

ACI JIŽ 20 LET
S VÁMI!

GARÁŽ INFO

04/2014

DOBŘE ZPRÁVY PRO CHLAPY V MONTÉRKÁCH

Zpátky na učňák:
**CIZÍ PŘEDMĚT
V TURBODMYCHADLE**

ŘÍDÍME LEGENDY:

**INDIAN
CHIEF CLASSIC**

od  **to sedí!**
Auto Components
International

Reportáž + rozhovor:
„Dragsterlady“ **Patricie Baroňová**

PATRICIE BAROŇOVÁ (viz rozhovor na straně 11) je zvláštním zjevením závodů na čtvrt míle. Tato elegantní dáma pravidelně končí na stupních vítězů v tak testosteronovém sportu, jakým drag-racing bezesporu je. Navíc jezdí na téměř sériovém motocyklu. Má náš respekt.

Trénink “DRAGSTER LADY”

Přilba Lazer OSPREY HYPERSPORT CARBON
10 890 Kč s DPH

Sledujte video na Facebooku:
www.facebook.com/ACIautoCZ

TECHNIKA

Poslední generace Suzuki Hayabusa s mírnými úpravami: Prodloužená kyvná vidlice, snížená sedlová část, karbonové laděné výfuky Yoshimura, stahovák vidlice pro snížení přední části při závodu. Motor s výkonem 200 koní zůstává zatím v sériovém provedení.

Chlapi,

Kromě novinek z oblasti aut a motocyklů Vám tentokrát předkládáme speciální dvoustranu o historii naší firmy. ACI slaví 20. narozeniny a toto výročí k tomu jednoduše vyzývá. Nebudeme přehnaně sentimentální, nebudeme ronit slzy dojetí. Doufáme ale, že na příběhu několika českých kluků zapálených do motorismu, kteří svůj sen o prosperující firmě bez pomoci cizího kapitálu nebo know-how dotáhli z malé garáže do podoby poměrně významné společnosti, může být inspirativní. Ano, místy i trochu úsměvný...

Olina bude tentokrát trochu žárlit - rozhovor jsme věnovali Patricii Baroňové, která na dvěstěkoňové Hayabuse závodí na mezinárodní úrovni ve sprintu. Je prostě dobrá!

Ať se Vám daří!

Tým ACI

Pokud chcete tento magazín dostávat pravidelně, pošlete nám kontaktní údaje (email pro elektronickou verzi, fyzickou adresu pro tištěnou verzi) na email info@aci.cz.

Magazín Garáž Info | Magazín pro chlapy, co drží auta při životě

Vydavatel: ACI - Auto Components international, s.r.o

Těšíme se na Vaše náměty a připomínky. Za případné tiskové chyby se omlouváme. Vydavatel neručí za obsah inzerátů. Komerční nabídky platí do vyčerpání zásob. Změna cen vyhrazena © 2014 ACI - Auto Components international, s.r.o

Jsme s Vámi 20 let!

Jak to začalo

Tři zarytí fanoušci aut a motorismu založili firmu ACI - Auto Components International s.r.o. v suterénních studených skladových prostorech na Veslařském ostrově v Praze Podolí. To bylo v roce 1994. Jediným kapitálem byly vlastní úspory a drobné půjčky od kamarádů. Určitě byly bezpečnější cesty do čeho pustit peníze, ale chtěli dělat jen to, co je fakt zajímavé a k čemu měli vztah.

Risk se vyplatil. Jejich obrovské pracovní nasazení přineslo i první obchodní úspěchy malého týmu (bylo jich pět), který udělal dojem na belgickou společnost Van Wezel, evropskou jedničku s karosářskými díly z druhovýroby. Po roce získali výhradní zastoupení pro Českou a Slovenskou republiku. To byl pro ně ohromný úspěch.

