

DOBŘE ZPRÁVY PRO CHLAPY V MONTÉRKÁCH

Zpátky na učňák:
VENTILÁTORY



**Tipy na zvýšení
výkonu auta**

ŘÍDÍME LEGENDY:

PORSCHE 911 S LOTEC



Stanování na Lipně s Alfou GT



Slovenské hory s Mazdou CX3

Prázdniny: Jaké byly?

V době levných letů je plný vzduch dovolenkářů mířících do exotických krajín. Naštěstí jsou stále i tací, kteří vyráží za dobrodružstvím v autě. Případně si v cílové destinaci půjčí auto (nebo aspoň tuk tuk) a okusí tamní benzinovou kulturu. Tady jsou fotky, o které se s námi podělili naši čtenáři. Děkujeme a posíláme zábavnou pozornost.



Romantika v Mariánských Lázních s Mercedesem A



Klasická BMW potěší víc než plážová selfie



Nová generace trénuje na okruhu

Chlapi,

máte ve svých zlatých rukou nejspíš nejnabitější číslo našeho magazínu v historii. Přiblížíme vám v něm, jak jezdí kultovní Porsche 911, podíváme se, jaká levná auta porostou na ceně, zeptali jsme se jak se závodí s naftovou Fabií v rally a dáme pár tipů, jak zvýšit výkon auta. Samozřejmě to není všechno, protože klasicky na poslední chvíli poslala své novinky ze světa aut snaživá, ale rozevlátá Olina a také tu máme něco pro ty z vás, kteří na učňáku chyběli, když se probírali ventilátory...

Užijte si to, a ať se dílo daří!

Váš tým ACI.

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

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 © 2017 ACI - Auto Components international, s.r.o.

Posviťte si na práci

DOBÍJECÍ PRACOVNÍ LED REFLEKTORY

- Výkon 10 až 84 W
- Světelný tok až 7200 lm

Kód: 9905951 - 55

Cena od 926 Kč
(36,43 EUR)



Prachové štíty brzd

- Více než 200 různých typů
- Pro více než 150 modelů aut

Ceny od 214 Kč (10,86 EUR)



Probudí každou mrtvolu

POMOCNÝ STARTOVACÍ ZDROJ PRO OSOBNÍ AUTOMOBILY

- Maximální proud 1600 A (12V)
- Ochrana proti přepólování

Kód: BAT117

Cena: 8 251 Kč (305,33 EUR)

Stop vykuněným autům

ELEKTRONICKÝ ODPUSOVAČ KUN A HLODAVCŮ

Kód: 9901025

Cena: 543 Kč (20,40 EUR)



Igelit

IGELITOVÝ SERVISNÍ POTAH NA SEDADLA

- Role 50 ks
- V nabídce i role 100 ks

Kód: X POTAH

Cena: 362 Kč (14,24 EUR)

Je to dost hustý?

OPTICKÝ HUSTOMĚR 4 V 1

- Refraktometr slouží ke kontrole provozních kapalin (chladičů, elektrolyt, do ostřkovačů, ADBLUE)

Kód: AC 2099Q

Cena: 1 159 Kč (45,56 EUR)



Startovací kabely

- Pro osobní automobily
- Vyrobeno ze 100% mědi
- 600 A, délka 4 m, průřez 25 mm

Kód: BAT065

Cena: 695 Kč (25,69 EUR)

Ceny jsou maloobchodní s DPH

Plechová klasika

KANYSTR NA POHONNÉ HMOTY

- 20 l (v nabídce i 5 l a 10 l)

Kód: 9901320

Cena: 647 Kč (24,36 EUR)



Mercedes v extralize

Dlouho očekávaný hypersport Mercedes AMG Project One je tady. Hybridní raketu mířící do společnosti veličanů La Ferrari a Porsche 918 pohání elektricky přepínatelný spalovací šestiválec o objemu 1,6 l, doplněný třemi elektromotory (jeden na klice, další dva u předních kol). Celkový výkon přesahuje 1 000 k, zrychlení na 200 km/h je pod 6 s, maximální rychlost přes 350 km/h. Vůz, který byl postaven s maximálním využitím technologií z F1, ujede 25 km na čistě elektrický pohon.

OLINA: "BUDE TO NEJSPÍŠ NEJDRAŽŠÍ JEDNA-ŠESTKA NA TRHU...!"



Infiniti Prototype 9

Firmy většinou staví koncepty, aby ukázaly nový designový směr, technologický pokrok nebo historii své značky. Infiniti, patřící Nissanu, nedisponuje v mimořádné míře ani jedním z těchto parametrů a tak si postavila koncept čistě pro radost: Monopost, připomínající předválečné evropské závodní vozy, jaké dělali třeba Mercedes nebo Auto Union. A aby byl výsledek ještě neuvěřitelnější, je celé na elektriku. Maximální rychlost má být kolem 225 km/h.

