

ROZHOVOR

S veterány po vlastní ose na Expo do Japonska? Expedice Robot Praha-Ósaka to dokázala

Na první pohled bláznivý nápad uspořádat Expedici z Prahy na Expo 2025 v japonské Ósace vznikl v hlavě pana Josefa Zajíčka, který ji nejenom vymyslel, zorganizoval, ale hlavně všechny posádky dovedl v pořádku po třiceti dnech a 14 200 kilometrech až do cíle. Tam se setkali nejenom s návštěvníky světové výstavy, ale historické vozy si na své přání přišla prohlédnout i japonská princezna. Již v minulosti jsme s panem Zajíčkem měli tu čest spolupracovat v rámci Automotive segmentu, a proto jsme rádi využili nabídku vybavit expedici vybraným nářadím Bahco, Milwaukee a oleji Castrol. Celou cestu jsme zaujatě sledovali a po návratu expedice zpět ho vyzpovídali.

Kde a kdy vznikla troufalá myšlenka vzít pár veteránů a vyrazit s nimi na dlouhou cestu z Prahy do Ósaky?

Prvotním impulsem bylo minulé Expo v Dubaji, kde jsme vystavovali hodinky Robot v restauraci našeho známého. Pak šla léta a novým generálním komisařem české účasti na světové výstavě byl jmenován Ondřej Soška. Sešel jsem se s ním takové dva roky nazpátek a on mi ukazoval plány, jak bude vypadat český pavilon a celkově mě seznamoval se zamýšleným konceptem. Můj původní záměr byl, že bychom tam chtěli prezentovat naše hodinky. On mi ale

vysvětlil, že mají českou expozici namýšlenou jinak než jako výstavu konkrétních produktů. Při diskusi vyšlo najevo, že pavilon je na opravdu atraktivním místě a je kolem něj velká venkovní plocha. Stále mi to nedalo a ptal jsem se, co tam vystaví. Pořád jsem žil v domněni, že tam přeci něco typicky českého musí být vidět. Navrhl jsem mu československé historické vozy, protože Japonci nás berou jako automobilový národ s neskutečnou historií, ať už se jedná o Škodovky, Tatry, Airovky a další značky. Laurin & Klement měl dokonce v Japonsku zastoupení a v jeho vozech jezdila i císařská rodina.

Pokračování na straně 4



V TOMTO ČÍSLE

Ocenění Red Dot Award pro strojky Mirka

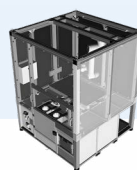
strana 9



reddot winner 2025

Servind Automation. Inovace, technologie a budoucnost výroby

strana 11



Poslední analogový supersport. Porsche Carrera GT

strana 6



Turbo legendy se prohaly kalendářem

Turbodmychadla v autech nejsou v dnešní době vlastně ničím zvláštním. Turbo dnes najdete v každém dieselu a u kdejakého benzínového tříválce. Zde má jejich uplatnění ale zcela jiný význam. My bychom vám v našem kalendáři pro rok 2026 rádi představili přeplňované vozy, které historicky stojí za tím, že při vyslovení slova TURBO se vám zatají dech a každý fanoušek motorismu si představí neomezený zátah a nespoutanou dynamiku.

Turbodmychadlo využívá kinetickou energii výfukových plynů ke stlačení nasávaného vzduchu a tím dochází ke zvýšení výkonu motoru. Princip turba byl patentován už před neuvěřitelnými 120 lety v roce 1905 Švýcarem Alfredem Büchim. Zpočátku našlo uplatnění v letectví a lodní dopravě. Na nasazení v osobních vozech si nějaký rok však ještě muselo počkat.

Asi byste to vůbec netipovali, ale první sériově vyráběný osobní automobil s turbodmychadlem byl Oldsmobile Cuttlas Jetfire F-85 z roku 1962. Sice předběhl svoji dobu a motor V8 posílený turbem nabídl velice slušný výkon, ale bohužel se potýkal s technickými problémy a malou spolehlivostí. Pak nastala menší časová

prodeje, než se nelehkého úkolu ujmou evropské automobilky. Možná mnohým z vás při otázkce, kdo přišel na starém kontinentu s turbem první, přijde na mysl značka Porsche a jeho kultovní model Turbo. Vyvedeme vás ale z omylu. O rok dříve, v roce 1973, použili totiž inženýři z Mnichova přeplňovaný motor v BMW 2002 Turbo. Pínohodnotný sportovní vůz jasně prokázal potenciál přeplňování pro dynamickou jízdu. O rok později bylo pak turbo představeno ve zmiňovaném Porsche. Konkrétně v Porsche 911 Turbo nebo interně také nazývaného 930 Turbo. Díky těmto dvěma legendám se turbo stalo synonymem dynamiky, výkonu a rychlosti.

Pokračování na straně 2



Turbo legendy se prohaly kalendářem

Pokračování článku ze strany 1



Řekli jsme si, že Turbo by vlastně mohlo být skvělým námětem našeho tradičního Servind kalendáře. Na jaře jsme rozhodli sítě mezi našimi zákazníky, na sociálních sítích a netrvalo dlouho a auta byla pohromadě. A na co se tedy můžete těšit? Hned do ledna a února naplno odstartoval bílý **Ford Escort RS** z roku 1985 se čtyřválcovou přeplňovanou jedním šestkou o výkonu 132 koní, který byl homologačním speciálem pro rallyovou skupinu A. Březen a duben naše srdce rozbouší **Porsche 911 Turbo** s plochým šestiválcem o objemu 3,3 litru nadopovaný turbem s mezichladičem, které mu dodávají rovných 300 koní. A to už ostře vjíždíme, rovněž přeplňovanou, dvoulitrovou **Lancia Delta HF Integrale Evoluzione** do května a června. Stejně jako Ford i ona posloužila jako homologační série pro rallyovou skupinu A. V nejednom dětském pokojíku visel v osmdesátkách a devadesátkách plakát běčka nebo áčka vyvedený ve válečných barvách sponzora Martini na čestném místě. Vysportovaný britský gentleman nás svízně

proveze horkým červencem a srpnem. Pouhých 367 exemplářů **Lotusu Esprit S4S** bylo poháněno čtyřválcem 2,2 litru posíleným turbem. A už finišujeme do cílové rovinky. Kultovní **Audi Quattro** způsobilo svým pohonem všech kol revoluci nejenom v motorsportu, ale stalo se první sériově vyráběnou čtyřkolovou mezi běžnými osobními vozy. Výkon do září a října přináší kultovní přeplňovaný pětiválec 2,2 litru. Finále je tady, na plný plyn projíždí cílovou čarou měsíců listopad–prosinec překrásné **BMW 2002 Turbo**, které se stalo prvním evropským sériově vyráběným vozem s turbodmychadlem. Ve své době nemělo tolik štěstí, protože přišlo do obtížné doby ropné krize. Vzniklo ho tak pouhých 1672 kusů a o to více ceněným dneska je.

Legendární turbo vozy pro tradiční kalendář, distribuovaný exklusivně zákazníkům a přátelům Servindu, nafotil v areálu sídla společnosti a postprodukčně rozpožehoval fotograf Martin Zeman.

Mirka Partner Award

Začátkem června letošního roku jsme přijali pozvání na slavnostní ceremoniál Mirka Partner Award do finského Jakobstadu, kde jsme získali cenu Inovativní partner za rok 2024. Předání ocenění proběhlo přímo v továrně Mirka Powertools a zástupci Servindu ve složení jednatele společnosti David Bártke, business development manager Ondřej Donát a projektový manažer Petr Dvořák, přijali toto skvělé ocenění z rukou Teda Sarriho, regionálního manažera ze společnosti Mirka a Stefana Sjöberga, CEO KWH Mirka.

Jako dlouholetý distributor produktů Mirka pro Českou republiku a Slovensko nás o to více těší, že jsme ocenění získali za mimořádný přínos, kreativitu a propagaci řešení průmyslové automatizace společnosti Mirka. Tedy za obor, který u nás vyrostl teprve nedávno, ale už během prvních pár let slavil velké úspěchy v podobě úspěšných projektů robotického broušení, lakování a nové i svařování.

Na slavnostním setkání byli v jiných oblastech ocenění i jiní partneři. V kategoriích Sustainable partner, Collaborator of the year a Partner of the year. Součástí návštěvy byla i prohlídka továrny a nezapomenutelná oslava. Na to vše budeme dlouho vzpomínat a moc děkujeme za toto fantastické ocenění a těšíme se na další roky skvělé spolupráce.



Soutěžte s námi o BMW 2002

Zapojte se do soutěže a můžete vyhrát věrný 1:18 model prvního sériově vyráběného turbodmychadlem přeplňovaného vozu v Evropě.



Stačí naskenovat QR kód, zaregistrovat se a pak již jen počkat, jestli se štěstí usměje právě na vás. Slosování 2. února 2026.



V minulém čísle se výhercem stal pan Tomáš Hendrych, který získal model Porsche Carrera GT rovněž v měřítku 1:18. O tomto supersportu mimochodem píšeme zajímavý článek právě v tomto čísle. Stačí zalistovat kousek dál.

Děkujeme, že nás čtete a soutěžíte s námi!