Partnerství s Van Wezelem, novým společníkem mladé ACI, jim umožnilo získat náskok před konkurencí a dodávat díly kvalitnější, které prošly testovacím centrem přímo v Belgii. Zanedlouho se stal ostrov pro ACI malým a tak se v roce 2002 přesunuli do první vlastní provozovny, části areálu bývalé JAWY ve Strašnicích. Tehdy bylo v ACI 50 zaměstnanců, sklady zabíraly 4 500 m² plochy. Jako zázrakem o půl roku unikli před povodněmi. Kdyby se nestačili přestěhovat, blatníky by se určitě zašprajcovaly o Karlův most.....

Za pár let ani strašnický areál nestačil a tak ACI vybudovala největší velkosklad karosářských dílů v ČR v Praze Běchovicích s celkovou užžitnou plochou 15 000 m². Zde sídlí od roku 2008.

Největší odměnou pro 125 ti členný tým ACI je „spokojený zákazník“ a to je pořád baví a zároveň motivuje.

1994

Na start společné firmy se ve své garáži připravuje posádka ve složení: Van Gael, Plaček, Pleskač. Následují další spolupracovníci:

Lubomír Plaček



Miloš Bořický, Tomáš Pertold, Filip Pleskač



Marek Koplík



Josef Štrobl



Petr Havlíček



Tomáš Bořický



1995

První firemní auto - Mercedes 207, r. v. 1981, 250 tis. km najeto, když začínalo. Ještě dnes ho můžete potkat na silnici!



1998

První noční zavážení zboží prodejčům



2002

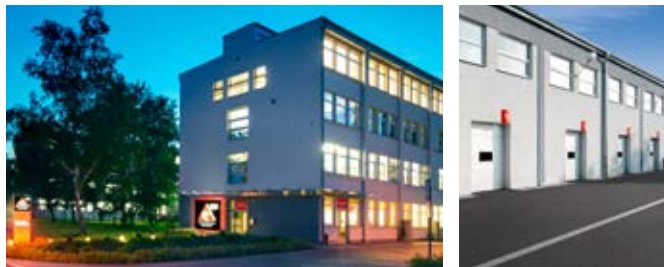
Přestěhování do první vlastní provozovny ve Strašnicích



2008

Přestěhování do provozovny v Běchovicích:

15 000 m², rozšíření závozů, precizní kontrola při příjmu zboží, následné přebalování zboží, logistika: dvojitá kontrola při expedici



2010

Nová maskotka



2012-2013

Olinky ve Fiatu 500

V rámci naší roadshow jste mohli potkat naše „Olinky“ ve své dílně.



2014

Když můžeme, pomůžeme:

Za 20 let existence ACI jsme podpořili celou řadu dobročinných nadací. Jsme například dlouholetý partner organizace Raná péče EDA, která pomáhá dětem se zrakovým postižením.

www.ranapece.eu



Filip Pleskač, jednatel ACI,
Petra Mžourková, ředitelka
EDA raná péče

již **20** let
jsme s vámi...



Lazareth Wazuma V8F Matt Edition

Čtyřkolka je praktická věc. Můžete s ní odvézt zásoby na chalupu, svést z lesa zastřeleného medvěda pokud jste myslivec, nebo si zahrát na motokářře, i když je vám 95. A nebo proháňet supersporty na dálnici... pokud tedy máte Lazareth Wazuma s třilitrovým motorem V8 z Ferrari.

250 koní se žene přes převodovku z BMW M3, pneumatiky šíře 315 a s 650 kg lehkým strojem dokáže velmi slušně zahýbat. Zajímavé je, že tato přemotorovaná šílenost pochází z levicové a nonšalantní Francie.

OLINA: "KDE TO MÁ RAKETY ZEMĚ-VZDUCH? NEJDOU VIDĚT, ALE URČITĚ TAM NĚKDE JSOU..."

Lamborghini Veneno na palubě

Když chce automobilka udělat pěkné promo fotky nového vozu, většinou jej obklopí modelkami, vyfotí vedle zajímavé architektury, nebo na krásné horské cestě. Jak by ale vypadala modelka (budova nebo přírodní scénérie), která by svými tvary odpovídala designu Lamborghini Veneno? To bychom vidět nechtěli. Marketingoví hoši z automobilky také ne, proto se rozhodli tento sériový batmobil nafotit na palubě italské letadlové lodi. Upřímně, pořád je to málo...