OLINA: "STRÍBRNÝ ŠÍP MADE IN JAPAN NA BATERKU? NĚKDO SE TU KRÁSNE ZBLÁZNIL...!"

TVR je zpátky!

Legendární britský malovýrobce sportovních vozů v posledních letech často měnil majitele, ale dnes konečně představil svůj dlouho očekávaný nový supersport: Nový Griffith má motor 5l V8 z Mustanga, avšak upravený u Coswoth, suchou hmotnost 1 250 kg, 400 koní na tunu a stát má v přepočtu přes 2,5 milionu korun. Líbí se?

OLINA: "JEDNA Z MÁLA ZPRÁV, KDE SE NEBAVÍME O ELEKTRICE. DÍKY TVR!"



Elektrické štěně

Znáte to, všechna mláďata jsou roztomilá, mají hebký kožíšek, roztomilá očička... máte chuť je poškrábat za ouškem, dát jim napapat a kdo to má jinak je cynický vyvrhel... Jestli nějaké auto dokáže vyvolat podobné pocity, je to tento elektrický prototyp dodávky pro britskou poštu. Je malý, červený a roztomilý. Vyrábí jej britská firma Arrival.

OLINA: "ZŮSTAŇ! A JESTLI UDĚLÁŠ V GARÁŽI HROMÁDKU, NIKAM S TEBOU NEPOJEDU!"



Williams vzhlíží k elektrice

Věhlasná firma Williams, známá především ze světa F1, kromě vývoje vzduchem chlazeného boxeru pro Singer stačila představit zcela novou platformu pro elektrické vozy. Že to od ní nikdo nečekal? Nevadí. Kompaktní šasi s kompozitovými díly má být o celých 40% lehčí než běžně používaná koncepce, což má zákazníkům, kteří na ní postaví své vozy, poskytnout výraznou konkurenční výhodu.

OLINA: "DOUFÁM, ŽE STEJNĚ JAK AUTOMOBILKY LADÍ SVOU TECHNIKOU NA DOBU ELEKTRICKOU, LADÍ I ELEKTRÁRNY SVOJE JADERNÉ REAKTORY...!"

Návrat rychlého Francouze

Jeden z nejlepších sportovních hatchbacků je zpět. Nový RenaultSport Megane má standardně řízení všech 4 kol a čtyřválcovou jedna-osmičku dopovanou turbem na nějakých 280 koní, známou z vozu Alpine A110. K dispozici je manuální řazení i dvouspojkový automat. Podvozek bude na výběr ve dvou úrovních tvrdosti.

OLINA: "ÓLALA... VŮDCE LEVICOVÝCH SPORTÁKŮ JE PŘIPRAVEN DOBÝT BASTILU."





PORSCHE 911 S LOTEC

Porsche 911 je legenda, ikona, kult. Těžko bychom hledali někoho, kdo tento vůz nezná. Stal se synonymem technické vytríbenosti i designové nadčasovosti. Vůz, už od pohledu slibující nevšední řídičské zážitky.

Každá automobilová značka by chtěla mít v nabídce tak ikonický vůz jakým je 911, ale je jen několik málo aut, které mají být jen srovnatelný status.



Když se řekne 911, ať už kouzelnou číslovku čtete česky, nebo jako „nineeleven“, případně „neunelfer“, vždy víte jak auto vypadá a co od něj čekat.

Obdiv fanoušků však může být i svazující, jak se v Porsche přesvědčili vždy, když původní koncept 911 v zájmu evoluce změnili. Velkou vlnu nelibosti zvedl přechod na vodou chlazený motor v roce 1998 (po 34 letech výroby vzduchem chlazeného), ale i jakákoliv větší změna stylingu. Co se nemění vůbec, je základní silueta vozu. Co na tom, že jsou designéři Porsche někdy označováni za nejlínější na světě, co na tom, že typická svažující se silueta zádí potřebuje mohutný spojler, aby se generoval nějaký aerodynamický přítlak (hmotnost motoru za zadní nápravou stačila v pomalejších dobách), co je pro 911 esenciální, zde musí zůstat: Ikonická silueta, plochý šestiválec u zadní nápravy, výkon a skvělá ovladatelnost.

