce našich zákazníků jsou velice pozitivní a potvrzují správnost našeho rozhodnutí vstoupit naplno i do tohoto segmentu.

Péče o autolakovny a zefektivňování jejich chodu

Nezapomínáme samozřejmě ani naše původní zaměření, se kterým jsme před 33 lety začínali, a nadále se snažíme zákazníkům pomáhat zefektivňovat přípravu povrchu a samotného lakování. Aktuálním příkladem toho jsou první plně automatizované zařízení IRUS nebo Alfa, které jsme umístili u zákazníků v československém regionu. To vše doplněno procesními a technologickými audity a vlastními praktickými tréninky, jak pro naše zákazníky, tak pro celé sítě autorizovaných lakoven patřících k různým českým importérům. Zmínil bych také naše rekvalifikace, kde se vedle oborů lakýrník a karosář velmi dynamicky vyvíjí poptávka po modulu věnujícímu se problematice opravy vozů v rámci elektromobility.

Co je pravdy na tom, že zajišťujete technickou podporu a trénink pro nový BMW ColorSystem?

Během roku 2023 uskutečnila společnost BMW Group celoevropské výběrové řízení na dodavatele lakovacích materiálů BMW ColorSystem, který je používán certifikovanými lakovnami BMW a MINI při opravách po nehodách. S ním a s profesionalitou autolakýrníků je tak poškozeným vozům navrácen jejich původní vzhled, barva a lesk. Vítězem vyhlášeného tendru se stala společnost Axalta Coating Systems. Díky našim, více než třicetiletým, zkušenostem s produkty Standex z portfolia koncernu Axalta v České republice a na Slovensku, jsme byli společností Axalta a tuzemským importérem BMW Group Czech Republic vybráni jako kompetentní technický partner. Velice si toho vážíme a máme radost, že se nám dostalo takové důvěry. Bereme to jako významné ocenění naší dlouholeté práce.

A jak se daří vaši průmyslové divizi?

Oproti autoopravárenství se jedná o zcela jinou formu kompetenčního a projektového prodeje. Nicméně i zde se snažíme uspět s naší základní obchodní filozofií, a to být pro zákazníky partnerem, nikoli pouze dodavatelem. Usilujeme o maximální komplexnost nabízeného sortimentu, stejně tak i služeb. V průmyslových segmentech je extrémně důležitá znalost technologických postupů a procesů, proto i zde máme dedikované týmy, které zákazníkům pomáhají optimalizovat jejich procesy a technicky je v tom podporovat. V průmyslové oblasti jsme vloni museli nahrazovat končící projekty v hodnotě několika desítek milionů korun, což se nám de facto povedlo a považuji to za velký úspěch. Pro nás je průmyslová divize velmi důležitá, jelikož nám tvoří přes jednu třetinu našich prodejů. Od konce 3. kvartálu minulého roku se však průmyslový trh nachází v nervozitě ohledně dalšího vývoje a také se v určitých segmentech potýká s úbytkem zakázek. Nicméně v tržních segmentech Railway, Automotive, General Industry i Wood máme rozpracovaných spousty nových obchodních příležitostí a projektů, takže i přes výše zmíněné trendy očekáváme vývoj divize s lehkým optimismem.



V minulosti jste mluvil o vašich začínajících aktivitách v oblasti automatizace a robotizace. Jak si vedete zde?

Vznik průmyslové sekce Business Development, která se věnuje automatizaci a robotizaci procesů zejména v oblasti přípravy a finalizace povrchu v přímé souvislosti s rychle se rozvíjícím konceptem výroby Průmysl 4.0, se datuje do roku 2020. Za krátké období začíná být o našem relativně mladém oddělení hodně slyšet. Pilná práce, zatím celkem malého týmu, začíná přinášet první ovoce. Z původního jednoho kolegy v roce 2020 se oddělení rozrostlo na 6 členů. V týmu aktuálně pracuje jeden vedoucí oddělení, tři projektoví manažeři, jeden programátor a jeden technik. Naši silnou stránkou není pouhá implementace samotných průmyslových či kolaborativních robotů. Zákazníkům chceme poskytnout kompletní řešení pro přípravu povrchu, aplikaci lakovacích materiálů, až třeba po výsledné odstranění drobných vad a částeček prachu po lakování, nebo leštění nalakovaného dílu. Daří se nám výborně propojovat naše zkušenosti a znalosti v oblasti přípravy povrchu a jeho lakování s technologiemi a procesy robotizace a automatizace. V tom vidíme naši silnou stránku a přidanou hodnotu oproti konkurenci. A díky získaným projektům vidíme, že tuto filozofii oceňují i naši zákazníci.

Cestou k vám jsem na firmě viděl čerstvá ocenění z roku 2024?

Ano, loni se nám podařilo získat dvě pro nás velmi zajímavá ocenění. V rámci soutěže Diamanty českého byznysu 2024 jsme byli uvedeni do Sině slávy českého byznysu ve Středočeském kraji a dále se nám v rámci vyhlášení cen Axalta Business Partner Award 2024 podařilo získat speciální ocenění Accelerating Performance za nejvyšší kontinuální nárůst mezi všemi distributory v období posledních pěti let. Co nás na tom těší, že tomu tak bylo nejenom v rámci značky Standox, ale i všech dalších značek koncernu. Naším kontinuálním rozvojem jsme se dokonce vypracovali na pozici největšího evropského distributora Axalty. Nejde ale jen o plakety či diplomy na zdech. Vidím za tím ocenění všech našich zaměstnanců, kteří denně pilně a tvrdě pracují na získávání důvěry našich zákazníků a dodavatelů. Za to bych jim chtěl upřímně poděkovat. Jste borci!



Musím konstatovat, že do roku 2020 jsme prodávali velice slušné objemy rychleschnoucích čirých laků Performance a Xtreme. Nebyli jsme ale schopni zákazníkům úplně přesvědčit o výhodě používání materiálů Xtreme jako kompletní systém, tedy ve spojení s Xtreme plniči. Důvodem byla zejména relativně nízká hodinová sazba v České republice v porovnání se západní Evropou, což snižovalo ekonomickou efektivitu použití těchto materiálů. Dopomohla nám k tomu bohužel až nešťastná válka na Ukrajině a s tím související dramatický nárůst cen energií. Teprve toto těžké období dotlačilo majitele a management se skutečně zamyslet nad ekonomikou svých provozů a zcela pochopit význam těchto materiálů na celkový proces.