Mezinárodní karosářské školení Mercedes-Benz v našem tréninkovém centru

Již dlouhých deset let se u nás v Servindu aktivně věnujeme oblasti karosářských oprav. Od roku 2015 jsme tak spolehlivým dodavatelem technologií, nářadí a spotřebního materiálu nejen pro karosárny, ale postupem času také pro mechanické dílny a pneuservisy. Vedle samotných dodávek produktů a technického zázemí také dlouhodobě rozvíjíme i odborné vzdělávání. V Nučicích u Prahy jsme pro tento účel vybudovali moderní karosářské tréninkové centrum, které se stalo dějištěm řady prestižních školení. Jedním z nejvýznamnějších v letošním roce bylo mezinárodní karosářské školení pro společnost Mercedes-Benz, které potvrdilo roli Servindu jako centra know-how v oblasti oprav karoserií. Toto školení, pořádané automobilkou ze Stuttgartu, mělo za cíl předat mezinárodnímu týmu techniků Mercedes-Benz informace o novém typu karoserie nového modelu CLA. Pro nás bylo velkou ctí, že jsme se na pořádání tohoto školení mohli podílet.

Pravidelně u nás organizujeme školení zaměřená na karosářské opravy, lakování a v posledních letech i na oblast elektromobility. Znalosti a dovednosti techniků se totiž musí neustále vyvíjet spolu s rychlým technologickým pokrokem. To platí zejména v segmentu automobilového průmyslu, kde nové modely přináší inovativní materiály, konstrukce a opravárenské postupy. A přesně proto jsme velmi vhodným partnerem pro pořádání mezinárodního školení Mercedes-Benz, které se neslo v duchu sdílení zkušeností, rozšiřování praktických dovedností a posilování standardů v síti autorizovaných servisů. Hlavním cílem bylo zvýšení kvalifikace účastníků a přenos posledních znalostí v oblasti oprav karoserií, a to prostřednictvím praktické práce přímo na karoseriích aktuálních modelů.



Význam celé akce podtrhla široká mezinárodní účast. Do Nučic se totiž sjeli odborníci ze čtrnácti evropských zemí, například z Německa, Itálie, Španělska, Velké Británie, Francie, Polska, Belgie či Skandinávie. Zastoupení tak měly nejen

tradiční automobilové země, ale i menší trhy, kde je zájem o špičkové vzdělávání v oblasti oprav stále silnější. Účastníci byli rozděleni do menších pracovních skupin, aby mohli během několika dnů absolvovat všechny tematické bloky. Díky tomu měl každý možnost si prakticky vyzkoušet konkrétní opravu, diskutovat o nich s kolegy z jiných zemí a sdílet osvědčené postupy.

Průběh školení

Třídenní program byl pečlivě strukturovaný tak, aby spojil teoretické znalosti s praktickou aplikací. První den byl věnován úvodu do oprav karoserie nového modelu Mercedes-Benz CLA C174. Po úvodní prezentaci a interaktivním kvízu se účastníci rozdělili do tří skupin a začali s praktickou ukázkou, do které patřila výměna strukturálních částí v oblasti předních nosníků a tlumičové jednotky a zadního blatníku společně s podlahovou částí v prostoru zavazadlového prostoru na pravé straně vozidla. Druhý den se nesl v duchu práce se systémem podpory Xentry a dokumentací oprav WIS. Proběhla také prezentace specializovaných nástrojů Wieländer & Schill, které se v oblasti karosářských oprav řadí ke špičce. Následovala praktická část zaměřená na opravy levé strany karoserie CLA, konkrétně zadního nosníku a středového B sloupku. Třetí den byl zaměřen na oblast elektromobility a specifika oprav vozidel s elektrickým nebo hybridním pohonem. Účastníci si vyzkoušeli svařování tenkých hliníkových panelů a postupy při výměně zadního blatníku na modelech S-Class 223 a EQS. Velký důraz byl kladen na bezpečnostní opatření při práci na vozidlech s vysokonapěťovými bateriemi. Každá skupina se každý den vystřídala na všech stanovištích, aby si osvojila všechny klíčové dovednosti.



Špičkové zázemí a profesionální přístup

Karosářské tréninkové centrum Car-O-Liner by Servind v Nučicích disponuje nejmodernějším vybavením a technologiemi pro opravu automobilů po nehodách. Pro účely školení byly připraveny čtyři různé karoserie Mercedes-Benz včetně karoserie nového modelu CLA, vše doplněno o kompletní opravnou dokumentaci. Díky takto výjimečnému prostředí mohli účastníci trénovat přímo na karoseriích vozů a osvojit si praktické dovednosti, které okamžitě využijí ve své každodenní praxi. Tento hands-on přístup byl jedním z hlavních benefitů celého workshopu.

Hlavní výhodou školení byla kupříkladu profesionalizace oprav karoserií neboli zvýšení standardů a kvality práce v síti autorizovaných servisů. Dále pak multiplikace znalostí, jelikož získané zkušenosti budou dále předávány v rámci národních trhů a školení. Nedílnou součástí zmíněných přínosů jsou inovace. Účastníci školení měli možnost pracovat s nejnovějšími technologiemi,

materiály a metodami, a tak si mohli sami ověřit, že svět moderních oprav vozů po nehodách se stále posouvá kupředu. Poslední, neméně důležitým bodem je tzv. Social Networking, neboli vytvoření mezinárodní komunity odborníků, kteří sdílejí zkušenosti a navzájem se inspiřují.

Servind. Partner odbornosti a kvality

Úspěšná realizace mezinárodního školení pro Mercedes-Benz je dalším potvrzením toho, že Servind je nejen spolehlivým dodavatelem špičkových technologií, ale také partnerem v oblasti odborného vzdělávání. Za deset let působení v segmentu karosářských oprav jsme se stali respektovaným hráčem, který dokáže propojovat výrobu, autorizované servisy i odbornou veřejnost. Vážíme si velice práce a odbornosti našich školitelů a technických specialistů a chtěli bychom jim touto cestou poděkovat!

Servind Golf Cup 2025 pomáhal i v tomto roce

Ani letos v září nechyběl v kalendářích našich golfových přátel a zákazníků termín tradičního Servind Golf Cupu, který už několik let pravidelně pořádáme v příjemném prostředí Loreta Golf Club Pyšely. Turnaj, jenž dlouhodobě podporuje vybrané charitativní projekty, se nesl ve znamení slunečného dne, dobré nálady a přátelské atmosféry.



Díky štědrosti účastníků se podařilo vybrat téměř 50 000 Kč. Abychom částku symbolicky zaokrouhlili, s radostí jsme doplnili chybějící zbytek.

V loňském roce jsme přišli s novinkou – ocenění pro nejlepší hráče v podobě originálních trofejí vyrobených z produktů z našeho portfolia. V této tradici jsme pokračovali i letos, a navíc trofeje posunuli zase o krok dál. Naši kreativní kolegové jim vtiskli nový, jedinečný příběh.

Podstavce byly vytisknuty na 3D tiskárně tak, aby přesně zapadli golfoví míček, dřevěná destička a kruhový symbol. Následně byly opracovány a nalakovány průmyslovou barvou se železným pigmentem a strukturální přísadou, díky čemuž se na jejich

povrchu udrží i magnet. Do podstavce byl dvousložkovým lepidlem Loctite upevněn náš obrandovaný golfoví míček. Dřevěná destička, vložená do podstavce, prošla nejprve opracováním frézou a poté byla namořena reaktivním mořidlem Black Olive od společnosti Hesse Lignal. Na závěr do ní byly laserem vypáleny nápisy.

Zlatým hřebem celé trofeje je opět kruh symbolizující logo Servindu. Ten vznikl nejprve na 3D tiskárně, poté byl několikrát opracován, následně opatřen základem na plasty a čirým vrchním lakem K9600 od společnosti Standox. Každý kroužek navíc zdobí jemné glitry o velikosti 0,2 mm, které na slunci vytvářejí efekt luxusních křišťálových odlesků.



Letošní trofeje tak krásně symbolizují společenství technického světa a eleganci laků v autoopravárenství. Doplněny přírodními materiály a moderními technologiemi představují originální ukázkou kreativity a precizní práce našich kolegů z technické podpory.

S veterány po vlastní ose na Expo do Japonska? Expedice Robot Praha-Ósaka to dokázala

Pokračování článku ze strany 1

A odtud byl tedy již ten pověstný krůček, nebo to bylo ještě mnohem složitější?

Pan Soška se na to moc netvářil a prý jak by je tam z Čech dostali. Já mu řekl, že my ta auta vezmeme a přijedeme na místo s nimi. Za minutu jsem se zastavil a říkal jsem si, co to povídám. Při odchodu ze schůzky jsem si na chodbě chtěl nafackovat, co jsem to slíbil. On mi druhý den volal, jestli jsem to myslel vážně. Odpověděl jsem mu, že asi by se to dalo, ale že je to možná nesmysl. Začali jsme o tom v dalších dnech diskutovat a přemýšlet. Poslal mi odkaz na historickou expedici Sakura, která v roce 1970 do Ósaky cestovala od nás stopem. Když jsem dočetl jejich příběh, řekl jsem si, že by bylo geniální na tu jejich cestu navázat. Obvolal jsem pár svých kamarádů, kteří se mnou veterány jezdí, a když jsem jim to po telefonu vysvětloval, nastalo vždy na druhé straně hrobové ticho a vzápětí, že jsem se zbláznil. Pak se jim to ale v hlavě rozleželo a domluvili jsme se, že to chceme zkusit. Vzájemně jsme se povzbuzovali a motivovali, že reálný to je. Takže se třemi kluky jsme se dohodli, že do toho jdeme. Trochu se to rozkrliklo, nechtěli jsme ale, aby nás jelo dvacet. Původně jsme se domluvili na pěti posádkách, a nakonec nás jelo sedm. Čím více informací jsme si zjišťovali, tím více problémů se objevovalo. Přechody přes hranice, související byrokracie, nejrůznější povolení a mnoho a mnoho dalších. Prvotním impulsem cesty tedy byl můj slib panu komisaři.