Legendu pomohly budovat i sportovní úspěchy. 911ky byly upravovány soukromými týmy i samotnou továrnou pro okruhové závody, rally a další formy soutěží. Jedná se o jeden z nejúspěšnějších závodních vozů vůbec. V polovině sedmdesátých let vyhrála 911 Carrera RSR s atmosférickým plněním hlavní závody světového šampionátu, jako je Targa Florio a 24 hodin Daytona, a to i proti prototypům. 935 turbo, odvozený z 911, získal vítězství v 24 hodin Le Mans v roce 1979 a Porsche



s vozy odvozenými od 911 vyhrálo mistrovství světa značek v letech 1976, 1977, 1978 a 1979.

IKONA NA TŘI

Porsche 911 bylo vyvinuto jako mnohem výkonnější, větší a pohodlnější nástupce úspěšného Porsche 356. Nový vůz veřejně debutoval v roce 1963 na Frankfurtském veletrhu. Původně byl označen jako Porsche 901, podle interního čísla projektu. Peugeot však kontroval protestem s tím, že má ve Francii výlučná práva k názvům vozů tvořenými třemi čísly s nulou uprostřed. Takže místo prodeje nového modelu s jiným jménem pro Francii, změnil Porsche název na 911. V následujícím roce již byla 911 v prodeji.

Porsche 911 se vyrábělo až do roku 1989, kdy byla představena verze s interním označením Porsche 964. Obchodní označení však zůstalo „911“.

Původní 911 měla vzduchem chlazený, za zadní nápravou umístěný šestiválcový plochý dvoulitr (1 191 cm³) o výkonu 130 koní. Autu dlouhému 4 290 mm s pohotovostní hmotností 1 080 kg dokázal udělit maximální rychlost 210 km/h. Také zrychlení z 0 na 100 km/h dosahovalo slušné hodnoty 8,7 s. Motor byl koncepčně podobný čtyřválcovému 1,6 l agregátu modelu 356. Výkon přenášela pětistupňová manuální převodovka Type 901. Vůz byl koncipován jako 2 + 2, s malými zadními sedačkami. Tvary karoserie byly do značné míry prací Ferdinanda „Butzi“ Porscheho (syna Ferdinanda „Ferry“ Porsche) s přispěním Erwina Komendy, vedoucího vývoje šasi. Nějakou dobu by v produkci ještě model 912, což je 911 se čtyřválcem z 356.

První 911 S byla představena v roce 1967 s motorem nalaďeným na 160 koní. Tehdy byla poprvé k dispozici také slavná

pětipaprsková litá kola Fuchs. O potenciálu motoru svědčí i to, že jeho závodní verze pro vozy 904 a 906 dosahovaly 210 koní. Počátkem 70. let se 911 dále vyvíjela. Olejová nádrž se posunula před zadní nápravu, což zmírnilo přetáčivost danou koncepcí s většinou hmotnosti v zadní části vozu. Objem motoru vyrostl na 2 341 cm³ a výkon dosahoval až 190 koní ve verzi S. „Eška“ té doby jsou považována za jedny z nejlepších klasických Porsche.

911 S

Testovaný model začal svůj pohnutý život jako 911 S roku 1974. V tomto roce proběhlo u 911 několik důležitých změn. Předně, objem motoru vzrostl na 2 687 cm³ a dostal mechanické, „kontinuální“ vstřikování K-Jetronic CIS od firmy Bosch. Standardní 911 dosahovala výkonu 150 koní, model S byl posílen na 175 koní. Všechny modely tohoto ročníku dostaly nové nárazníky vyhovující americkým předpisům pro bezpečnost v nízkých rychlostech. Porsche přišel na rozdíl od mnoha jiných značek s elegantním řešením: Nárazníky byly namontovány na hliníkové trubce, která se při nárazu v rychlosti 7 km/h nebo vyšší zdeformovala a musela se vyměnit. Karoserie tak byla lépe chráněna a při malých nárazech nebyla poškozena hlavní světlá. Prostor mezi karosérií a nárazníky zakrývala gumová „harmonika“. Nárazníky nyní byly umístěny výše, proto se boční blinkry přemístily z blatníků do nárazníků. Modely 1974 dostaly také nová sedadla s integrovanými opěrkami hlavy.

Náš vůz prošel mezi lety 1974-1975 úpravou u věhlasného německého závodníka a úpravce Kurta Lotterschmida a jeho značky Lotec. Přestavba zahrnovala především rozšíření vozu, implementaci motoru z verze RS, lehčích hliníkových dveří (obojí se nedochovalo), doplňkového chlazení motoru, závodního rámu, závodních sedaček a volantu. Do České republiky

se vůz dostal kolem roku 1987, ale moc toho zde nenajezdil. Po nehodě a částečné opravě byl až do roku 2015 uskladněn v nekompletním stavu.