Po původním boomu poptávky po jiných možnostech médií pro pohon kabin, kdy se nás zákazníci ptali na možnosti elektrických lakovacích boxů, boxů na lehké topné oleje a další se situace zklidnila a všichni pochopili, že kabiny na zemní plyn jsou stále tou správnou volbou. Pouze tam, kde zákazníci měli třicet let staré kabiny, nahrazovali jsme je za nové, s mnohem úspornějšími a chytřejšími technologiemi. Na nové, ale i starší boxy jsme začali instalovat rekuperační jednotky, které hlavně v chladnějších obdobích roku pomáhají až k padesáti procentní úspoře energie. V těchto technologiích vidím opravdu velký potenciál pro naše zákazníky. Nicméně my vidíme už zase o kousek dál. Novou high-tech technologii představují hybridní kabiny kombinující dvě topná média. Dle aktuální potřeby procesu se nejčastěji jedná o kombinaci elektřiny a plynu. Ale o tom třeba někdy přemýšlet.



JAK FUNGUJE REKUPERACE V LAKOVACÍM BOXU?

Poslední dobou se klade stále větší a větší důraz na udržitelnost a ochranu životního prostředí. Jak vnímáte, že k tomuto tématu přistupuje vaše odvětví?

Cítíme trend, že tato oblast opravdu začíná reálně zasahovat do naší běžné činnosti. Někde jde o individuální uvědomění jednotlivců, někde je to tlak legislativy, jako je třeba aktuálně zaváděný ESG report, nebo to jsou dodavatelsko-odběratelské řetězce, kde tento přístup vyžadují zákazníci či výrobci nebo je jedním z kritérií při vyhodnocování parametrů ze strany finančních institucí například v případě žádosti o investiční či jiný typ půjčky. Setkáváme se s tím tedy stále častěji i v našich obchodních vztazích se zákazníky. Podnikáme proto v této oblasti potřebné kroky, ať už u nás ve firmě nebo vzhledem k našim dodavatelům či zákazníkům. Snižování uhlíkové stopy se daří třeba i díky stále nižšímu podílu látek VOC v nátěrových hmotách i s nástupem moderních rychleschnoucích lakovacích materiálů o nichž jsme se již bavili. Není to tak dlouho, kdy jsme si nebyli schopni představit, že třeba ředidlo do myček pistolí se může s podílem VOC látek dostat až pod 15 %. Nezdá se to, ale v rámci celkového VOC provozu je to opravdu velmi významná úspora a dnes tato mycí média zákazníkům zcela běžně prodáváme. Tím, že zákazníci pořizují nové úspornější technologie, dochází nejenom k úsporám za elektřinu či plyn, ale má to vliv i na snižování míry znečištění životního prostředí. V rámci komplexnosti a náročnosti této problematiky máme v organizační struktuře dokonce dedikovanou jednu pracovní pozici, která se tomuto věnuje výhradně.



Sledujete v posledních letech nějaké trendy ve vašem oboru?

Díky covidové pandemii a následně válce na Ukrajině došlo k výraznému narušení fungování výrobního i dodavatelského řetězce. Skokově vzrostly ceny energií a snížila se spolehlivost dodávek zboží. Samozřejmě nejenom v našem odvětví, ale celkově a po celém světě.

Natvrdo řečeno, staré dobré časy skončily. Zákazníci, dodavatelé, ale i my jsme jako mávnutím proutku začali svědomitěji řešit úspory v oblasti energií, náklady a celkové zefektivnění práce a pracovních procesů. Měli jsme štěstí, že jsme na to byli velmi dobře připraveni. Již v roce 2018 jsme na trh, jako úplně první, uvedli první generaci rychleschnoucích čirých laků Performance, které se těší velké oblibě u lakýrníků dodnes. Následně přibývaly rychleschnoucí plniče i čiré laky řady Xtreme. Rychleschnoucí materiály můžete na jednu stranu používat pro urychlení průchodu zakázek lakovnou nebo naopak, při méně práci, mohou být tyto materiály používány jako energeticky úsporné. A to tak, že opravované díly mohou být v lakovacím boxu sušeny za nižších teplot anebo dokonce s využitím teploty na dílně. Tím šetříte energie a potažmo snižujete uhlíkovou stopu vaší firmy. Nefunguje to ale samozřejmě úplně samo, je potřeba tomu přizpůsobit i proces na dílně. S tím je schopen pomoci náš zkušený auditorský tým, který u zákazníka provede komplexní procesní audit a dá managementu lakovny doporučení, jak tyto moderní materiály efektivně využívat.



JAK SE VYVÍJELY A FUNGUJÍ RYCHLESCHNOUCÍ MATERIÁLY?

Co plánujete pro letošní nebo i pro další roky?

V rámci Autoopravárenství se nám podařilo vyhrát tři velmi zajímavé tendry, na jejichž realizaci se nyní pečlivě připravujeme. To nejdůležitější, dotáhnout je k plné spokojenosti zákazníků, nás totiž teprve čeká. Tím prvním bude zajištění a instalace kompletního vybavení karosárny a lakovny zcela nového provozu Emil Frey, těsně poté následuje druhá podobná instalace u společnosti Tukas. Třetím projektem je téměř kompletní osazení technologiemi a vybavením pro karosárnu a lakovnu v nově budované provozovně pro značky Porsche, Bentley a Lamborghini na pražském Ořechu. Kromě toho zde budeme zodpovědní za dodávku a instalaci odsávání výfukových zplodin, olejového hospodářství a také několika dalších technologií na mechanickou dílnu. Celkově máme v oblasti technologií a vybavení zaplánováno mnoho dalších projektů.

Z počáteční zaváděcí fáze se letos již ve velkém pustíme do nabídky kompletního portfolia zvedací techniky, kde sázíme na německou značku Weber a italského prémiového výrobce Rotary. Dále našim zákazníkům začneme ještě aktivněji nabízet vybavení a technologie pro oblast pneuservisu od společnosti John Bean. Rýsuji se další projekty ohledně již zmiňovaného dílenského nábytku DEA.

Tohle všechno jsou věci náročné na instalaci, seřízení, zaškolení a následný záruční i pozáruční servis. Právě z tohoto důvodu jsme hned od začátku letošního roku posílili náš servisní tým.

Opět chystáme pár novinek v našem portfoliu, ale také v naší nabídce služeb, a to v obou našich obchodních divizích. Zde bych ale ještě nechtěl být konkrétnější a dovolil si tedy s jejich odhalením ještě posečkat.

Prý se chystáte významně rozšířit administrativně-logistický areál tady u vás v Tuchoměřicích?

Díky již uváděné firemní expanzi a rozšiřování našich aktivit pro oblast autoopravárenství, průmyslových segmentů i sekce robotizace plánujeme rozšíření našeho zázemí. Na stávající areál a sklad navážou zcela nové skladové prostory, díky kterým se výrazně zvýší naše kapacita. Rozšířeny budou rovněž prostory stávajícího tréninkového centra. K dnešnímu lakařskému centru přibude středisko průmyslového lakování a robotizace a také centrum pro karosářská školení. V nové části najdou zázemí také kolegové z administrativy a obchodu. Stavět bychom rádi začali v druhé polovině letošního roku a předpokládáme, že bychom se do nových prostor mohli stěhovat někdy koncem příštího roku nebo začátkem roku následujícího. Věříme, že díky této investici nabídneme našim zákazníkům ještě více tréninků, školení a rekvalifikací. Současně s tím poskytneme lepší pracovní prostředí našim zaměstnancům.