Dovedu si představit, že kromě administrativy muselo být spousty práce s přípravou vozů. Jak přípravu probíhaly a kolik jim bylo potřeba na tak náročnou cestu věnovat času?

Autá jsme připravovali, mohu říct, půl až tři čtvrtě roku. Každý se k tomu postavil jinak. Někdo si s tím moc hlavu nelámá, my jsme naopak auto připravovali velmi důkladně, a přesto to nestačilo. Jako jediný ve startovním poli jsem jel se vzduchem chlazeným vozem, Tatr 603. V místech, kterými jsme projížděli, v extrémních teplotách a kopcích, se pak k motoru dostávalo málo vzduchu. To bylo základem našich problémů, i když již cestou jsme na tom dost zapracovali, přesto do budoucna musíme na Tatře některé věci ještě upravit. Škodovka 110 se stavěla celá z gruntu, tam to kluci stihli tak tak. Pak stavěli zcela nové oktávky Lojza a Lojza [otec se synem]. Ti vše zvládli včas, a dokonce ji otestovali na naší Oldtimer Rallye cestou do Francie. Byli důkladně připraveni a vše měli celou cestu plně pod kontrolou. Jejich oktávka jela bezpečně a stala se jedním z nejméně poruchových aut celé expedice. Projekt jako takový jsme připravovali jeden rok.

Trochu jste mi valdalší otázku, jak se auta s expedicí popasovala. Co jsem sledoval na sociálních sítích, tak mi přišlo, že nejvíc technika zlobila ještě cestou po Evropě a zde se hodně věcí také stihlo odlatit?

To je pravda, že auta se zajela a my toho stihli dost vychytat. Nejvíc poruchová byla moje Tatra a Ivoše Octavia měla také nemálo problémů. My jsme v Bulharsku zjistili, když jsme jeli za vysokých teplot a v zácpách, že se Tatra není schopna chladit. Naštěstí v Istanbulu jsme měli den volna a já tam mám kamaráda. Díky jeho pomoci jsme měli možnost se tomu věnovat. Vyřezávali jsme do karoserie dodatečné otvory, přidávali motorky s vrtulkami, které k motoru zajišťovaly přívod více vzduchu. Rozšiřovali jsme nádechy na bocích. Hlavně jsme auto odlehčili. Má povolenou hmotnost 1,9 tuny a my byli na nějakých 2,3 tunách. Kompletně šla dolů zahrádka, z ní se přeložily náhradní díly do servisního Sprintera, dárků a úplatků v podobě Becherovek a dalších jsme se museli zbavit. Kluci servisáři na tom v Istanbulu dělali kolem dvaceti

hodin. Když jsme druhý den vjeli, auto bylo jako vyměněné. V Kazachstánu jsme pak třeba urazili tlumič, postupně jsme cestou měnili svíčky, kabely, vyhořelo relé, někde se uvolnila matička nebo upadl stěrač. To už byly závady nejenom u nás, ale podobně i u dalších posádek, se kterými jsme si byli schopni relativně snadno poradit. Pokud bychom jeli na podobnou cestu znovu, víme už na co se zaměřit a určité bychom byli připraveni zase o něco lépe.

Která auta se naopak prokázala jako nejspolehlivější a nevěděli jste vlastně o nich?

Velmi spolehlivá byla Toyota, až na nějaké opravdu drobnosti. Ta jela jak z praku. Pak velice dobře jela druhá Octavia, syna a otce Krejčích, kteří ji na cestu vlastně postavili od prvního do posledního šroubku a byla na extrémní zátěž velice dobře připravena. Dobře sloužil i Mustang, i když i jemu se problémy nevyhnuly a kluci si z Ameriky objednávali nějaké díly přímo do Číny. Také vařili a museli vylepšovat chlazení. Stojí za to říct, že Mustang byl největším autem v expedici a společně s Tatr 603 jeli některé úseky rychlostí 130 až 140 km/hod. Já s Tatr 603 jel kolem sto deseti a oktávky většinou kolem stovky.

Jak všechny ty opravy a údržba během cesty probíhaly?

Každý večer, když jsme dorazili do hotelu a byl čas, jsme dělali nějaké preventivní údržby. Auta se čistila, dolévaly se provozní kapaliny, kontrolovaly se pneumatiky, kola, brzdy a prohlíželo se, jestli někde něco neteče. Průběžně se čistily karburátory, což znamenalo je rozebrat do posledního šroubku. Nastavovaly se ventilové vůle, měnily a vyráběly těsnění a další. Když jsme měli utržený tlumič, došlo i na svářečku. Bez našeho servisního auta si cestu vlastně neumíme představit. Nejenom, že nám vezlo náhradní díly a potřebné vybavení, ale posádka našich šikovných mechaniků v něm měla permanentně co dělat. Každý sice měl nějaké své nářadí v autě, ale když jedete v těch vedrech a starých autech tisíc kilometrů, už se vám večer po dojezdu pod autem moc ležet nechce. Kolikrát i po cestě posádky klukům volaly, že stojí s něčím někde na pumpě. Oni pak během hodiny a půl byli na místě a pomohli to odborně spravit. Při čekání auto vychladlo a dalo se na něm pracovat. Mechanici měli vlastně nejdelší sichtu. Nejenom, že absolvovali stejnou cestu, ale ještě dlouho do noci dělali na autech. Střídali se pak v řízení a museli se vyspat třeba i během cesty.

Je vidět, že mechanici a nářadí byli v jednom nasazení. Jak obšlo nářadí Bahco a Milwaukee, které Servind poskytl na expedici?

Na krokodýla od Bahca a rázový utahovák Milwaukee nedáme dopustit. Ten hliníkový mobilní zvedák Bahco byl vlastně v každodenním nasazení, je skutečně lehký, dobře se s ním manipuluje a má dostatečnou nosnost. Stejně tak rázák od Milwaukee byl frekventovaným nářadím. Ať už při dřívě zmínované preventivní údržbě, kdy se sundávala kola, kontrolovaly brzdy nebo při defektech. Byly skutečnými pomocníky na cestě.

Hodně se bavíme o tom, jak to zvládala auta, ale jak to zvládaly posádky? Cesta musela být náročná fyzicky, ale určitě i psychicky.

Naši posádku Tatra 603 jsem tvořil já a Robin Běhal, který je vlastně ve věku mého syna. Měli jsme dohodnutá pravidla, že pokud to půjde, budu řídit já. Nakonec jsem celých těch 14 200

kilometrů i sám odřídil. Role Robina byla navigace, natáčení a dokumentace expedice a veškeré potřebné práce kolem. Byli jsme sehraný tým, seděli jsme v autě spolu, spali na hotelu, byli jsme pohromadě prostě 24/7. Ve vztahu k ostatním posádkám se expedice rozdělila na dvě skupinky. Jedna, kde jsem byl já a kluci z obou oktávek, klasičtí srdcaři veteránisti, kteří si po dojetí rozdělili u aut campingová křesílka, věnovali se údržbě a dali plechovkáčce. Druhá skupinka se vytvořila z rychlejších aut, která ráno vypálila z hotelu, aby byla na dalším místě co nejdříve a jejich posádky mohly objevovat nejenom krásy projížděné trasy, ale i bary měst, kde jsme přespávali. Tohle mi přišlo líto, že jsme se takhle rozdělili. Ačkoliv byla domluvena hned na začátku nějaká pravidla, tak k určitým organizačním neshodám docházelo. Na jednom místě se sešli úspěšní podnikatelé a ředitelé, všichni se svou hlavou. Nechtěl jsem ale vystupovat z pozice síly, takže jsem pak najel na režim, že kde to šlo, mohl jet každý svým tempem. Když bylo nutné jet v koloně, jako například v Číně, kde jsme byli pod drobnohledem, nebo na náročných rozbitých cestách, drželi jsme se pak pohromadě.



Na začátku cesty byl jasně stanovený termín, kdy jste se měli objevit na Expo v Ósace. Vše se zdařilo, jak to ale bylo na cestě?

Myšlenka byla jasná, ráno vstát a večer být na stanoveném místě. Vzhledem k délce, jsme potřebovali trasu projet co nejrychleji, jeli jsme opravdu převážně dálnice a rychlostnice, abychom ty kilometry odkrajovali. Fyzicky to bylo náročné, teploty 45 stupňů v autech bez klimatizace a ve stresu, jestli dojedete nebo nedojedete. Musíte hlídat a poslouchat, co se děje s auty. Jsou to veteráni, stará auta, která mají oproti souběžně jedoucím novým autům v provozu odlišné jízdní vlastnosti a o dost hůře třeba brzdi. Mnohem více musíte sledovat provoz a myslet za okolní řidiče, kdy zabrzdí nebo zatočí. A v tom vedru víte, že máte před sebou tisíc kilometrů, v Kazachstánu byla jedna etapa dokonce 1 200 kilometrů a jedete po silnicích, které jsou opravdu rozbité, kde můžete jet jen 30 až 40 km/hod. Jedete čtyřicítkou a zjišťujete, že tu cestu budete muset jet dva dny. Do toho vám tam přes cestu nekontrolovaně přebíhají koně, velbloudi nebo krávy. Kvůli vedru a komárům jsme chtěli jet v noci, ale to také nešlo, protože tam večer lítalo tisíce chroustů a za hodinu jste neviděli přes čelní okno. Takže ani to se nedalo a bylo to fyzicky a psychicky opravdu náročné, ale my jsme otužili chlapi a držáci, takže jsme to dali a do cíle dojeli.