NOVÝ ŽIVOT

Nový majitel vůz získal ve značně zašlém stavu, navíc po havárii na jeho levou přední část. Na druhou stranu něco kolem 40 tisíc najetých kilometrů dávalo naději na značnou zachovalost důležitých částí. Po dvou letech práce je tato 911 zpět ve stavu z 80. let. Jak jezdí?

Středobodem řídičského zážitku z tohoto vozu je jeho motor – zde po Lotterschmidově úpravě s objemem 2 993 cm³ a výkonem okolo 230 koní. Vzduchem chlazený boxer se projevuje jak se patří syrově co do jízdních projevů i zvuku. Není to přitom frenetický exhibicionista, ale spíše rozvážný atlet s dobře dávkovatelným výkonem, který pracuje velmi předvídatelně. Přibližně jedenáct set kilogramů živé váhy rozpohybuje se slušnou sportovní dynamikou a podvozek s nezávislým zavěšením všech kol, tlumený torzními tyčemi, radost nepoka-

zí. Naopak - i při divočejších manévrech dává pocit jistoty. Že od něj nikdo nečeká zvláštní dávku komfortu je jasné.

Vyrážíme ven z města, tempo zrychluje. Stále si užívám zátahu motoru i jeho projevu, ale ve srovnání s ním se začíná projevovat slabší výkon brzd. Nejspíš sem bude směřovat další úsilí majitele vozu. Řazení neumožňuje rychlé kopání kvaltů jak u novějších sportáků, rozvaha, přesné vedení páky kulisou a nejlépe i meziplny při podřazování, jsou potřeba a vlastně patří ke kouzlu řízení klasických sportovních vozů. Přesto si uvědomuji, jak obrovský pokrok znamenala 911 ve své době nejen pro značku Porsche: Mám možnost srovnání s modelem 356 a rozdíl v přesnosti ovládnutí, dynamice i pocitu z řízení je snad větší než jen jedna vývojová generace...

911 ze 70. let dokáže zprostředkovat opojný pocit z řízení legendy, ale stále dobře baví, i když odhlédneme od jeho ikonického statusu. Skvělá volba pro toho, kdo si chce užít jízdu v klasickém sportovním autě, ale nechce „dostat na zadek“ od Octavie RS... **G**



10 dostupných aut na kterých vyděláte

Když se cena určitého auta dostane až na dno, jsou dvě možnosti, co může nastat: Buď má auto předpoklady k tomu stát se klasikem a časem začne jeho cena rychleji nebo pomaleji růst, nebo... nebo se nestane vůbec nic a dřív nebo později zmizí někam na vrakoviště. Podíváme se na několik relativně dostupných aut, které by mohly být dobrou investicí.

Faktorů, které rozhodují o tom, zda se dané auto stane klasikem nebo neprodejným šrotem je několik. Aby auto zklaštilo, nemusí se vždy nutně vyskytnout všechny. Prvním z nich je rodokmen. Výrobce vytříbených ušlechtilých sportovních vozů navržených z vášně k rychlosti

vyprodukuje budoucích klasiků mnohem více než výrobce lidových vozů navržených na základě marketingového průzkumu. Exkluzivita je sázkou na jistotu. Něco hodně rozšířeného nebude mít nikdy takovou hodnotu jako vzácný kousek vyrobený v limitované sérii.

Technická nebo designová zvláštnost aut, která na trh přinesla něco nového, revolučního je jeden z nejjistějších předpokladů pro vstup mezi ceněné klasiky. Tady je náš subjektivní výběr aut, se kterými neuděláte chybu. Projedete se a při dobré péči jejich cena poroste.



1 Maserati 3200 GT

Jedno z nejkrásnějších GT vůbec bylo pro značku dost zásadní. Tímto modelem začala obroda značky. Spojila se v něm tradice Maserati (v podobě V6 biturbo), technologie Ferrari (řízení a elektronický podvozek) z úchvatným designem (Giugiaro, Italdesign). Pěkné kusy se dají najít za půl milionu a časem se cena vyšplhá na několikrát sobek.



2 Porsche 924

Poněkud zvláštní Porsche. Původně to mělo být VW a mělo motor z nákladáku, ale je to Porsche, takže bude bavit, je zatím levné a ubývá jich, tím pádem ceny začínají růst. Doporučujeme verzi s motorem 2,5 l, což je vlastně 944 v těle 924...



3 Maserati Ghibli

Původnímu Maserati Ghibli z 90. let se frontální útok na pozice prémiových německých značek příliš nezdařil. Až budete řídit tohoto rychlíka s 300 k a uslyšíte zvuk jeho motoru, bude vám to fuk. Ve své době mělo tohle auto nejvíce koní na litr ze všech produkčních aut. To vše dnes za nějakých 200-300 tisíc...