OLINA: "TO NENÍ ÚNOS MIMOZEMSKÝMI PIRÁTY, VY VEMENA. TO JE LAMBORGHINI VENENO NA LETADLOVCE!"



Elektrický Harley poprvé v Evropě

Na milánské výstavě EICMA byl k vidění Harley Davidson LiveWire - motorka legendární americké značky s elektrickým pohonem. Stroj, který na jedno nabití v délce 30-60 minut ujede až 210 km, nepřipomíná nic z aktuální ani historické produkce HD. Konzervativní značka nedávno rozšířila portfolio o menší levnější motorky pro začátečníky, nyní testuje zájem o čistě elektrický stroj.

OLINA: "TO ABY U TETO-VACÍCH SALÓNŮ PŘIPRAVILI DOST ZÁSUVK..."

Cinquecento s motorem Lamborghini ???

Fiat 500 poslední generace je dobré auto. Pokud jedete ve verzi s motorem 1.2, mohli byste mít pocit, že podvozek by zvládl o něco víc než mu je agregát schopný naložit. Zvládl by ale původní malý Fiat 6,2 litrový motor V8 z Lamborghini Murciélago? Názory na to se různily, tak nezbývalo než do útrobu Fiatu 580 koňový motor nainstalovat a šlápnout na plyn. Tuto kreaci mají na starosti pánové z firmy Oemmedi Mechanics. Jejich snaha o zhmotňování pubertálních snů vykazuje značnou recidivu: Již dříve vytvořili „pětistovky“ s motory z Ferrari 3.0 V8, nebo s boxerem Porsche.

OLINA: "CO SE STALO S DÁRCEM MOTORU? DALI DO NĚJ TŘÍVÁLEC Z FIATU??? OTÁZKY, SAMÉ OTÁZKY.."



Létající auto ze Slovenska

Pokusy o výrobu létajícího auta tu byly vždy. Přijít k takovému nápadu není těžké, stačí postát pár minut v koloně. Realizace je však horší, pokud člověk není Fantomas nebo Tleskačův starší brácha.

První smysluplný koncept se zrodil na Slovensku. Zajímavé na něm je především to, že opravdu funguje. Po silnici dokáže jet 160 km/h s dojezdem 875 km a spotřebou 8l. Za 20 vteřin se stroj změní v letadlo, které letí až 200 km/h, na plnou nádrž uletí 700 km a k rozjezdu mu stačí 200 metrů asfaltu nebo trávy. 450 kg těžký vehíkl s motorem Rotax se zvedá už při rychlosti lehce nad 100 km/h. Jediným omezením je prý menší komfort na silnici způsobený tuhými předními nápravami.

OLINA: "UŽ VIDÍM JAK S TÍM PŘIJEDU DO SVÉHO SERVISU: FRANTO, PODÍVEJ SE MI NA TO, VE VÝKRUTU CÍTÍM VIBRACE VE VÝŠKOVCE.."

Nová Ninja má kompresor a 300 koní

Kawasaki vždy uměla silné motorky. Nedávno představená Kawasaki Ninja H2R však jde za jakýkoliv rámeček. Klasický řadový čtyřválec je dopován kompresorem, takže dosahuje výkonu 300 koní, což je kolem absurdních 1 500 koní na tunu. Motocykl s hmotností pod 200 kg má karbonovou kapotáž s výraznými aerodynamickými prvky.

Na výstavě EICMA v Miláně byla představena silniční verze s názvem Ninja H2. Výkon přeplňovaného motoru o objemu 998 cm³ je 197 koní, s náporovým sáním 207 koní.

OLINA: "300 KONÍ? BYLO JASNÉ, ŽE TOHLE ZELENÝ EUROÚŘEDNÍK NA CESTY NEPUSTÍ..."