Dovolte mi, abych touto cestou poděkoval za úspěšný loňský rok našim zákazníkům, dodavatelům a svým kolegům a popřál jim všem minimálně stejně tak úspěšný i rok letošní.

Děkujeme za rozhovor.



V genech Enzo. Přesto jiné. Maserati MC12

Už na první pohled je jasně zřejmé, že supersport s trojzubcem na přidi a dvanáctiválcem o výkonu 630 koní v zádi byl zrozen pro závodní dráhu. Vyráží kupředu z 0 na 100 km za 3,8 sekundy, sebevědomě projíždí kolem šilícího publika a maximální rychlostí 330 km/hod mizí v dálce. To je supersportovní Maserati MC12, které vzniklo jako homologační speciál u příležitosti návratu značky do vrcholných okruhových závodů.

Celkem vzniklo pouhých 62 exemplářů dvoumístného sportovního vozu. Padesát homologovaných pro silniční provoz. Z toho dvacet pět kousků vyjelo na silnice v roce 2004. Další 25 vozů bylo vyrobeno v roce 2005 poté, co FIA změnila pravidla a zkrátila maximální povolenou délku. Druhá várka je tak o 150 mm kratší než původní originály. Dvanáct speciálů pak bylo vyrobeno speciálně pro závodní účely.

Občas se můžete setkat s názorem, že to je přeci jen překapotované Ferrari Enzo. Ale tak jednoduché to není a rozhodně se nejedná o pouhý klon maranellského supersportu. Ano, MC12 si od něj zapůjčilo základní monokok, šestilitrový vidlicový dvanáctiválec s válci svírajícími 65° a šestistupňovou převodovku s pádly pod volantem. Celkově je ale větší, a tím jsou myšleny parametry délka 5 144 mm, šířka

2 096 mm a výška 1 199 mm, které jsou oproti Enzu o 442, 61 a 56 mm větší. Finální podobu, navrženou od Giorgetta Giugiaro, optimalizoval ve větrném tunelu Američan Frank Stephenson. Zde se snažil dosáhnout nejen krásy, ale i tak potřebného přitlaku. Karoserie je vyrobená výhradně z karbonových vláken. Když se na MC12 pozorně zadíváte, můžete obdivovat její nízkou a širokou před, elegantní průduchy s příznými příčkami v přední kapotě i odvětrání v oblouku předních blatníků a na krytu motoru. Na zádi dominuje výrazné funkční křídlo. Přehlednout nelze výrazné převisy vpředu i vzadu. A když se vrátím k tomu Enzu, tak je oproti němu o 80 kilo těžší. Váží tedy 1 335 kg. Nesmím zapomenout na ještě jednu pro mě zajímavou věc. Oproti Enzu je MC12 autem typu Spyder, tedy s odnímatelnou střechou, pro kterou však v autě nenajdete místo. Doporučuji tedy před vyjíždkou řádně sledovat počasí a sundat ji ještě před odjezdem z domova.

Pojďme už ale nasednout a prozkoumat místo posádky. Zadání pro designery bylo, aby interiér působil luxusně. Oči se kochají karbonovými vlákny v gel coatu, modrou

poctivou kůží, stříbrným syntetickým materiálem „Brightex“, který se v tehdejší době jevil módnímu průmyslu příliš drahým, a nepostradatelným hliníkem. Středová konzola se vyznačuje pro Maserati charakteristickými oválnými analogovými hodinami a modrým tlačítkem zapalování. Zákazníci kritizovali chybějící rádio a prostor pro jeho instalaci. Proboha, proč??? A když už jsme u těch postesků, kritizovali také chybějící zavazadelník, zadní okno a náhradní kolo. Jenže zkuste tohle všechno vtěsnat do závodního monopostu, převlečeného za silniční auto.

A teď asi už k tomu nejpodstatnějšímu. Za prostorem dvoučlenné posádky si hováří již zmiňovaný vidlicový dvanáctiválec s výkonem 630 koní při 7 500 otáčkách/min a 652 Nm při 5 500 otáčkách/min. Parametry tedy nepatrně nižší než u Enza s 650 koňmi při 7 800 otáčkách/min a 659 Nm při 5 500 otáčkách. Komu to ale vadí, že? Kromě toho v pohonné jednotce, stejně jako ve Ferrari, najdete čtyři písty na válec a mazání se suchou vanou. Maserati MC12 umí zrychlit z 0 na 100 km/h za 3,8 sekundy a na 200 km/h za 9,9 sekundy. Výkon je na zadní kola





Maserati MC12

převáděn prostřednictvím šestistupňové automatizované manuální převodovky umístěné vzadu. Převodovka je stejná jako u modelu Enzo, má pouze jinak naladěné převodové poměry. Kromě toho nese hrdý italský název „Maserati Cambiocorsa“.

Podvozek MC12 je monokok vyrobený z karbonu a Nomexu, s hliníkovým subpodvozkem vpředu i vzadu. Má ochranný rám pro větší pevnost, pohodlí a bezpečnost. Dvojitě lichoběžníkové zavěšení s vinutými pružinami ovládanými tlačnou tyčí zajišťuje stabilitu a tlumiče se starají o dostatečný komfort posádky. Přední část vozu lze zvednout pro zdolávání nájezdů a nerovností stisknutím tlačítka v kabině. Podvozek disponuje dvěma režimy nastavení, které lze rovněž změnit tlačítkem v interiéru. „Sport“ je standardním nastavením a „Race“ zajišťuje menší zásahy protipokluzového systému Bosch ASR, rychlejší řazení a tužší odpružení.

Na devatenáctipalcových ráfcích vpředu jsou obuty pneumatiky Pirelli P Zero Corsa

v rozměru 245/35 ZR 19 a vzadu 345/35 ZR 19. Brzdy jsou kotoučové Brembo s protiblokovacím brzdovým systémem Bosch, kdy přední kotouče se šestipístkovými třmeny mají průměr 380 mm a zadní kotouče se čtyřpístkovými třmeny mají průměr 335 mm. Matice kol s centrálním uchycením jsou barevně odlišeny, červeně pro levou stranu a modře pro pravou.