4 MGF

Lidový sporták klasické britské značky je živý, hravý, vypadá stále skvěle a seženete ho kolem 100 tisíc. Kde je problém? Tomuto autu zlomily vaz problémy s propalováním těsnění pod hlavou (nic neřešitelného pro vaše šikovné ruce) a vlastně se do něj promítly i problémy samotné firmy MG. Za ně tohle auto nemůže.



5 Mazda MX5

„Miata“ je ve všech směrech povedené auto. Její původní verze dnes stojí směšné peníze, levnější už nejspíš nebude a stále je to auto, jehož řízení vás bude nesmírně bavit. I bez rodokmenu.



6 VW Golf GTI Mk.II

Praotec a etalon všech hot-hatchů z doby, kdy ještě byly opravdu „hot“, lehké a drsné. Nevzbudí tolik emocí jako sportovní auto, ale je rychlý a zábavný. Ceny už jsou nějakou dobu na vzestupu.



7 Subaru Impreza Turbo

Impreza si poctivě vydřela sportovní image v rally. Je rychlá a celkem praktická. Většina kusů neodolala lobotomii tunerů, takže originální kusy jsou čím dál cennější.



8 Saab 900 Turbo

Tenhle švéd přišel v době, kdy nápis „turbo“ byl příslibem mimořádných zážitků. Jen velmi málo vozů tuto dnes klasickou součást turbodieselových kombíků mělo. Saab vypadá naprosto výjimečně. Starý dobrý poctivý Saab. Cenové dno má za sebou a pěkné kusy na hodnotě jen porostou.



9 Citroen XM

Chytrá volba. Citroen z doby, kdy přestával být, ale stále ještě byl velmi svůj. Jeho předchůdci DS a CX na status klasika už dosáhly, XM se něj podle všeho dotáhne taky. Zatím stojí pakatel. Bude s ním trochu práce, ale dělal se i s třilitrem V6 od Maserati...



10 Peugeot 205 GTI

Taky jste zažili ten úlek a ponižení, když vás tato zběsilá přetáčívá nákupní taška předjela někde daleko za hranic legální rychlosti? Někteří tohoto frantika stavěli nad Golf GTI. Točivá jednadevítka má pořád chuť k životu a auto nestojí moc.

Vnitřní ventilátory a jejich části

Udržení příjemného prostředí ve voze nezajišťuje jen pohodlí posádky, ale významnou měrou přispívá ke schopnosti koncentrace řidiče a jeho odolnosti vůči únavě. I proto výrobci kladou na důmyslné systémy úpravy vzduchu značný důraz. I v době plně automatických digitálních klimatizací je tu jedna zcela tradiční součást, bez které se systém neobejde.

Ať už vůz používá jakýkoliv systém pro úpravu klima v interiéru, rozběhnout vzduch v trubkách neumí nic tak dobře jako starý dobrý ventilátor. Jeho poruchu nebo sníženou funkci posádka ihned pocítí.

SRDCE SYSTÉMU

Vnitřní ventilátor se stará o to, aby vzduch upravený podle potřeby proudil do interiéru vozidla. Na tento poměrně jednoduchý díl, který sestává z elektromotoru, lopatek a řídicí jednotky, jsou kladeny značné nároky:

- Musí být dostatečně výkonný, aby klima systém vozu dokázal rychle reagovat na změnu potřebné teploty a to i nárazově po nastartování vozu.
- Jeho životnost by měla být stejná jako životnost celého vozu, to jsou tisíce hodin provozu.
- Provoz ventilátoru musí být tichý
- Čím dál důležitější je i energetická úspornost.

PORUCHY A JEJICH PŘÍČINY

Vadný ventilátor nemusí být ihned zcela nefunkční. Porucha se může projevit i jiným způsobem, například zvýšenou hlučností, sníženým výkonem nebo nefunkční regulací výkonu. Někdy je na vině přímo ventilátor, ale někdy může jít i o vadu předřadného odporu.

- Mechanické poškození: Na mechanické poškození často upozorní zvuk. Pokud vnikne pevný předmět do systému vedení vzduchu, může zcela zablokovat lopatky, nebo je poškodit. Bez dramatu se neobejde případ, kdy lopatky ventilátoru naplácají zvidavému hlodavci. Je potřeba vyměnit ventilátor, nebo alespoň lopatkovou část.
- Opatřebení: Časem může dojít k opotřebením částí, což se projeví zvýšenou hlučností a menším výkonem. Nemusí za tím stát jen vysoký věk nebo kilometráž vozu. Často dochází k přetěžování ventilátoru v důsledku zanesení kabinového

filtru. Pokud se to děje dlouhodobě, může se i to stát příčinou poškození ventilátoru. V takovém případě je potřeba vyměnit opotřebené části, což jsou většinou uhlíky elektromotoru, nebo celý ventilátor.