Přilba Lazer Mambo Navy: 3 290 Kč



INDIAN CHIEF CLASSIC



J Původní Chief nahradil v nabídce značky zastarávající model Powerplus. Ten však v portfoliu firmy figuroval dál pod jménem Standard. Chief plnil roli většího, silnějšího motocyklu, Indian dále nabízel lehčí a agilnější typ Scout. Na svou dobu pokrokový Indian Chief si získal značnou oblibu a během desetiletí se stal jedním z nejznámějších motocyklů v historii. Od počátku až do roku 1940 neměl odpružení zadního kola. Od 40. let získal jak zadní odpružení, tak i své charakteristické hluboké blatníky. Vojenský model Indian 340-B, odvozený z Chiefa, sloužil v několika armádách, včetně americké (3 000 kusů) a Francouzské (5 000 kusů). V roce 1950 přišla nová verze s teleskopickou vidlicí a motorem

Indian Chief Classic je novým modelem vzkříšené slavné americké značky. Původní Indian Chief byl v nabídce americké značky od roku 1922 až do jejího konce v roce 1953. Nový model má zajistit značné návrat na výsluní a je tedy zřejmé, o jak důležitý motocykl jde. Podaří se mu však zaujmout v tolik nabitě kategorii velkých cruiserů?

s objemem zvětšeným na 1 300 cm³. To už ale světový vývoj motocyklů zmizel za horizontem a o tři roky později strýček Indian odešel do věčných lovišť.

Pokusů obnovit legendární značku bylo několik. Motocykly sestavené z katalogových dílů úpravců Harley Davidson a motorů S&S však nemohly na někdejší slávu navázat. Když se značky ujal koncern Polaris, výrobce sněžných skútrů a moderně střížených cruiserů značky Victory, začalo se blýskat na lepší časy. Koncern má kapitál na to udělat zmrtvýchvstání pořádně, má i motivaci, neboť legendární značka mu pomůže prodávat motocykly zájemcům o tradiční americké řemeslo.

Příchod náčelníka

Loni představený Chief Classic disponuje všemi ikonickými prvky, které jsou pro motorku s tímto názvem nezbytné: mohutný dvouválec do V, hluboké dekorativní blatníky, plastika indiána na předním z nich, široké sedlo se cvoky po obvodu, pneumatiky s bílými boky. Retro styl je u motorky, která má navázat na historii, sázkou na jistotu.

Na pohled velmi působivá motorka umí zaujmout i notnou dávkou vnímané kvality. Ani pousedenutí do širokého sedla však nepřináší příslib zážitků nad běžný rámec této kategorie. Pokud má však Indian vykopat válečnou sekeru, nutně potřebuje nabídnout víc...

Po rozjetí jsou však všechny předsudky pryč. Stačí vzít za plyn zařadit jedna, dva... člověk hned zapomene, že jede na cruiseru, dokonce zapomene, že jede na legendě jménem Indian Chief... Že vše funguje jak má, se dalo čekat, že to bude tak bavit se dalo čekat už méně. Radost, s jakou jde „šéf“ za plynem, lehkost s jakou zatáčí, zvuková kulisa tvořená brumláním motoru a nezvyklým kvílením palivového čerpadla připomínající nízko letící vrtulník, to vše dohromady roztahuje rty k širokému úsměvu už od prvních metrů jízdy. Pohledy kolemjdoucích, které vizuálně silný Indian přitahuje všude, kde se vyskytne, tento návykový pocit ještě umocňují.

Nízký průlet

Motor o objemu 111 kubických palců (1 811 cm³) posílá na zadní kolo 160 Nm točivého momentu a přes 350 kg těžký stroj dokáže razantně rozpochybovat. Limitem pro rychlost je zde spí-

še odpor vzduchu působící na ležérně sedícího jezdce s rukama na širokých řídkách než ochota výborného motoru. Podvozek je naladěný poměrně komfortně, dovedně skrytý páteřní hliníkový rám umožní velmi jisté vedení stroje v rychlých zatáčkách. Agilní řízení je vyloženě zábavné – schopnost proplést se velkoměstským provozem by rozložitému stroji hádal málokdo, ale je tu!