Která ze zemí ve vás zanechala nejlepší dojem a kterou byste nejraději mávnutím kouzelné hůlky přeskočili?

Když to vezmu odzadu, nejhorší byl Kazachstán, kde bylo obrovské vedro, hodně rozbité silnice a vlezli lidé. Když jsme někde zastavili, už se nám cpali až do aut. Podobně to bylo v Ázerbájdžánu, chudí lidé, chudý kraj. Rozhodně bych to ale



nechtěl nějak vymazat. Jsem rád, že jsme projeli každou zemi a měli možnost je díky relativně krátké době a návaznosti na sebe porovnat. I když zmiňuji ten Kazachstán jako nejhorší, tak na druhou stranu musím říct, že má nádhernou přírodu. Byly tam třeba stepi, kde to bylo dva dny stále stejné, ale pak přišly velice zajímavé hory a kopce. Velký dojem na nás udělala Čína. Ta je opravdu velmi zajímavá. Zeleně, hory a proti nim placka, řeky, jezera, čistota. Ochoťní a milí lidé, kteří kdekoliv jsme zastavili, se kolem nás seběhli a přinášeli nám pití, ovoce, jídlo. Fotili se s námi, zajímali se o nás, protože vlastně nikdy neviděli historické vozidlo. Nemají tam veterány, není tam vybudována ta tradice. Takže jsme Čínu vůbec nevnímali jako nějak ekologicky zatíženou zemi, špinavou a s kouřícími komíny továren. Starali se o nás velice dobře, možná ale díky tomu, že jsme museli mít přes Čínu najatou jejich agenturu.

Ještě před samotnou cestou jsme měli možnost se spolu potkat a vyprávět jste o tom, jak složité bylo vyřídít veškeré administrativní požadavky spojené s cestou.

Přesně tak, ale potom, co byla třeba uzavřena dohoda se státní čínskou turistickou agenturou, všechno fungovalo. Při vjezdu do Číny jsme museli absolvovat proceduru získání čínského řidičáku a auta musela projít jejich technickou kontrolou. Doprovázeli nás, všude byl pro nás připraven program, policie si nás nevnímala a všichni o nás věděli, že přijedeme. Všude



nás vítali zástupci vedení měst, ředitelé hotelů. Bylo to takové předem pro nás připravené show. Nám se to líbilo. Čína byla dobrá, ale zajímavá byla i Korea, kterou jsme tedy projížděli jenom dva dny. Všude zeleně a hory. V Koreji jsme se ale museli rozloučit se servisní dodávkou. Věděli jsme to už před cestou, a přestože jsme se to zkusili řešit i přes naši ambasádu, nepodařilo se to. Mají tam prostě dodávku za nákladní auto a nákladní auta s cizí registrační značkou a s cizím řidičem nesmí v Koreji jezdit. I zde jsme si museli najmout agenturu, která se za nás zaručila, a zaplatit kauci. Museli jsme nechat přeložit do korejštiny řidičáky. Kluky mechaniky jsme si spolu s nejnětějšími náhradními díly rozdělili do aut a servisní vůz jsme poslali zpátky do Čech lodním kontejnerem. V Japonsku jsme bohužel neměli moc času cestovat, ale byli jsme se samozřejmě podívat v Ósace, viděli jsme Kóbe a Kjóto a svezli jsme se Shinkansenem. Když se ještě vrátím, tak zajímavá krajina byla i v Turecku. Když jsme vyjeli z Istanbulu, jeli jsme horami, spoustou zeleně a pak podél pobřeží Černého moře.

Co vás všechno čekalo a zažili jste v japonské Ósace?

V Ósace bylo domluveno, že v rámci Expa tam budou naše auta po dva dny vystavena. Komplikované ale bylo, že do areálu jsme mohli vjet pouze v noci. Auto jsme tedy převezli z celnice k výstavě na venkovní parkoviště, pak jsme přišli večer a převezli je dovnitř, to celé trvalo dvě hodiny. Auto jsme zaparkovali na určené místo před halu 500 metrů od českého pavilonu. V té hale se pak promítal krátký sestříhaný film již s japonskými titulky o naší expozici. Lidé si tam mohli auta v klidu prohlédnout a vyfotit se s nimi. To vzbudilo opravdu velkou pozornost. Druhý den v šest hodin ráno, když ještě bylo prázdné Expo, jsme mohli přejít těch pět set metrů k našemu

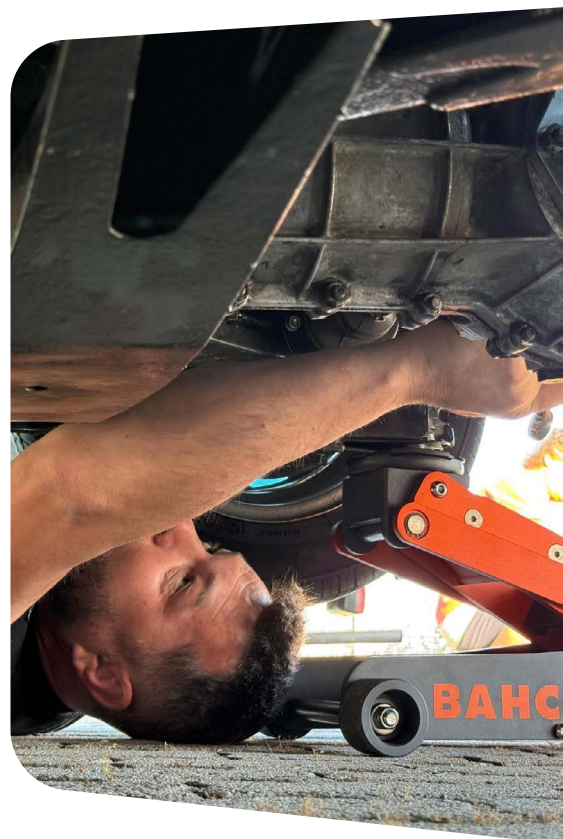
pavilonu. Tam jsme se vyfotili společně s auty před ním a pak je zase přeparkovali zpátky před zmiňovanou halu. Právě druhý den probíhal na Expu český národní den a my jsme se tam setkali s panem prezidentem, který nás závod na začátku odstartoval před Pražským hradem a přišel nás pozdravit i do cíle, což bylo hezké. Měli jsme možnost jít do haly, kde u příležitosti české prezentace hrála Česká filharmonie, představení tu měl Cirk La Putyka a zazpíval Dětský pěvecký sbor Českého rozhlasu. Japonci milují českou klasickou hudbu a před halou stála fronta jako blázen. Během představení seděla vedle pana prezidenta japonská princezna a ta se ho ptala, jaký má ten den program. On jí odpověděl, že musí samozřejmě navštívit japonské a české pavilony a že pak jde pozdravit nějaký bláznů, co přijeli starými auty až z Čech. Ji se to pak nějak rozleželo v hlavě a její lidé volali ředitele českého pavilonu, jestli by se směla také přijít podívat a jestli budeme souhlasit. Samozřejmě jsme souhlasili včetně instrukcí, že se nesmíme princezně koukat do očí, nesmíme jí oslovit, podávat jí ruku a nesmíme se s ní fotit. No pak přišel ten moment, kdy dorazila sedmdesátiletá dáma. Ptala se hned kdo je boss, tak jsem řekl, že já, a podala mi ruku. Nechala si ukázat všechny vozy, sedla si do nich, prohlédla si motory a pochválila, jak jsou krásný a vyfotila se s námi. Dodatečně si pak na mě nechala sehnat e-mail a poslala mi fotky, když byla mladá studentka, s jakými auty jezdila. Musím říct, že se v autech dobře orientuje, sami mají v rodině také veterány a velice dobře ví, že stará auta měla oproti dnešním správně velkoobjemové motory. Moc nás potěšilo, že nás poctila svou návštěvou.

Už jste nějaký týden zpátky doma, lodní dopravou dorazí zítra i vaše auta. Máte v hlavě myšlenku na nějakou další podobnou expedici?

Jedná se o finančně i projektově velmi náročnou záležitost. Takže tohle každý rok určitě jezdit nemůžeme. Navíc každý rok organizujeme a absolvujeme Czech Oldtimer Express, což je čtyřicet až padesát historických vozů na týdenním tripu do různých končin. Mimo jiné jedeme příští rok Itálii. Taková velká expedice se nabízí jednou za 5 let, když je Expo. Příští je ale v Saudské Arábii, což je přes Sýrii, Irák nebo Izrael. Zajímavé by to bylo, napadlo nás to. Teď jsme si dali cíl vyzvednout zítra auta, která právě dorazí zpátky z Japonska. Já chci svoji Taturu určitě ještě technicky posunout dál, aby byla spolehlivější. Uvidíme, co bude dál. Byl to pro mě zlom, být poprvé měsíc mimo domov, musíte pořád myslet na jízdu a na auto, a dokonale jsem si vyčistil hlavu. Jak jsem říkal, je to náročný, takže pokud by bylo něco dalšího, zredukoval bych tým na tři, maximálně pět stejně naladěných posádek. Pokud bude ochoten jet s námi opět servisní tým, tak si myslím, že jsme schopni jet hodně daleko. Expo byl jednoznačný a geniální cíl. My potřebujeme mít cíl a správný moment. Až přijde nějaká myšlenka, tak určitě dáme vědět.