- Vada řízení ventilátoru: Pokud nefunkční ventilátor po připojení přímo k elektrickému zdroji ožije, je většinou na vině předřadný odpor, který je potřeba vyměnit.
- Znečištění: Snížit výkon i životnost ventilátoru může znečištění lopatek. Jako na každé jiné znečištění pomůže lopatky vyčistit, nebo vyměnit.

V každém případě, pokud už máte ventilátor v rukou, vždy mu prospěje promazání. **G**

Vnitřní ventilátory topení a klimatizace

Příklady často žádaných vnitřních ventilátorů z nabídky ACI



Audi A3, Audi TT, Seat ALTEA, Seat LEON a další

Kód: 0300B002A

Cena: 2 535 Kč (93,80 EUR)



Citroen BERLINGO, Peugeot PARTNER

Kód: 0900B024A

Cena: 1 971 Kč (7,60 EUR)



Ford GALAXY, Seat ALHAMBRA, VW SHARAN

Kód: 1800B017

Cena: 1 809 Kč (66,94 EUR)



Dacia DUSTER, Dacia LOGAN, Dacia SANDERO, Renault TWINGO

Kód: 4300B033

Cena: 2 996 Kč (117,60 EUR)



Mercedes-Benz SPRINTER, VW CRAFTER

Kód: 5800B009

Cena: 2 813 Kč (118,22 EUR)



Seat IBIZA, Seat CORDOBA, Škoda FABIA...

Kód: 7600B004A

Cena: 1 325 Kč (49,03 EUR)

Kompletní sortiment najdete na www.aci.cz nebo www.aci.sk.

ceny jsou maloobchodní s DPH



Martin Lehký: S TURBODIESELEM V RALLY

Turbodieselový motor TDI není agregát, ze kterého by se milovníkům motoristických sportů rozklepaly kolena. V normálním světě patří ke kladným stránkám jeho charakteru spíše nízké provozní náklady než jakékoliv sportovní vlastnosti. Přesto se tento rozšířený motor prohání i v rally.

MARTIN LEHKÝ prohání závodní vozy od útlého mládí. Prošel si závody do vrchu, těžkou havárií, velkým návratem i úspěchy na domácích rally soutěžích. V letošním roce na své úspěchy po pěti-leté pauze navázal s Fabií RS TDI.

Jak jste se k motorsportu dostal?

Táta byl mechanik u tehdy málo známého Vojty Štajfa, který dnes sedí ve voze kategorie R5 a patří mezi českou špič-

ku. S mámou jsme nezůstávali doma a začali jsme jezdit dívat se na závody. Bylo to skvělé, nikdy nezapomenu na rok 2001, kdy Emil Triner, legenda české rally, projel v Českém Krumlově s Octavií WRC zatáčku tak strašně, že jsem se do tohoto sportu zamiloval.

Následoval slalom, což byla tehdy taková specifická disciplína a v 16 letech závody do vrchu s kitovou Felicií. Všechny juniorské kategorie jsme vyhráli, to nebyl problém a už v tu chvíli jsem se porovnával s velkýma chlapama, které jsem už byl schopný porážet. Na jednom závodě, to bylo skvělé, jsme skončili 4. absolutně, ale hned v dalším závodě jsem to rozbil tak, že jsem letěl do nemocnice vrtulníkem, takže euforie z výsledku nic moc... (smích). S půjčeným autem jsem absolvoval poslední závod sezóny prakticky hned jak jsem

vyšel z nemocnice... Byla to nejlepší léčba šokem, v prvních jízdách my šla noha sama z plynu, ve třetí jízdě už lepší a nakonec jsme závod vyhráli.

Hned v 18 letech jsem vstoupil do rally. První sezóna byla špatná, nedokončili jsme kvůli technickým problémům naší kitové Felicie ani jeden závod. Až jsme se rozhodli dělat veškerou přípravu sami, začalo to jít pěkně a dostavily se úspěchy.

Další logický krok, vstup do vyšší kategorie už se však z důvodu vysokých nákladů nekonal. Bylo to demotivující a v tu chvíli jsme se na to vykašlali. Nebyl jsem ty roky úplně pryč od ježdění, pomáhal jsem kamarádům, kteří sami závodili, dělal jsem „šotolinového špiona“, takže jsem z toho nikdy úplně nevypadl. K tomu také působím jako instruktor sportovní jízdy v Driving Academy.