Při jeho uvedení se Maserati obecně setkala s protichůdnými recenzemi novinářů i prvních majitelů. Někteří ho chválili za jízdní vlastnosti a ovladatelnost. Třeba Andrea Bertolini, bývalý jezdec závodního týmu Vitaphone a hlavní testovací jezdec po celou dobu vývoje, uvedl, že vůz „reaguje dobře a je velmi spolehlivý“. Naproti tomu kritici uváděli, že se obtížně řídí, je předražený a příliš velký. Motoristický pořad Top Gear získal MC12 na test a testovací jezdec Stig dosáhl na trati Top Gearu času 1:18,9. Tedy o 0,1 sekundy rychlejšího, než bylo jeho kolo ve Ferrari Enzo. Tehdejší moderátor pořadu Jeremy Clarkson ho také řídil a přirovnával ho k Maserati Biturbo, autu,

kteří nikdy neměl rád. Kritizoval ho třeba za to, že na rozdíl od Enza postrádá zadní okno. Navzdory své kritice ale pochválil jeho plynulou jízdu.

Každopádně na něm jeho prvních 50 majitelů neproděovalo. Při jeho pořízení za něj zaplatili nemalých cca 14,5 milionů korun. Dnes se však v aukcích tato legenda draží až za desetinásobné částky. Jeden exemplář je registrovaný i u nás v České republice a občas se s ním můžete setkat na nejrůznějších motoristických událostech.

Text: Tomáš Cafourek
Fotografie: archiv autora a classicdriver.com





POSÁDKY A VOZY

1. Zajíček Josef, Běhal Robin, tým ROBOT
Tatra 603, 1959
2. Pešák Lubomír, Uher Ivan, tým Veterán Arena
Toyota Celica ST, 1977
3. Tůma Ivo, Toman Radek, tým BADGER
ŠKODA OCTAVIA, 1961
4. Krejčí jr. Alois, Krejčí Alois, tým ITAREG
ŠKODA OCTAVIA, 1962
5. Drbohlav Jan, Dědek Václav, tým GenX130
ŠKODA 100, 1973
6. Kuchár Miroslav, Koščo Mikuláš, tým Vychodňare
ŠKODA 120, 1980
7. Šebek Dalibor, Novotný Martin, tým Big fish
Ford Mustang, 1966

Pokračování článku ze strany 2

Servind bude provázet ROBOT Expedici Praha-Ósaka: Misi přátelství a míru na EXPO 2025

16 000 kilometrů
přes 11 zemí

Celková trasa expedice, měřící téměř 16 000 kilometrů, povede účastníky přes 11 zemí – od Česka, přes Slovensko, Maďarsko, Rumunsko, Bulharsko, Turecko, Gruzii, Ázerbájdžán, Kazachstán až po Čínu, Jižní Koreu a Japonsko. Aby vozy zvládly tuto mimořádně náročnou cestu, prochází důkladnou přípravou a budou mít po cestě zajištěnou podporu zkušeného servisního týmu.

Produkty z produktového portfolia
Servindu průvodcem expedice

„Nabídka partnerství na expedici Robot Praha-Ósaka nás zaujala hned od první chvíle. Pana Zajíčka známe z jeho úspěšných aktivit v oblasti Automotive a vždy jsme oceňovali jeho vůli a nadšení pro věc. O jedinečném vytrvalostním závodě klasických vozidel Czech Oldtimer Express jsme slyšeli již dříve, a o to více nás zaujala myšlenka jízdy na EXPO 2025. Je nám jasné, že úspěšné absolvování takto náročných cest je závislé na důkladné přípravě a plném nasazení

posádek. Toto jsou vlastnosti, na které sázíme s můjmi kolegy i u nás v Servindu. Také my si v rámci našich aktivit nestanovujeme nízké cíle a zkoušíme stále něco nového, co nás posouvá nejenom v rámci podnikání, ale i v rámci získávání nových zkušeností a dovedností. Věříme, že naše podpora a špičkové produkty jako jsou oleje Castrol a nářadí Bahco nebo Milwaukee budou silnou oporou na dlouhé a náročné cestě za vysněným cílem. Držíme všem účastníkům palce a budeme je bedlivě sledovat celou cestu na EXPO 2025.“, říká David Bártek, jednatel společnosti SERVIND s.r.o.

Pozvánka na slavnostní start
od Pražského hradu

ROBOT Expedice odstartuje 21. června 2025 z Pražského hradu, odkud se všech sedm posádek s doprovodným servisním vozidlem vydá směrem na východ. Česká veřejnost bude samozřejmě u toho! Přijďte podpořit české cestovatele na jejich start a zažít atmosféru historického momentu.

Expedice



Autoopravář junior 2025

Soutěž Autoopravář junior oslavila letos své 30. výročí a my jsme u toho opět nemohli chybět! Jako hrdý partner této prestižní soutěže jsme spolu se značkami Standex, Mirka a CAR-O-LINER stáli po boku mladých talentů už třináctý rok v řadě.



Soutěž má za sebou dlouhou cestu. Vše začalo už v roce 1995, kdy SOU autoopravářské v Praze zorganizovalo první ročník soutěže Automechanik Junior. Postupem času se soutěž dostala do povědomí škol i odborné veřejnosti a od roku 2007 se přidaly další obory – nejprve Autolakýrník, následně Karosář, Autotronik a nově také EV techník.

Spolu se Standexem jsme do soutěže vstoupili v roce 2013, kdy se finále poprvé konalo v prostorách Škoda Auto. Od té doby zde každoročně probíhá třídenní závěrečné klání nejlepších žáků z celé republiky.

Cílem soutěže je nejen motivace studentů středních škol s výukou autooborů, ale i

propagace technických oborů a propojení středních škol s budoucími zaměstnavateli.

Všechny kategorie jsou zařazeny do rozvojového programu MŠMT ČR „Hodnocení žáků a škol podle výsledků v soutěžích“. Kategorie Automechanik, Karosář a Autolakýrník se navíc řadí mezi prestižní přehlídku České ručičky.

Vyhlašovatelé soutěže jsou Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy ČR a Svaz prodejců a opravářů motorových vozidel České republiky (SAČR).

V současnosti se soutěží v pěti oborech: Automechanik, Karosář, Autotronik, Autolakýrník a EV techník.

Soutěž má tři kola – školní, krajské a celostátní finále. Výjimkou je kategorie Autolakýrník, která má pouze školní kolo a celostátní finále. Školní kolo pořádají jednotlivé školy, které vyučují dané obory a mají zájem se zúčastnit krajského kola, respektive přímo celostátního finále. Studenti své dovednosti a znalosti prokazují v teoretických, poznávacích i praktických částech soutěže. Letošní celostátní finále proběhlo ve dnech 7. – 9. dubna v Service Training Center Škoda Auto a.s. a Servisním centru Škoda Auto a.s. v Kosmonosech.

Letošní ročník přinesl i jeden netradiční moment – kategorie Autolakýrník měla poprvé na stupních vítězů čistě dámské zastoupení.

Všem vítězům gratulujeme!