Zmínil jste, že jste byl poprvé takhle dlouho pryč. Jste pracovním velmi aktivní člověk, jak jste byl ve spojení s vašimi aktivitami doma v Česku?

Na cestě jsem měl samozřejmě počítač i telefon s sebou. Vstávám brzy, a tak jsem nejnětější věci vyřizoval hned ráno. V Číně to bylo horší, jak mají hlídání internet, nesly nám tam telefony ani mailly. Museli jsme si pořídit jejich datovou SIM kartu, abychom měli navigaci. Google Maps tam totiž nefunguje, takže jsme používali jejich navigaci. Přes jejich símkou jsme byli ve spojení přes WhatsApp, ale mailly nebyly funkční. Také je potřeba počítat s tím, že tam nejdou používat



ani platební karty Visa nebo Mastercard. Nainstalovali jsme si však jejich multifunkční čínskou aplikaci WeChat, která slouží zároveň jako sociální síť, komunikační platforma, navigace a platební systém.

Čím se teď po vašem příjezdu aktuálně zabýváte?

Mojí hlavní náplní je opět Autodrom Most, hodinky Robot, pak veteráni a mám ještě penzion v Českém ráji, kde také bydlím. Automobilový průmysl už jsem opustil a už se tam ani vracet nechci. Bohužel to takhle musím říct a je to prostě smutný, ale neviděl jsem tam již smysl práce. Takže zatím je prioritou Autodrom Most a hodinky. Hodinky potřebujeme dál posouvat, přestože každým rokem rosteme, ještě to není tak, jak bych si představoval. Budování značky je velmi náročné časově i finančně, takže se tomu intenzivně věnuji, abych tu značku někam posunul, aby byla sobestačná a ukázalo se, že i v České republice jsme schopni vyrábět kvalitní hodinky.

Děkuji za rozhovor.

EXPEDICE SAKURA

V roce 1970 se v japonské Ósace chystala Světová výstava EXPO 70. Japonská veřejnoprávní televize NHK vyhlásila soutěž pro mladé lidi na téma „Jak se dostat nejzajímavějším způsobem na EXPO 1970 do Ósaky“. Protože tehdejší Československo se mělo Světové výstavě také zúčastnit, navštívil fotograf a cestovatel Zdeněk Thoma se svým kamarádem přípravný výbor, kde jim potvrdili, že soutěž je skutečně vyhlášena. Holanďané do Japonska cestovali na kolečkových bruslích, někdo pádloval na loďce přes Tichý oceán a jiní letěli balonem. Cestu čtyř mladých Čechů, kteří se do Ósaky rozhodli cestovat stopeem, muselo schválit ministerstvo zahraničí, protože chtěli cestovat mimo jiné přes Turecko, Írán, Afghánistán, Pákistán, z Indie se pak přeplavit do Malajsie a Singapuru. Ze Singapuru pak polskou nákladní loď pokračovali do Japonska, kde je po půl roce, přesně 22. srpna 1970, přivítali na Světové výstavě a v českém pavilonu. Mimochodem mladí Češi na výstavu dorazili jako jediní z expedic.





Poslední analogový supersport. Porsche Carrera GT

Horodinky ukazují 6 hodin. Před dvaceti lety, ve středu 28. září 2005, v Paříži za časného rána je ještě tma a do toho protivně prší. Porsche ale v pozvánce slibuje, že se je opravdu na co těšit. Motorističtí novináři i fanoušci stuttgartské značky stále ještě zcela nevstřebali informaci o chystané výrobě SUV Cayenne, a proto doufají, že je Porsche příjemně překvapí a ukáže něco, co naváže na tradici konstrukce skvělých sportovních vozů. Nemýlí se, v tento podzimní den zklamání rozhodně nepřichází. U vítězného oblouku nasedá ikona motorsportu Walter Röhrl do konceptu Porsche Carrera GT a přesouvá se v něm do světoznámého muzea umění v Louvru, kde je již pozvanými hosty netrpělivě očekáván.

Všechno to začalo ale o něco dříve. Píše se rok 1998 a Porsche se svým monopostem GT1 vyhrává závod 24 hodin v Le Mans. Tým už přemýšlí, jak navázat na dosavadních 16 vítězství v legendárním vytrvalostním závodě. Rozjízďejí se práce na roadsteru, který má navázat na předchozí úspěchy. Bohužel se však u Porsche v krátkém čase mění strategie v oblasti motorsportových aktivit a tyto jsou přenechány koncernovému sourozenci Audi. Do toho je třeba všechny síly koncentrovat na vývoj a uvedení zcela nového modelu Porsche Cayenne.

K velkému štěstí automobilové historie nezůstala však myšlenka unikátního speciálu v archívech automobilky. Po představení konceptu v Paříži byla jeho sériová verze, která se od studie lišila pouze pár detaily, jako byly odnímatelné panely střechy targa, lehce přepracovaná před

a výsuvně zadní křídlo, představena 6. března na Ženevském autosalonu. Již při prvním pohledu na design a použití konstrukčních prvků Carrery GT je zřetelné, že tohle od samého začátku měl být plnokrevný závodní monopost. Celek sází na extrémně nízkou celkovou hmotnost 1380 kg. Porsche i pro civilní verzi připravilo monokok ze speciálně vyvinutého materiálu CFP (carbon-fiber-reinforced-plastic), karbonem vyztuženého plastu, za kterým stojí vývojové oddělení Porsche Motor Racing. Z něj je vyrobeno vše ve voze kolem vás, včetně rámu čelního okna. Základ vozu je extrémně pevný, a přesto váží pouhých 100 kg. Je třeba podotknout, že se jedná o extrémně drahé řešení. Tim však inženýři u Porsche neskončili. K zadní části monokoku je přišroubována další struktura, která je nosnou částí motoru. Srdcem supersportu se stal zcela nový podélně uložený vidlicový

desetiválec, který byl původně vyvíjen rovněž pro závodní aktivity. Blok motoru o objemu 5,7 l je vyroben z hliníkových slitin s titanovými písty a ojnicemi. Kromě vysokého výkonu vyniká nízkou hmotností lehce nad 200 kg. Dosahuje nejvyššího výkonu 450 kW (615 koní) při 8 000 ot/min a točivého momentu 590 Nm při 5 750 ot/min. Hlavy válců byly opatřeny ventilovými rozvody 2x OHC s proměnným časováním VarioCam, motor měl oddělené mazání se suchou klikovou skříní a optimalizované kanály sání.

Další vychytávkou je karbon-keramická spojka PCCC (Porsche Ceramic Composite Clutch), která se vyznačuje extrémně nízkou hmotností a dlouhou životností. Pro srovnání: spojka v dobovém Porsche 911 Turbo vážila 7 kg a měla průměr 381 mm, zatímco u Carrery GT jen 3,5 kg a 168 mm.



Walter Röhrl v konceptu Porsche Carrera GT



Porsche Carrera GT

Díky tomu může být motor uložen extrémně nízko. Výkon na zadní kola pomáhá přenášet speciálně pro tento model vyvinutá šestistupňová manuální převodovka. Odpovídajícím sportovním výkonům zdatně sekundují keramické brzdy o průměru 380 mm opatřené vpředu osmipístkovými a vzadu čtyřpístkovými brzdovými třmeny.

Tvary Carrera GT jsou dílem týmu kolem šéfdesignéra Porsche Harma Lagaaye. Přední část supersportu je na první pohled přiřaditelná k ostatním modelům Porsche, v zadní části dominují přítláčně křídlo s výsuvnou centrální částí, velké zadní lampy a výrazné koncovky výfuku po obou stranách registrační značky. Interiér opanovalo 5 kruhových budíků, klíček zapalování po vzoru ostatních sportovních Porsche umístěný vlevo od volantu a dominantní

zdvihající se středová konzola s krátkou řadicí pákou s hlavicí z balzového dřeva. Na nastavení jízdních vlastností se podílel Walter Röhrl tak, aby byly sportovní, ale přesto ovladatelné i pro neprofesionální jezdce.

Carrera GT vznikala ve výrobním závodě Porsche Leipzig, kde byla zřízena manufaktura na ruční montáž hned v těsném sousedství výrobní linky pro SUV Cayenne. V letech 2003 až 2006 zde proti původnímu plánu 1 500 kusů vzniklo, z důvodu změny bezpečnostních předpisů ohledně airbagů v USA, nakonec jen 1 270 exemplářů. Desetiválcové motory byly stavěny a do Lipska dodávány ze Stuttgartu. Každý exemplář byl před předáním zákazníkovi vyzkoušen na přílehlé testovací dráze, navržené a poskládané dle světoznámých zatáček

závodních okruhů celého světa a splňující nejnáročnější nároky na okruhy dle asociace FIA.

Abych nezapomněl, ještě vám dlužím pár zajímavých parametrů a informací. Porsche Carrera GT umí maximální rychlost 330 km/hod a zrychluje z 0 na 100 km/hod za 3,9 s. Dvouseťkilometrovou rychlost pak zvládne za pouhých 9,9 s. Tento poslední analogový supersport je dnes již v hledáčku movitých sběratelů. Pokud byste si ho chtěli pořídit, budete si muset dle stavu daného exempláře připravit částku v rozmezí 25 až 50 milionů korun.