Letos jste se k závodům vrátil...

Dlouho jsme přemýšleli, jestli si auto budeme jen půjčovat a občas se projedeme, nakonec jedeme Rallysprint serií a máme ještě teoretickou šanci na titul v naší diesellové kategorii. Za to že s Kubou vůbec opět závodíme vděčíme našim tolerantním přítelkyním a kamarádům, kteří s námi jezdí po závodech.

To je skvělé, jak jelo auto?

Mám trochu rozpačité pocity. Auto jsme koupili upravené, ale i když v nějakém závodním stavu bylo, ne všechno na něm bylo správně. Spíš tam z našeho pohledu bylo všechno špatně. Jsem puntičkář a vše na autě musí být pěkné. Ihned po koupi ale odešel motor, který jsme museli opravovat, potom v prvním závodě motor upadl kvůli špatně udělanému uložení - přesto jsme dokončili závod na 4. místě, i s upadenou hadicí od turba... Uložení motoru jsme předělali na náš systém. Takže jsme celou sezónu vychytávali dětské nemoci auta a až posledních pár závodů bylo tak, že jsme jen měnili kola a lili naftu.

Čeká vás poslední závod v RallySprint sérii, co bude dál?

Chtěl bych si se spolujezdcem Kubou Kotálem v listopadu vyzkoušet šotolinovou rally v Rakousku. U nás se žádná šotolina nejezdí, nikdy jsem na tom nezávodil, ale kamarád Martin Semerád říká, že to je nejlepší svezení.

Pojďme k technice, jaké úpravy vaše Fabia podstoupila?

S TDIčkama už jsme měli nějakou zkušenost, tak jsme zhruba věděli, co bude nejlepší a to jsme použili. Homologace nás drží při zemi, ale v rámci ní jsme odvedli téměř maximum. K výslednému know-how vedla dlouhá cesta, spousta rozlitaných turb než jsme přišli na to správné. Turbo má zvýšený plnicí tlak, sportovní intercooler a upravenou řídicí jednotku. Čtyřpístové brzdy AP, na podvozku všude tvrdé silentbloky a silonové futra - nemáme nápravu v unibalech, i když bychom mohli mít, protože to s sebou nese spoustu dalších nevýhod. Celý podvozek je od české firmy H/P sporting z Jablonce a je upravený pro skupinu A.

Jaký je výkon?

Vzhledem k tomu, že konkurence nikdy nespí, prozradím, že je to přes 200 koní. Hmotnost auta je 1 120 kg na váhách.

Jak u tak naladěného motoru dopadla pružnost, je rozsah použitelných otáček větší?



Je to pozmeněné, ale je to spíš otázka na úpravce řídicí jednotky, kterou je firma Dieselpower. Z pohledu jezdce mi to auto jede od nějakých dvou tisíc otáček relativně správně až do 4 500. Sériové přestává jet kolem 3 000.

Na co jezdíte?

Je to vlastně skoro jedno... Úpravce mi řekl, že zkusili různá paliva a auta na brzdě s naftou třeba z ONO udělá 250 koní a s Vervou, která má být nejlepší nafta, udělá 251 koní, přičemž půl koně je odchylka brzdy. Úplně tomu nerozumím, ale je to tak. Používám ale Vervu, na tu jsme to i ladili. Možná je to placebo, ale dodržuji to.

Proč nafta? Většina sportovních jezdců tvrdí že nafta patří do traktoru a chce jedině benzín...

Já taky... svezení s benzinem je úplně jiné... dnes auta jako BMW M, Mitsubishi Evo, se kterými díky kurzům a závodům jezdím, jsou neuvěřitelná věc... TDI z toho důvodu, že jsem jich několik udělal, vím jak na to a je to levné. Jasně, jsou tam komponenty, které zvyšují výkon, ale když motor umře, v České republice jich je tolik, že je mi to téměř jedno.

Držíme palce v dalších kláních!)



Jak vylepšit auto za 20 tisíc?

Nedávno přijel kamarád se svým sportovním sedanem ukázat jak jej poladil. Celá úprava spočívala v aplikaci folie imitující karbon na střechu a kapotu a ztmavení všech skel. Vše bratru za necelých 20 tisíc Kč. Autu samozřejmě nepomohl, ale inspiroval nás sepsání článku, kde představíme pár lepších nápadů, jak do vozu investovat podobné peníze efektivněji.