Skrytý talent

Nejde psát o novém Indianu a nesrovnat jej s odpovídajícím motocyklem „té druhé“ legendární americké značky. I z toho důvodu část testovací trasy vedla stejnou cestou, na které jsem nedlouho předtím jel na Harleji Softail. Výsledek? Indian, díky svému moderněji pojatému podvozku, ohromujícímu motoru i o poznání schopnějším brzdám dává jezdcovi větší jistotu a víc střelného prachu do startů. Ve výsledku člověk jede s Náčelníkem rychleji. V situacích, kdy by s Harlejem takticky vyčkával, zatáhne za plyn a předjede, zařadí se do mezery v koloně aut. Zkrátka zcela přirozeně si troufne na kousky, které pro kategorii cruiserů nejsou zcela běžné. Že jsou cruisery hlavně o pohodě a kochání? A je větší pohoda kochat se návěsem kamionu na konci kolony, nebo vzít za plyn, předjet kolonu a užívat si výhled do krajiny nerušeně?

Návrat amerického domorodce se zkrátka povedl. Zdaleka nejde o stroj pouze na víkendové vyjížďky. To ani náhodou. Původně plánovaný několikahodinový test se protáhl nad plánovaný rámec a Náčelník se stal společníkem pro běžný pracovní den... Ukázal se být dobrým přítelem pro dlouhý kouř u táborového ohně i bezproblémový a užitečný společník při každodenním lovu v (městské) džungli. **G**



Děkujeme firmě MR43 za půjčení motocyklu.



Cizí předmět v turbodmychadle

Příčinou častých závad objevujících se na turbodmychadlech je poškození mechanismu cizími předměty. Turbína běžně rotuje rychlostí 100 000 otáček za minutu, při této rychlosti je kontakt s jakýmkoliv cizorodým tělesem většinou fatální.

Vniknutí přes vzduchový filtr

Přes nefunkční, nebo špatně nainstalovaný vzduchový filtr může k turbodmychadlu proniknout drobnější znečištění ve formě písku, soli a podobně. To pak rotuje ve vstupní komoře a rychle eroduje náběžné hrany lopatek (projevuje se zpočátku jen pískáním), později celé lopatky i povrch vstupní komory. Zde je typickým příkladem Škoda Octavia II, u které díky nešikovné konstrukci filtrboxu může docházet k obtékání mechanických nečistot okolo filtru.

Tvrdé předměty, kam kromě písku a soli může patřit třeba i šupina rzi z potrubí, způsobí výše zmíněné poškození lopatek, v některých případech – podle velikosti předmětu - jejich ohnutí.

Vniknutí při neodborném servisním zákroku

Velké nebezpečí pro turbodmychadlo je sám mechanik, který před

konečnou montáží z útrob stroje neodstraní vše, co tam nepatří, ať už jde o část nářadí, nebo trosky původního turbodmychadla.

O následcích styku turbíny s tvrdými předměty jsme se zmínili, fatální následky však mají i měkké předměty (dílenské hadry, papírové ubrousky), které mohou způsobit deformaci lopatek dmychadla, v extrémním případě i jejich ulomení (čímž se z úlomků stává další cizí předmět a destrukce je velmi rychlá).

Jak dál

Výše zmíněné problémy doprovází celá řada nepříjemných příznaků, od nestandardních zvuků, až po větší či menší ztrátu výkonu. Řešením je téměř vždy repase nebo výměna turba. Mnohem výhodnější je prevence. Důležitá je zejména včasná výměna maziv i filtrů a jejich důkladná instalace. **G**

PATRICIE BAROŇOVÁ (44)

Vystudovala Vysokou školu finančně správní v Praze, obor marketingová komunikace. Pracovala v několika IT firmách, nyní působí jako marketingová manažerka střední školy Czech Sales Academy v Trutnově, kde také vyučuje. Závodní licenci má od roku 2011. Je vdaná, manžel je její hlavní mechanik.