Text: Tomáš Cafourek
Fotografie: Porsche a archiv autora



Všechno nejlepší! 70 let inovací značky Standox

Letos si připomínáme významné jubileum našeho klíčového obchodního partnera, značky prémiových lakovacích materiálů Standox, která slaví 70 let své existence. Tento významný milník je pro nás v Servindu nejen příležitostí k bilancování, ale i k vyjádření hrdosti a uznání značce, která nás provází celou naší historií a jejíž jméno se stalo synonymem pro špičkovou kvalitu, inovaci a spolehlivost v oblasti autoopravárenského lakování.

Autoopravárenský lak Standox byl uveden tehdejší společností Herberts již v roce 1955. Název Standox vznikl kombinací slov Standoil (surovina pro výrobu nátěrůvých hmot) a Oxidative (sušení). Produkt byl tak úspěšný, že se jeho jméno brzy začalo používat pro kompletní sortiment. Reklamní slogan v té době zněl „Standox-věrný originálu“, neboť se jeho opravárenské laky vyznačovaly excelentní shodou se sériovými laky. Značka od počátku stavěla na německé technické preciznosti a nekompromisní kvalitě. Postupně se vyprofilovala v jednu z předních evropských značek autolaků, jejíž výrobní základna v německém Wuppertalu je dodnes zárukou nejvyšší úrovně zpracování a technologického know-how. Dnes je Standox součástí globální společnosti Axalta a představuje jednu z jejich klíčových značek.

A právě díky preciznosti a nekompromisní kvalitě se zákazníci po celém světě mohou spolehnout, že Standox jim vždy zajistí ty

nejlepší výsledky. Rychle, přesně a efektivně. Ne náhodou je dlouholetým sloganem značky The Art of Refinishing (Umění lakování). Tento přístup se promítá nejen do samotných produktů, ale i do podpory zákazníků prostřednictvím školení, digitálních nástrojů a silného zájmu v podobě schválení od širokého spektra výrobců automobilů.

Inovace jako klíč k budoucnosti

Standox byl vždy průkopníkem technologických novinek. Stačí připomenout několik z mnoha milníků, kterých za úžasných 70 let existence Standox dosáhl. Vznik značky jako součást portfolia výrobce laků Herberts se datuje k roku 1955. V roce 1968 představuje Standox první metalický dvouvrstvý lak. Během roků 1971 a 1972 spouští odborné školicí semináře pro lakýrníky a zavádí 2K lak Standocryl. V polovině 90. let přichází na trh s vodou ředitelným lakovacím systémem Standohyd a po nástupu nového

tisíceletí rozhodně nesundává nohu z plynu. V roce 2010 je na trh uvedena revoluční technologie Standoblue a v roce 2014 jsou světu představeny revoluční rychleschnoucí materiály Standox Xtreme. Během roku 2015 Standox spouští koloristický software Standowin IQ, který v roce 2019 dotáhne k dokonalosti a povýší ho na Standowin IQ Cloud, který nabízí 100% digitální správu barev.

Značka Standox se tak systematicky zasloužila o zlepšení procesů v lakovnách a o to, aby byli její zákazníci vždy připraveni na nové výzvy. Ať už šlo o environmentální požadavky, digitalizaci, nebo efektivitu práce.

Naše partnerství

My v Servindu máme tu čest spolupracovat se Standoxem hezkých 33 let, tedy od založení naší společnosti. Díky tomuto partnerství můžeme našim zákazníkům v České



republice i na Slovensku přinášet nejen špičkové laky a technologie, ale také podporu v podobě školení, poradenství a přístupu k nejmmodernějším digitálním řešením. Standox pro nás není pouze dodavatel. Je to partner, se kterým sdílíme filozofii dlouhodobé kvality a spolehlivosti.

Sedm dekad vývoje, inovací a úspěchů je bezpochyby působivou bilancí. Současně také věříme, že příběh značky Standox zdaleka nekončí. Právě naopak. S pokračující digitalizací, nástupem elektromobility a stále vyššími nároky na efektivitu i ekologii má Standox všechny předpoklady i nadále udávat směr v oboru autoopravárenského lakování. K tomuto úžasnému výročí bychom proto rádi popřáli vše nejlepší, především pak, aby se Standoxu minimálně stejně tak dařilo i v budoucnosti. Současně bychom pak chtěli zmínit, jak velice jsme hrdí, že můžeme být u toho a že se těšíme na další společná léta vynikající spolupráce.



John Bean slaví 100 let

Rok 2025 je pro značku John Bean výjimečný. Slaví totiž neuvěřitelné stoleté výročí od vynálezu prvního mechanického přístroje na seřizování geometrie kol. Co začalo v roce 1925 jako chytrý nápad jednoho vizionáře, dnes píše stoletý příběh inovací, preciznosti a technologií, které změnilы tvář automobilových servisů.

který přinesl přehledné optické měření a dálkové ovládání, které šetřilo čas i kroky mechaniků. Dále pak Visualiner II 9000 z roku 1984, který spojil optiku s rannou počítačovou technologií a ukázal směr digitální budoucnosti. Průlom nastal roku 1996, když se John Bean stal součástí skupiny Snap-on a díky spolupráci s Dr. Berniem Jacksonem, inženýrem z programu Apollo, začala éra 3D zobrazovací technologie, která nastavila nový standard pro celé odvětví. V roce 2008 a 2016 spatřily světlo světa produkty Visualiner Prism a V3300. Ty ukázaly, jak propojit rychlost, přesnost a uživatelskou přívětivost v 21. století. Každý z těchto kroků měl jedno společné. Posouval hranice možného a dokazoval, že seřizování kol může být rychlejší, přesnější a efektivnější. Společnost John Bean ve svých inovativních krocích nepolevuje ani v dnešní době a nabízí tak zákazníkům to nejmmodernější vybavení pro pneuservisy, které

zefektivní pracovní procesy a posunou vás zase o kus dál.

Servind & John Bean. Partnerství, na které jsme pyšní

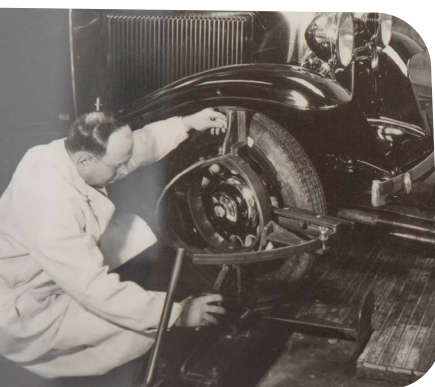
Od roku 2024 je naše společnost hrdým partnerem společnosti John Bean. Získali jsme tak velice silného a spolehlivého dodavatele špičkových technologií pro

oblast pneuservisu a díky této spolupráci jsme mohli rozšířit naši nabídku nejen pro karosárny a mechanické dílny, ale také o moderní řešení pro péči o pneumatiky a geometrii kol. Na partnerství se značkou John Bean jsme skutečně náležitě pyšní, protože sdílíme společně hodnoty jako jsou inovace, kvalita a spolehlivost. Jejich technologie doplňují naše portfolio tak, abychom zákazníkům mohli poskytovat komplexní podporu na nejvyšší úrovni.

Slavit sto let existence prosperující společnosti není jen o ohlednutí se do minulosti, ale je to především závazek do budoucna. Společnost John Bean ukazuje, že i po století zkušenost společně inovace a dokonalé péče o kola a pneumatiky. Za celou naši společnost Servind přejeme společnosti John Bean vše nejlepší k tomuto významnému výročí, a ještě mnoho let perfektní práce na poli technologií pro pneuservis a těšíme se na pokračující skvělou spolupráci.



Významné události



Od provázek k 3D technologii

John Bean, původně výrobce zemědělských postřikovacích čerpadel, který posléze přešel ke konstrukci vodních čerpadel pro hasičská vozidla, si jako první uvědomil, že přesné seřízení kol je klíčem k bezpečné jízdě. Jeho mechanický seřizovač geometrie kol z roku 1925 byl revolucí. Umožnil měřit odklon, sibiřavost i náklon kol s dosud nevídanou přesností. Od té chvíle začala cesta, na které se střídají legendární milníky, mezi které jistě patří Visualiner z roku 1947,

Mirka DEROS RS a DEXOS získaly ocenění Red Dot

V letním čísle ServindNEWS jsme vám představili novinky od finské společnosti Mirka. Konkrétně rotační brusku DEROS RS 600 a vysavač DEXOS 1217 M AFC. Jejich inovativní design je tak výjimečný, že ve stejném ročníku ankety Red Dot Design získaly ocenění v kategorii Produktový design roku 2025. Více vám prozradíme na následujících řádcích.



reddot winner 2025



Mirka slaví dvojnásobné vítězství v letošním ročníku Red Dot Design Award: Produktový design 2025. Bruska DEROS RS 600 a vysavač DEXOS 1217 M AFC získaly v této mezinárodní soutěži ocenění za vynikající design a ergonomii. I když je toto dvojitě vítězství výjimečné, není to poprvé, co společnost Mirka triumfovala v soutěži Red Dot Award. Brusky této společnosti získaly ocenění již v minulosti. Bruska LEROS byla oceněna v roce 2018, bruska AOS-B v roce 2017 a bruska DEROS v roce 2014.