Další unikátní řešení nasazeno. Robotické svařování a broušení v jednom

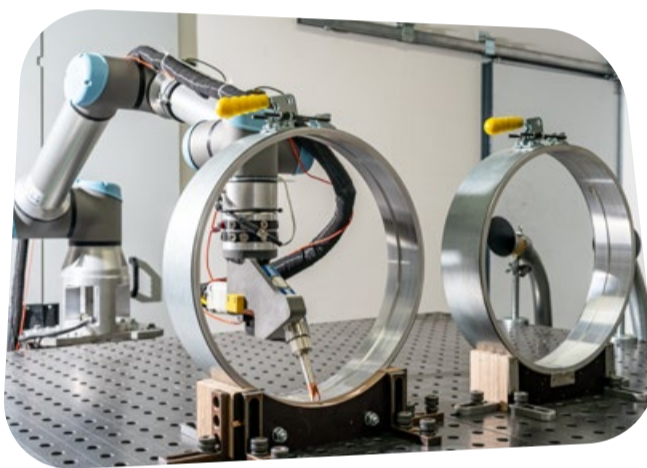
Servind Automation hlásí další úspěšný projekt! Robotické svařování a broušení ve společnosti HALLA, která již od roku 1992 zpřijemňuje lidem život a zefektivňuje práci pomocí kvalitního osvětlení. Více jak stovka kvalifikovaných zaměstnanců vyřídí ročně 3 500 zakázek a vyrobí přes 150 000 svítidel. Ve společnosti HALLA byla našimi kolegy z oddělení Servind Automation zřízena dvě propojená pracoviště pro svařování a broušení. Na tato pracoviště bylo nainstalováno kolaborativní robotické rameno UR10 od společnosti Universal Robots, které se dle potřeby osazuje laserovou svářečkou, nebo robotickou brusnou hlavou Mirka AIROS. Brusné pracoviště je navíc vybaveno zařízením Mirka AutoChanger System, které slouží k automatizované výměně brusiva. Unikátní je i kolejnice, po které se přesouvá robotické rameno mezi navzájem oddělenými pracovišti. Více si prohlédněte ve foto příběhu níže.



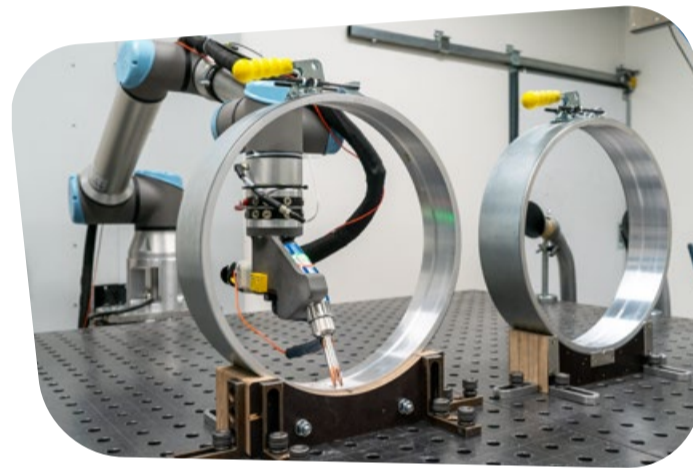
Jedním z našich nejnovějších projektů v segmentu automatizace jsou robotická pracoviště pro svařování a broušení za pomoci kolaborativního robotického ramene Universal Robots UR10.



1 / Svařovaný díl je umístěn a pečlivě usazen do lůžka.



2 / Následně je lůžko utaženo a oblast svaru je důkladně odmaštěna.



3 / Robotické svařování pomocí laserové svářečky nasazené na kolaborativním robotickém rameni UR10.



4 / Snadný přesun kolaborativního robotického ramene po kolejnici mezi oběma pracovišti.



5 / Brusná pracoviště vybavená rotačními fixátory broušených dílů.



6 / Kolaborativní robotické rameno UR10 je osazeno robotickou brusnou hlavou Mirka AIROS.



7 / Součástí pracoviště je i Mirka AutoChanger System, který slouží pro automatizovanou výměnu brusiva.



8 / Brusná operace probíhá ve třech krocích – zčištění opačné strany svaru, broušení vnější plochy dílu a zčištění vnější hrany výrobku.

Rotační bruska Mirka DEROS RS 600

V minulém čísle ServindNEWS jsme vám představili nový kompaktní vysavač Mirka DEXOS 1217 M. Ani aktuální číslo nebude, co se týče novinek od finské společnosti Mirka, výjimkou. Představujeme vám zbrusu novou rotační brusku Mirka DEROS RS 600!

Mirka® DEROS RS 600 je určena pro hrubé broušení v náročných podmínkách. Navzdory své robustnosti funguje překvapivě hladce a nabízí tiché a snadno ovladatelné řešení pro zpracovávání hrubých materiálů. DEROS RS je výkonná, lehká a tichá rotační bruska, kterou lze například použít k odstraňování starých nátěrů karoserií, broušení mikrocementu, schodů, dřevěných podlah, obložení apod.

DEROS RS

Výkonná bruska Mirka DEROS RS 600 s rotačním pohybem a vyšším výkonem.

Mirka DEROS RS 600 je perfektní volbou pro náročné použití a univerzální broušení. Tato bruska je vhodná pro celou řadu povrchů a obsluze nabízí nízkou hlučnost a plynulý chod. Bezkartáčový motor s dlouhou životností má výkon 750 W.

Vlastnosti

- Výkonná 750 W
- Lehká 1,8 kg
- Velmi nízká hladina hluku 61 dB a minimální vibrace
- LED indikátor otáček za minutu
- Při broušení s ochrannou přechodkou odvádí prach správným směrem protiprachový kryt (součástí výrobku)
- Funkce pomalého rozběhu
- Lehká a nízkoprofilová

Nová bruska DEROS RS je vyrobena tak, aby vydržela náročné používání, a díky účelnému designu je okamžitě rozpoznatelná. I přes svou nízkou hmotnost 1,80 kg a nízký 11,5 cm profil si zachovává charakteristické vlastnosti řady výrobků DEROS, včetně snadno použitelné ergonomie a kompatibility s bezprašným broušením Mirka. Při použití speciálně navrženého protiprachového krytu dochází k odsávání prachu i z prostoru mezi krytem a podložným talířem.

Rychlost broušení lze snadno nastavit v rozmezí 700 až 2 500 ot./min. pomocí dobře viditelného LED indikátoru. Lze zvolit speciální funkci pomalého rozběhu. Sledování vibrací brusky Mirka DEROS RS 600 umožňuje kompatibilitu s aplikací myMirka přes Bluetooth®. K příslušenství pro brusku Mirka DEROS RS patří ochranné přechodky a zvláště navržený kryt pro odvádění prachu z pracovní plochy do odsávacích kanálů.



Načtete QR a zjistíte více!

Zbrusu nové brusivo Mirka Iridium Soft

Flexibilní. Odolné. Univerzální.