Patricie Baroňová

Není moc žen, které si troufnou na silnou motorku. Už vůbec není moc žen, které si troufnou na silnou motorku a pak se s ní postaví na start mezinárodních závodů ve sprintu. Patricie Baroňová je jednou z mála.

Jak jste s motorkami začala?

Asi jako každá ženská, tedy jako „batůžek“. Začala jsem jako spolujezdec s partičkou, hodně mě to chytlo, tak jsem se rozhodla to vyzkoušet.

Jak je to dlouho?

Dlouho (smích). Na motorce jezdím 16. rokem... Ale začala jsem celkem pozdě.

Na čem jste jezdila nejdříve?

Prošla jsem si klasickou motorkářskou evolucí. To čím kluci procházejí od třinácti, jsem já začala až po dvacítce. Od stopětadvacítky přes šestistovku, sedmistovku... až jsem skončila u Suzuki Hayabusa. A tam to všechno začalo.

Na té teď závodíte?

Ano, pořád ji vylepšujeme. Pořad je kam jít. Mám výfuky, převody předělané do pomala, a elektronické řazení, prodlouženou kynnou vidlici...

Jaké závody jezdíte?

Mistrovství Evropy, přebor ČR v rámci Czech Drag série, Dragster EuroGames a seriál závodů Automotosprintu. Jezdím kategorii Pro Street, což je kategorie téměř neupravených sériových motorek a druhou kategorií, kterou jezdím, jsou Super Street Bike - upravené motorky.

Na kategorii Competition myslíte?

Dejte mi rok, maximálně dva... (smích) Těch 280 na konci a necelých 7 vteřin... je to lákavé. Přemýšlíme kam dál, v kategorii Pro Street mám své místo jisté, v kategorii SSB je už povoleno nitro, turbo a konkurence je tam obrovská, stroje mají přes 400 koní...

Jakou rychlost máte na konci ¼ mílové dráhy?

Teď je můj rekord 234 km/h. Ale samozřejmě jsem s tím jela i mnohem víc... na letišti.

Na letišti?

Opravdu, jsem zastáncem toho, když chce někdo závodit, ať se

ukáže na k tomu určených místech, ne v provozu. Jediné co si ze závodů беру do provozu, jsou starty na semaforech (smích). Je to vítaný trénink reakcí.

Jak dlouho Vám vydrží jeden motor?

Motory v Hayabuse jsou předimenzované... já jezdím stále s původním motorem. Jediné co trpí, je samozřejmě spojka a zadní pneumatika, těch spotřebuji hodně.

Jak často trénujete?

Snažím se vždy, když to jde a pak před závody přijet dřív a potrénovat přímo na místě.

Bojíte se?

Dobrá otázka... Já říkám, že musím vypnout ženskou část a nechat mužskou. Kdybych v sobě nechala to ženské myšlení, tak bych neodstartovala... Vnímání je jiné.

Pokud to pak jde přepnout zpátky, tak je to dobré...

To je pravda... nechávám to jen na těch 10 sekund...

Jak se daří skloubit sport s prací?

Není to lehké, ale jde to. Dělá obchod a marketing pro střední školu a zároveň tyto předměty učím, je to dobrá kompenzace sportovního života. Dobře se to doplňuje.

Daří se Vám stále zlepšovat?

Na výkonnosti se stále pracuje. Teď jsem skončila druhá, v kategorii SSB jsem nejela... Často záleží na konkurenci. Hlavně v SSB, když tam přijedou Němci, je to úplně jiná úroveň.

Jezdíte dragstery více žen?

Kdepak, pouze já a jedna juniorka. Říkám si, že je to škoda, protože je to jeden ze směrů, který by měl ženské bavit.

Jaké máte další cíle?

Nutně bych se potřebovala proletět v nějaké stíhačce. To musí být taky úžasné. **G**

A-TECH



baterie A-tech

Dáváme více:

- Větší startovací proud
- Více olova, větší výdrž
- Vyrobeno v EU

od  to sedí!
ACI
Auto Components
International

více na www.aci.cz