Generální ředitel společnosti Mirka Stefan Sjöberg vítá nedávný úspěch v soutěži: „Získat tak prestižní ocenění, jakým je Red Dot, je vždy pocta. Získat ji za dva výrobky ve stejném roce je dvojnásob výjimečné. Přesto je pro nás největší odměnou vědomí, že zůstáváme věrni našemu přístupu k designu zaměřenému na uživatele. Je to jeden ze způsobů, jak si udržet důvěru, kterou v nás naši zákazníci vkládají.“

Nový vysavač Mirka zaujal

Pro společnost Mirka je vítězství vysavače DEXOS v soutěži obzvláště významné, protože tento nový stroj představuje odvážný krok vpřed ve vývoji řady vysavačů Mirka. Veli-Pekka Västi, generální ředitel oddělení

elektrického nářadí společnosti Mirka, zdůrazňuje, že DEXOS udělal silný první dojem a že jsou teprve na začátku cesty k využití plného potenciálu a dopadu nové řady vysavačů na trh. „Uvedením prvního produktu z řady DEXOS jsme nastavili nový standard pro profesionální vysavače. Jedná se o zdaleka nejvíce uživatelsky přívětivý, inteligentní a efektivní produkt ve své kategorii na trhu. Navíc se může díky budoucím aktualizacím softwaru stát ještě chytřejším.“, říká Veli-Pekka Västi.

Letošní ocenění jsou dalším úspěchem pro vývoj produktů společnosti Mirka a dokládají odbornost a inovativnost firmy. Oba produkty jsou vyráběny v místních výrobních závodech společnosti Mirka ve finském Jakobstadu. Oceněna byla i nová rotační bruska Mirka® DEROS RS 600, která je určena pro hrubé broušení v náročných podmínkách. Navzdory své robustnosti funguje překvapivě hladce a nabízí tiché a snadno ovladatelné řešení pro zpracování hrubých materiálů. Jedná se o výkonnou, lehkou a tichou rotační brusku, kterou lze například použít k odstraňování starých nátěrů karoserií, broušení mikroementu, schodů, dřevěných podlah, obložení apod.

SATA. Vášně pro lakýrny už od roku 1925

SATA slaví 100 let od výroby první lakovací pistole! Při této příležitosti přišla s vydáním limitované speciální edice SATA jet X 100 Years Edition, kterou zdobí originální konstrukční výkres první lakovací pistole z roku 1925. Fascinující spojení tradice a modernity, které je pro nás jedinečnou a neopakovatelnou příležitostí.

K dostání pouze jednou za sto let

Toto velmi významné výročí náleží podzimu letošního roku. Přesně před 100 lety společnost SATA uvedla na trh jejich první lakovací pistoli a tím se začala psát historie společnosti SATA jako výrobce průmyslových lakovacích pistolí. SATA na oslavu této příležitosti nachystala speciální edici aktuálního špičkového modelu lakovací pistole. Pokud jste o ni ještě neslyšeli, seznamte se! SATA jet X 100 Years Edition.

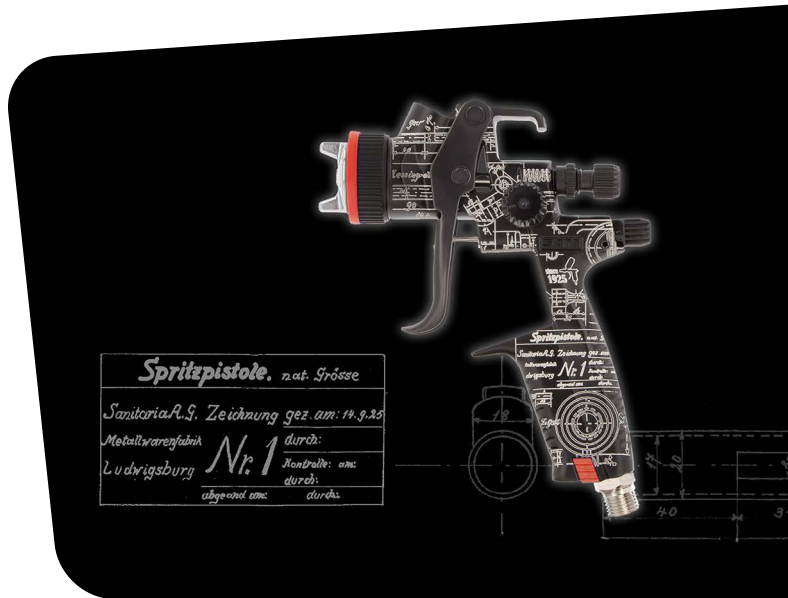
Edice jet X 100 Years je limitovaná ediční lakovací pistole. Stříkací pistole, která vzdává hold minulosti a zároveň předjímá budoucnost. Jedinečné spojení tradice a modernity.

Číslo 1 na prvním místě

Povrch pistole SATA jet X 100 Years Edition zdobí originální konstrukční výkres vůbec první lakovací pistole ze společnosti SATA – č. 1 z roku 1925. Uvnitř se však ukrývá nejmodernější technika. Nabízí špičkový výkon při aplikaci základních i čirých laků, odnímatelnou spoušť nebo digitální jednotku adam X pro. Všechny výhody, které ji krátce po uvedení na trh učinily velice žádaným modelem. Je to vzácná edice, která spojuje minulost a budoucnost. Kdo ji získá, bude mít v rukou víc než pistoli – bude mít příběh století!

Nahlédnutí do historie

V roce 1925 se společnost SATA ještě jmenovala „Sanitaria“ a specializovala se na výrobu lékařských produktů, mezi nimi byly i injekční stříkačky a rozprašovače. Historie se začala psát při jedné cestě vlakem, kdy se jeden z členů představenstva společnosti náhodou setkal s podnikatelem, který byl výrobcem laků. Ten se mu při jejich rozhovoru svěřil, že hledá vhodné nástroje pro nástřik svých nových laků. Tehdy se propojily zkušenosti společnosti Sanitaria v oblasti rozprašování tekutých materiálů s potřebami lakýrnického oboru a vznikla tak první lakovací pistole této firmy. A zbytek? To je již stoletá historie SATA!



Automatická myčka kol Drester GP24 Le Mans

Automatická myčka kol Drester GP24 Le Mans posouvá efektivitu pneuservisů na novou úroveň. Přináší rychlé, ergonomické a ekologické čištění kol bez nutnosti zásahu obsluhy.

Naše společnost Servind dodává na trh špičková zařízení od renomované značky Drester a model GP24 Le Mans mezi nimi právem patří k absolutní špičce. Jedná se o pokročilou, plně automatickou myčku kol, která výrazně zvyšuje produktivitu práce v dílně. Obsluha pouze naloží kola na vozík, připojí je ke stroji a stiskne tlačítko start. O vše ostatní se GP24 Le Mans postará sama bez přerušení, a to až do umytí posledního kola. Díky použití vozíků odpadá potřeba dalších zvedacích či manipulačních zařízení, což dále zjednodušuje a zrychluje pracovní proces.

Hlavní předností této myčky je technologie dynamického oplachového ramene, které se během mytí pohybuje podél vnější strany ráfku. Tím dosahuje výrazně efektivnějšího čištění než tradiční řešení s pevnou tryskou. Myčka si poradí s koly šířek 135-350 mm (5"-14") a průměrů 540-800 mm (22"-31") o hmotnosti až 45 kilogramů. Zároveň přináší ekologicky šetrný způsob čištění i následně manipulace s odpady, což je v dnešní době stále důležitější. Díky plně automatickému provozu snižuje GP24 Le Mans nároky na pracovní sílu, zlepšuje ergonomii v dílně a zajišťuje konzistentně

kvalitní výsledky, které zákazníci očekávají a oceňují.

Automatická myčka kol Drester GP24 Le Mans je tak vynikajícím a spolehlivým pomocníkem každého moderního pneuservisu. A protože ve společnosti Servind myslíme na rozdílné potřeby jednotlivých provozů, nabízíme od značky Drester také další oblíbené modely, například GP12 Silverstone a GP10 Monza. Tyto stroje doplňují portfolio profesionálních řešení, která pneuservisům pomáhají pracovat rychleji, čistěji a efektivněji.



Váš zdroj informací pro bezprašné broušení. Nové webové stránky Brousitbezprachu.cz

Spustili jsme nové webové stránky www.brousitbezprachu.cz, které přehledně a moderně představují produkty určené pro profesionály i náročné hobby uživatele. Web je zaměřený na oblasti dřevovýroby, renovace dřevěných konstrukcí a práci se sádrokartonem.

Návštěvníci zde najdou široké portfolio vybavení, bez kterého se kvalitní povrchová úprava neobejde – od brusek a leštiček, přes brusivo a odsávací techniku, až po další potřebné příslušenství. Díky logické struktuře a intuitivnímu vyhledávání je snadné najít přesně to, co pro svou práci potřebujete.

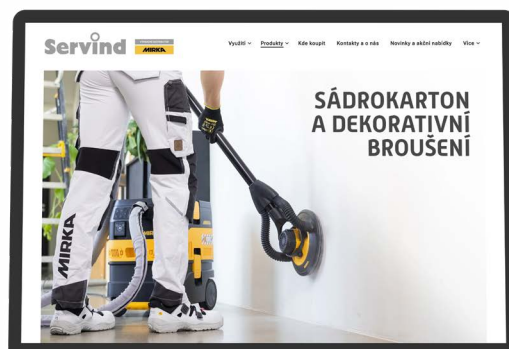
Součástí obsahu jsou také novinky a inspirace. Neomezují se pouze na oblast broušení a leštění, ale přináší i zajímavé tipy z příbuzných segmentů – například o lakovacích materiálech, truhlářských lepidlech či dalších inovacích z oboru.