Nejen nové strojky, ale i nové brusivo! Finská společnost Mirka, jejíž výhradním distributorem pro Českou republiku a Slovensko je společnost Servind, představuje zbrusu nové brusivo Mirka Iridium Soft!

Brusivo Mirka Iridium Soft nabízí rychlé a čisté broušení za sucha, ovšem s precizností, které se dříve dalo dosáhnout pouze za mokrého broušení. Toto prémiové brusivo s pěnovým základem je již dnes tou nejlepší volbou pro automobilky, výrobce OEM i autoservisy po celém světě. Brusivo Iridium Soft je navrženo tak, aby si bezkonkurenčně poradilo se složitými křivkami i detailními povrchovými úpravami, a je tak nejlepším řešením pro profesionály.

Precizní broušení za sucha v oblasti automotive

Méně práce a lepší výsledky obvykle nejdou ruku v ruce. U brusiva Mirka Iridium Soft však můžete očekávat obojí.

Iridium Soft je nejnovější řada brusiv společnosti Mirka pro profesionální povrchovou úpravu v automobilovém průmyslu. Její třídičnou konstrukci brusiva tvoří brusný povrch ze zrn oxidu hlinitého, pružný pěnový základ a bezpečná suchozipá podložka. Perfektně kopíruje kontury karoserie a zaručuje skvělé výsledky i rovnoměrné broušení.

Brusivo Iridium Soft je k dispozici v osmi různých zrnitostech od 400 do 2000 a lze jej použít pro ruční i strojní broušení.



Snadná ochrana dýchacích cest. SATA Air Star F 2.0

Ochrana dýchacích cest je při lakování nezbytná. Nyní je však lehčí a pohodlnější.

Ochrana dýchacích cest je prioritou i při menších pracovních úkonech mimo lakovací kabinu. Jako váš partner pro vysoce kvalitní řešení ochrany dýchacích cest vás německá společnost SATA žádá, abyste dbali o své zdraví! S tímto přáním vám navíc SATA přináší pomocníka, díky kterému pro vás bude ochrana vašeho zdraví při práci ještě příjemnější.

Air Star F 2.0 je nová filtrační polomaska od společnosti SATA. Vyvinuta pro kratší aplikace a menší práce na lakovně, jako jsou bodové opravy nebo přípravné práce. Je vybavena mnoha novými funkcemi, abyste si její nošení co nejvíce užili a nebylo pro vás nepřijemnou povinností.

Jednou z největších výhod je její nízká hmotnost. Air Star F 2.0 váží pouhých 325 gramů a je tak výrazně lehčí než její předchůdce. Tímto způsobem chceme přispět k tomu, aby při jejím nošení nedocházelo k pnutí. Nižší hmotnost pocítíte nejvíce při otáčení hlavou.

Další velkou výhodou je zvětšené zorné pole. Filtry modelu Air Star F 2.0 jsou o něco plošší a jsou také umístěny níže a více vzadu než u předchozích modelů. To má za následek větší zorné pole a maska je vnímána jako méně rozptylující.

Vyšší pohodlí při nošení je pro všechny lakýrníky a přípraváře zcela zásadní. V porovnání s předchozím modelem se společností SATA podařilo výrazně zlepšit pohodlí modelu Air Star F 2.0 a lepší usazení na obličej. Anatomicky tvarované tělo masky vyrobené z TPE materiálu, který je šetrný pro pokožku, se přizpůsobí každému tvaru obličeje.

Filtrační patrony jsou opatřeny systémem click. Filtry polomasek je třeba pravidelně měnit. Výměna filtru v polomasce Air Star F 2.0 je díky jednoduchému zacvakávacímu systému mimořádně snadná. A především rychle. Pro správnou funkčnost polomasky je třeba filtry měnit nejméně jednou týdně, tak jako u jiných polomasek.

Filtrační polomaska Air Star F 2.0 je vybavena praktickým hlavovým úvazem. Po nastavení hlavového úvazu si Air Star F 2.0 toto nastavení uchová. Maska vždy ihned sedí. Pokud si ji sundáte a necháte ji viset na krku, můžete si ji během okamžiku znovu nasadit, aniž byste ji museli znovu nastavovat.

U stříkacích pistolí klade společnost SATA velký důraz na jejich kvalitu. Je tedy logické, že totéž platí i pro jejich výrobky na ochranu dýchacích cest. Právě u vybavení, které je tak důležité a používáte ho každý den, je znát, že bylo promyšlené do posledního detailu a má to nejlepší zpracování.



Načtete QR a zjistíte více o polomasce SATA Air Star F 2.0!

Školení v SATA

Letos na jaře jsme se opět vydali do německého Kornwestheimu na školení do společnosti SATA. Ta je největším výrobcem stříkacích pistolí, lakovacího příslušenství a ochranných pomůcek. O to větší máme radost, že pro Českou republiku a Slovensko je jejím klíčovým distributorem právě naše společnost Servind.

Toto intenzivní dvoudenní školení není jen o teorii. Nabízí také praktickou zkušenost se stříkacími pistolemi i dalšími produkty, ale také prohlídku výrobního závodu.

Ze školení si odvážíme opět mnoho zkušeností a věříme, že právě tyto získané vědomosti budeme moci využít ve prospěch našich zákazníků.



Nová stříkací pistole SATA jet X pracuje pro vás

Vytvoření bezchybného lakovaného povrchu je náročný úkol. Vyžaduje zručnost, zkušenosti a velké nasazení. Je to práce pro profesionály. Se stříkací pistolí jet X pro vás ve společnosti SATA navrhli ideální nástroj. Stříkací pistole, která vám pomůže dosáhnout nejvyšší kvality, a to snadněji než kdy dřív. Nástroj, který zahrnuje všechny jejich zkušenosti a zpětnou vazbu od lakýrníků. Stříkací pistole, která pracuje pro Vás.

Je to SATA

V nejnovějším vývoji společnosti SATA bylo zdokonaleno to, co společnost SATA charakterizuje již desítky let: tryskovou technologii. Jet X přichází se zcela novými digitálními funkcemi a zcela novým tvarem pistole, který přitom zůstává typický pro jejich stříkací pistole.

Výhody

Ještě nikdy nebylo tak snadné dosáhnout tak dobrých výsledků. Systém trysek je ústředním prvkem stříkací pistole jet X. Je přímo rozhodující pro dokonalý výsledek práce a je rozdílným faktorem mezi dobrým a vynikajícím nástřikem.

Koncept trysky jet X je založen na inovativním labyrintovém systému proudění vzduchu. Ten vede vzduch v trysce tak, aby z každého otvoru vycházel pod přesně stanoveným tlakem, bez turbulencí a pulzací. To umožňuje dosáhnout mimořádně jemného a homogenního rozprašování a tím i nové úrovně kvality povrchu. Tento nový koncept trysky funguje pro technologie HVLP a RP.