Webové stránky navíc nabízejí aktuální seznam prodejen, kde lze prezentované produkty zakoupit. Každý uživatel tak získává

nejen přehled o sortimentu, ale i praktické informace, kde si jej může jednoduše pořídit.

Pro ty, kteří chtějí být stále v obraze, jsou k dispozici sociální sítě. Sledujte Facebook Bezprašné broušení nebo Instagram @brousitbezprachu, kde najdete další inspirace, doporučení a novinky ze světa profesionální povrchové úpravy.

Nové stránky www.brousitbezprachu.cz se tak stávají moderním informačním centrem i užitečným průvodcem pro každého, kdo pracuje se dřevem, sádrokartonem nebo se zajímá o špičkové technologie pro efektivní, zdravý chránící a čistě broušení.



Servind Automation: Centrum inovací v Tuchoměřicích

Inovace, technologie a budoucnost výroby

Automatizace a robotizace dnes představují zásadní směr rozvoje napříč průmyslovými odvětvími. V Servindu jsme proto v roce 2020 vybudovali samostatné oddělení Business Development – Servind Automation se zaměřením na průmysl 4.0, které se věnuje vývoji, testování a implementaci moderních robotických řešení. O tomto oddělení jsme se vám v minulosti již zmiňovali.

Srcem tohoto oddělení je plně vybavený showroom v Tuchoměřicích, jen několik kroků od hlavního sídla naší společnosti. Technologie showroom je prostor, kde se technologie setkávají s praxí. Zde se rodí prototypy, testují se nové koncepty a vznikají řešení a systémy určené pro skutečné nasazení ve výrobě. Kolaborativní roboti

zde nacházejí uplatnění v celé škále procesů od broušení, leštění a lakování, přes svařování až po manipulaci s díly. To vše v prostředí, které reflektuje nejmodernější trendy průmyslu a ukazuje, že i složité procesy lze díky robotizaci zjednodušit, zefektivnit a posunout na novou úroveň.

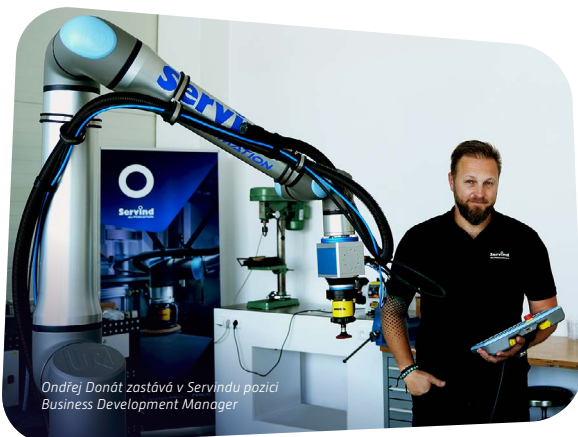


Moderní Technology showroom jako laboratoř budoucnosti

Technology showroom Servind Automation je vybaven tak, aby nabízel plnohodnotné prostředí pro vývoj i testování. Nejde jen o ukázkový prostor, ale o skutečnou laboratoř budoucnosti, kde se kombinuje špičkový hardware, sofistikovaný software a know-how zkušeného týmu. Návštěvníci tak mohou vidět robotické aplikace v reálném provozu. Například procesy broušení a leštění s využitím technologií společnosti Mirka, Flexmill a SUHNER, programování kolaborativních robotů Universal Robots, FANUC a ABB nebo testování

prototypových řešení pro zákazníky z různých odvětví.

V centru dění stojí tým odborníků vedený Ondřejem Donátem, který do projektů přináší inovativní pohled, progresivní přístup a důraz na praktičnost výsledného řešení. Každý člen týmu má zkušenosti napříč obory od mechaniky a elektrotechniky, přes programování až po procesní inženýrství. Díky tomu může Servind Automation nabídnout komplexní servis od prvotní konzultace až po uvedení zařízení do provozu.



Ondřej Donát zůstává v Servindu pozici Business Development Manager

Standardized Sanding Cell: Přelomový krok v automatizaci broušení

Jedním z neambicióznějších projektů oddělení je Standardized Sanding Cell (SSC). Standardizovaná broušící buňka vyvinutá ve spolupráci se společností MIRKA a Universal Robots. SSC reaguje na výzvy, které dosud přinášela výroba zařízení „na klíč“. Zatímco individuální projekty vyžadují náročný vývoj a dlouhé dodací lhůty, SSC nabízí hotové, kompaktní a prostorově úsporné řešení, připravené k nasazení během několika týdnů.

Klíčové benefity SSC:

- Konzistentní kvalita díky robotické přesnosti a opakovatelnosti.
- Vyšší bezpečnost díky minimalizaci manuálního zásahu při broušení.

- Udržitelnost a efektivita – optimalizované využití spotřebního materiálu, menší zátěž na životní prostředí.
- Flexibilita – snadné přeprogramování a mobilita zařízení.
- Rychlá návratnost investice (ROI) díky úsporám času, práce i materiálu.

Buňka je nabízena ve třech hlavních úrovních vybavení (BASIC, ADVANCE, MASTER) a volitelně i jako rozšířená varianta MASTER+. Zákazník tak může získat řešení přesně odpovídající jeho potřebám. SSC tak představuje přelom v přístupu k automatizaci broušení a místo složitého a dlouhého procesu vývoje dostává zákazník k dispozici standardizované zařízení, které lze ihned začlenit do výroby.



Směr: Chytrá automatizace dostupná všem

Servind Automation svou činností dokazuje, že automatizace už dávno není výsadou pouze velkých podniků. Díky kolaborativním robotům a modulárním řešením, jako je SSC, se robotizace stává dostupnou i pro střední a menší firmy. Vize našeho týmu je jasná. Přinášet praktické a inovativní technologie, které zákazníkům umožní zvýšit produktivitu, zlepšit kvalitu výroby a zároveň zajistit vyšší bezpečnost a udržitelnost provozu. Ať už jde o prototypová řešení, nebo standardizované produkty, Servind Automation ukazuje, že budoucnost výroby je v chytré kombinaci lidské kreativity a robotické přesnosti.





Historické Rolsy nebo tramvaje? To a mnohem více objevíte v Liberci

Až budete v Jizerkách nebo na Ještědu, a budete si chtít oddechnout od lyžování či běžek, můžete navštívit muzeum. A nebyli bychom to my, abychom vám opět nedoporučili místo, které voní olejem a benzínem. Dnes jsme si pro vás připravili tip na návštěvu Technického muzea v Liberci. Muzeum vzniklo jako zájmový spolek opravdových nadšenců se zájmem o techniku a průmyslovou výrobu.

Svůj domov našlo v roce 2014 v pavilonech bývalého areálu Libereckých výstavních trhů. Posláním muzea je nejen výstavní činnost, ale organizuje také zájmové kroužky pro děti i mládež. V současnosti se muzeum rozprostírá ve čtyřech pavilonech a na přilehlé venkovní ploše.

Původní pavilon A se zaměřuje především na dopravní prostředky. Obdivovat tady můžete historické osobní automobily ze všech koutů světa a nechybí ani motocykly předválečné a poválečné produkce. Vynechat rovněž nesmíte výstavu mapující 200 let od vynálezu jízdního kola, kde narazíte na opravdové unikáty své doby. Kromě toho zde můžete prozkoumat obsáhlou sbírku vystavených modelů.

Příznivce průmyslové výroby zajistě zaujme expozice v pavilonu B, která mapuje průmyslovou historii Liberce a okolí. K tomu jako bonus přidává prezentaci aktuálních významných firem regionu. Součástí je i expozice Křídla pro Izrael, která vás seznámí s příběhy studentů poválečné Vojenské odborné školy leteckých mechaniků a jejich význam pro vznik státu Izrael.

Expozice pavilonu C vás seznámí s historií veřejné dopravy. Nejenom Praha je známa svými tramvajemi. Zde máte výjimečnou možnost poznat historii regionální tramvajové dopravy. K vidění jsou tu tramvaje české, německé nebo i švýcarské provenienc. A samozřejmě nesmíme zapomenout ani na autobusy starých časů MHD (místní

hromadné dopravy). A to, co neuvídíte ve skutečné velikosti, si můžete prohlédnout ve formě precizně zpracovaných zmenšených modelů tramvají a autobusů, které byly vyrobeny před téměř sto lety. Obdiv návštěvníků také patří expozici Lanovka na Ještěd, která byla otevřena v roce 2024.

Třešničkou na dortu je pavilon D pojmenovaný Království automobilů, ve kterém se vám zatají dech při pohledu na luxusní veterány zvůčných značek Rolls Royce, Ford, Cadillac a mnoha dalších.

Když už zavítáte do Liberce, doporučujeme navštívit i další zajímavá místa. Za návštěvu rozhodně stojí moderní vědecko-zábavní centrum iQLANDIA, ZOO Liberec, Botanická

zahradra Liberec, Aquapark Babylon nebo Rodný dům Ferdinanda Porscheho v přilehlých Vratislavicích nad Nisou.

Adresa:

Technické muzeum Liberec
Masarykova 424/5, Liberec
www.tmliberec.cz

Text: Tomáš Cafourek
Foto: archiv autora

Kam na výlet