Stříkací paprsek zůstává po celé výšce naprosto rovnoměrný. Pro maximální kontrolu při lakování má jasně vymezené zóny rozstříku a snadno se ovládá. Problémy s tvorbou mráčků a se stékáním podkladové báze jsou minimalizovány, zatímco jemnější rozprašování čirého laku vede k dokonalému smáčení a lepší kvalitě povrchu.

Dokonce i u náročnějších materiálů, jako jsou metalické barvy, je tryska X působivá ve všech směrech.

To je to, co má společnost SATA na mysli, když říká: Tato pistole pracuje pro vás. Pro profesionály nebylo lakování nikdy jednodušší.



Novinky

Digitální svět pro SATA jet X. Adam X a adam X pro

Digitální jednotka se speciálními funkcemi, která se vám bude dokonale hodit.

SATA jet X je nejpokročilejší stříkací pistole od společnosti SATA. Díky inovativní koncepci trysky dosahuje nové vynikající kvality povrchu bází a čirých laků. Pomáhá vám dosáhnout lepších výsledků lakování jednodušším způsobem. Ale každý superhrdina potřebuje svého spolehlivého parťáka! Digitální jednotky řady adam X umožňují standardizaci a reprodukci těchto dokonalých výsledků na vysoké úrovni. Díky svým rozmanitým funkcím vám pomohou zajistit srozumitelnost procesů a pomohou vám se vyhnout chybám.

Adam X

Adam X je vstupem společnosti SATA do digitálního světa lakování. Je mimořádně kompaktní a přehledný a je vhodný zejména pro ty, kteří chtějí využívat především základní funkce této digitální jednotky. Adam X zobrazuje vstupní tlak, okolní teplotu, provozní dobu a stav baterie. Položky nabídky se vybírají klepnutím na plášť. Jednoduché a praktické a snadno ovladatelné i v rukavicích. Štíhlou digitální jednotku jednoduše namontujete na trysku X čtvrt otáčkou. Dokovací stanice není potřeba.

Adam X pro

Adam X pro nabízí nebývalý rozsah digitálních funkcí. Pomáhá profesionálům v lakovací kabině analyzovat a řídit proces s nebývalou detailností informací. To je mnohem víc než jen „luxus“. Analýza dat pomáhá lakýrníkovi se zlepšovat. Díky přesně reprodukovatelným parametrům pomáhá optimalizovat výsledky a vyhnout se chybám při lakování, jako jsou chyby nivelace a tvorba mráčků.

Provoz se řídí koncepcí, která byla vyvinuta s ohledem na podmínky v lakovací kabině. Jedná se o zcela novou jednotku, ale seznámíte se s ní během několika minut. Různé funkce se volí dvojitým poklepáním na boční stranu krytu a nakloněním pistole. Adam X pro se na stříkací pistoli SATA jet X nasazuje čtvrt otáčkou, bez potřeby dokovací stanice nebo adaptéru. Parametry lze analyzovat až pro dvě stříkací pistole SATA jet X.

Jednotka adam X pro sleduje aktuální tlak, předem nastavený cílový tlak, odchylky mezi skutečným a cílovým tlakem v grafické vizualizaci, kromě toho také tlak vzduchu, který byl použit při posledním spuštění, teplotu a stav baterie. A nabízí také možnost nastavení zobrazení symbolu alarmu, pokud se skutečný a cílový tlak liší o více než 0,2 baru (3 psi).



Načtete QR a zjistíte více o novinkách SATA!

Naše školící centra jedou na maximum

Všichni dobře vědí, že Servind není jen obchodní firmou, ale že neodmyslitelnou částí naší nabízených služeb jsou i odborná školení v různých odvětvích. Ať už mluvíme o Lakařském tréninkovém centru v Tuchoměřicích, nebo o Tréninkovém karosářském centru v Nučicích. V těchto centrech probíhají celoročně intenzivní odborná školení z oboru lakoven, karosáren a elektromobility.

Všechna tato školení probíhají pod dohledem zkušených školitelů a jsou pořádána nejen pro naše zákazníky a importéry, ale také třeba pro studenty středních škol, kteří si tak mohou na vlastní ruce vyzkoušet, jak se pracuje s prémiovými produkty od společnosti Standox, Mirka, Car-O-Liner a mnoho dalších.

Školení jsou vypsána do několika bloků jako jsou například školení pro vedoucí lakoven a karosáren, dokončovací karosářské práce, smart repair, diagnostika karoserie, příprava podkladu pro lakování, koloristiky, odstranění vad laku po opravě a mnoho dalších. Na lakařské školící moduly se navíc mohou naši zákazníci přihlásit pomocí rezervčního systému na našich webových stránkách www.servind.cz/prihlaska-lakarske-skoleni. Detailní popis všech školících modulů si navíc naši zákazníci mohou přečíst v naší tréninkové brožuře nebo opět na našich webových stránkách www.servind.cz/skoleni-a-vzdelavani.

Škola hrou není mýtus

Pokud se vysloví slovo školení, tak si určitě všichni jako první představíte hodiny strávené v lavici, v nevětrané místnosti, a to vše během nudného výkladu teorie, který vám ve finále nijak s ničím nepomůže. To se ale netýká školení v Servindu. Zde je nedílnou součástí drtivé většiny školení i praktická ukáзка, při které školitel ukáže veškeré předepsané postupy, ale samotní účastníci školení si za odborného dozoru, vybavení veškerými ochrannými pomůckami vše osobně vyzkouší.

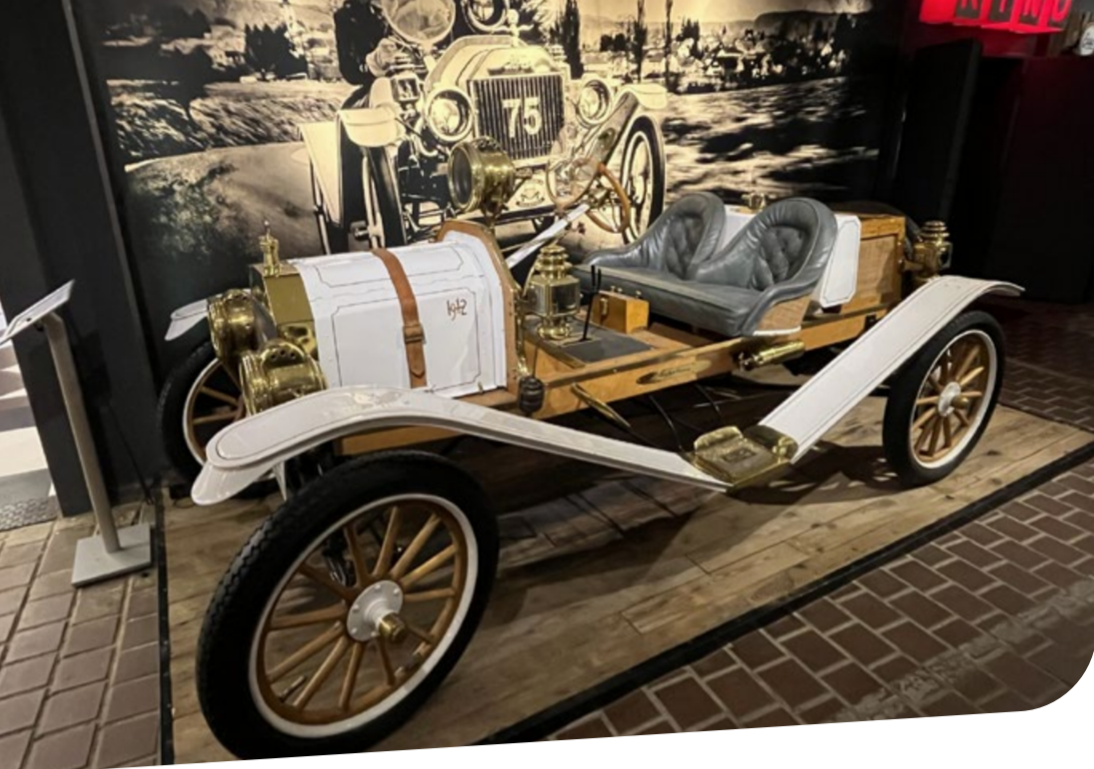
A jak už bylo zmíněno, tak lakařská a karosářská školení jsou určena nejen pro naše zákazníky importéry, ale několik školení bylo už v minulosti naplánováno i pro oborové střední školy. V tomto roce se lakařského školení zúčastnila například pražská Střední průmyslová škola dopravní a karosářského školení se zúčastnili studenti Střední průmyslové školy v Jihlavě, kteří toto školení získali jako výhru v celostátní soutěži Autoopravář Junior za rok 2024.

Studenti si tak mohli během lakařského školení vyzkoušet práci s prémiovými lakovacími materiály Standox, stříkací technikou od společnosti SATA, brusivem a strojkou od finské společnosti Mirka, a to vše v moderním lakařském tréninkovém

centru v Tuchoměřicích. V druhém případě studenti absolvující karosářské školení v naší plně vybavené „hračkárně“ získali mnoho informací o práci v oblasti MIG/MAG svařování, spotování a dalších karosářských oprav. Jako ukáзка jim posloužili technologie od společnosti jako jsou Car-O-Liner, Migatron, InAirCom, DEA, Worky a Weber. Nedílnou součástí práce karosáře v našem karosářském tréninkovém centru v Nučicích je i nářadí od společností Milwaukee a Bahco.

Na vybavenost našich tréninkových center, stejně tak jako na odbornost našich školitelů jsme nesmírně pyšní! Věříme, že i nadále budou všechna námi pořádaná školení prospěšná, protože jak všichni víme, trénink dělá mistra!





TIP NA VÝLET:

Zažijte americký sen na kolech. Muzeum veteránů Nová Bystřice

V minulém vydání jsem tu psal o muzeu, které našlo svůj domov v bývalé budově sklárny. Dnes vás pro změnu pozvu do opuštěné textilní továrny v Nové Bystřici. Ta se stala domovem největšího muzea amerických automobilů v Čechách. Tak už neotálejte a vstupme do doby, kdy automobilismus dělal první krůčky, kdy auta voněla benzinem, oslňovala množstvím chromu a ohromovala svou velikostí. Úžasné expozice nás provedou tím nejlepším ze stoleté historie americké automobilové výroby. Tak pojďme na to!

Hall Old Beginning

Jméno expozice mluví samo za sebe. V nejstarší části bývalé fabriky najdeme ty nejstarší exponáty. Prostory původní chodby jsou rozděleny na dvě části. V levé části se na nás směje originální „Těčko“, neboli Ford T z doby, kdy se ještě nerozběhla mašinerie chrlící miliony „Plechových Lízinek“ jak se Těčkům přezdívalo. Na pravé straně narazíme na inscenovanou stodolu se snem nejednoho ze sběratelů a obdivovatelů historických amerických vozů. Krásné staré auto, v původním stavu, nalezené tak, jak jej před lety majitel odstavil.

Hall 20' & 30'

Ale postupujme dál a vraťme se do doby, která je do dnes považována za kolébku stylu a přirozené krásy. Za doprovodu swingu zde můžeme obdivovat staré dobré kočáry, které brázdily americké ulice od New Yorku po San Francisco. Přivítejte se mnou oči a uvidíte v nich Al Caponeho mířícího na jedno ze svých obchodních jednání. Největší sbírka amerik dvacátých a třicátých let na jednom místě, stoleté exponáty ve skvělé kondici dovezené z celých Spojených států. Tehdy to vlastně všechno vypuklo.

Hall Manhattan

Představte si, že stojíme před rozsvíceným nočním Manhattanem šedesátých let. Na parkovišti plném báječných, ohromných amerických křižníků neopakovatelné doby. To byla doba, kdy Amerika byla skutečně GREAT. V klidu se usadíme na lavičku nebo bloumejme mezi jednotlivými exponáty. Atmosféra sálu vás zcela pohltí, vše ještě umocňuje pouliční osvětlení a originální neonové nápisy se jmény automobilek, které položily základy motorismu v USA.

American Boulevard

Vkročme teď do asi nejkrásnější části muzea. Jako kdyby nás kurátor muzea teleportoval rovnou na ulici New Yorkského předměstí padesátých a šedesátých let. Narazíme tu na dobový bar, barber shop nebo policejní stanici. Pozor ale, jste na ulici, tak ať vás nepřejede třeba Oldsmobile Delta z roku 1956. Z roku, kdy se narodil Mel Gibson anebo Tom Hanks.

Zdaleka ale ještě nejsme na konci

Opravdu doporučuji, abyste do Muzea veteránů zavítali. Nejsm žádný velký příznivce amerických aut, ale při mé návštěvě jsem byl opravdu ohromen a muzeum daleko předčilo mé očekávání. A to nejenom jedinečnými exempláři amerických značek, ale už těch do dnes přeživších nebo těch zaniklých. Dechberoucí jsou nápadité expozice, vymyšlené a dekorované do posledního detailu. Návštěva stojí skutečně za to. Tak na to během svých prázdninových cest nezapomeňte a stavte se prozkoumat i další expozice pod názvy jako Hall 70', Hall Great Land, Hall Old Line, Hall Old Plant nebo Hall Best of Best!

Adresa:

Muzeum veteránů
Vídeňská 136, Nová Bystřice
www.muzeumveteranu.cz

Text: Tomáš Cafourek
Foto: archiv autora

Náš tip