Jasně, mohli bychom se zabývat aerodynamickými kity, detailingem a podobně. Kdo ale rád řídí, potřebuje výkon. A k jeho zvýšení musíme umožnit motoru co nejlépe dýchat. Nasávat potřebuje co největší množství co nejstudenějšího vzduchu, spaliny musí systém co nejrychleji opustit. A tomu můžeme výrazně pomoci.

(Uváděné změny výkonu a ceny vycházejí z reálných zkušeností, avšak velmi se liší podle různých vozů, způsobu jejich pohonu, i podle kvality dodavatele, proto je prosím berte s rezervou.)

■ SPORTOVNÍ KATALYZÁTOR / 5 000 Kč

Kvalitní sportovní katalyzátor má průchodnost o 30% i více vyšší. Efekt při pouhé výměně nemusí být patrný, ale pokud zároveň měníme svody a zbytek výfuku, je to už seriózní ladění se zaručeným výsledkem.

■ SVODY VÝFUKŮ / 20 000 Kč (PRO V6)

Čím blíže motoru se ladí, tím větší efekt to má. Svody výfuků udělají hodně a v kombinaci s dalšími částmi výfukové soustavy můžeme mít rozdíl pár desítek koní.

■ KONCOVKY VÝFUKŮ / OD 20 000 Kč

Laděné koncovky výfuku reálně zvýší výkon v řádu jednotek koní (u některých vozů více), jeho průběh i zvukový projev auta.

■ SPORTOVNÍ VZDUCHOVÝ FILTR / 2 000 Kč

Čím víc vzduchu motor nasaje, tím má větší výkon. Vzduch by měl být co nejstudenější a proudit lineárně, tedy rychleji. Sportovní filtr s velkou průchodností se dá jednoduše vyměnit. Dalším krokem může být vyleštění sacích kanálů a jejich slícování s kanály v hlavě motoru. U turbomotoru pomůže výkonnější mezichladič stlačeného vzduchu.

■ CHIP TUNING / OD 5 500 Kč

Kvalitně udělaný chiptuning zvýší výkon motoru zásadním způsobem, u turbomotorů to jsou desítky procent při současném velmi mírném snížení spotřeby.

■ KARBONOVÁ KAPOTA / 20 000 Kč

Snížení hmotnosti oproti plechové je zásadní, estetika sporná.

■ TERMOPÁSKY / 3 500 Kč

Nejdou vidět, efekt je sotva citelný (cca 3-4 koně u litrového motoru), ale pořad lepší než fólie: Pokud se svody výfuků obalí termopáskou, zůstanou teplejší, stejně jako spaliny uvnitř a tím pádem rychleji opustí výfuk.

Nejlepší tuning je však vždy kvalitní servis, ale to víte nejlépe. Např. výměna polomrtvého turba za nové přinese větší navýšení výkonu než všechny výše jmenované úpravy. **G**

Jak připravit auto na nepohodu

Mokré a studené roční období se blíží. Ne, to opravdu nemůže mít nikdo rád... S trochou péče však můžeme aspoň minimalizovat následky, které sychravé počasí autům způsobuje.

PROVOZNÍ KAPALINY

O tom, že je dobré mít kapalinu do ostřikovačů odolávající alespoň -25° C se není potřeba nijak zvlášť rozepisovat. Stejně jako o tom, že ve studeném období je před sešlápnutím plynového pedálu naplno dobré motor, převodovku a všechny kapaliny ve voze rozehrát na provozní teplotu. Víme jak auto fungujeme a známe následky nešetrného zacházení. Stejně tak nemusíme připomínat nutnost přezout na zimní pneumatiky. Proto se soustředíme spíše na věci, na které se často zapomíná (nebo kašle).

NA KOBEREČEK!

Textilní koberce v chladných vlhkých obdobích trpí nejen vizuálně, ale navíc zadržují vlhkost, která se pak snadno sráží na skle. Doporučujeme vyměnit za gumové podláčky, ze kterých stačí nashromážděnou vodu jednoduše vylít a v případě znečištění opláchnout. Navíc mohou posloužit i pro nouzový rozjezd při uvíznutí na ledu.

Koberčky máme k dispozici pro všechny rozšířené vozy, pro některé v několika barevných variantách. Zkuste www.aci.cz.

VOSKUJTE

Pěči věnujte i laku. Drobné škrábance je dobré zakrýt korekční tužkou. Důležité je auto důkladně umýt a navoskovat, eventuálně provést nástřik podvozku. Tento program dnes nabízí snad všechny myčky. Pokud však dáte na starou dobrou ruční práci, namísto běžného přírodního vosku je na zimu vhodné sáhnout po vosku syntetickém, který je odolnější než přírodní karnauba.

Tip:



DETAILER z řady ULTIMATE

nejúčinněji pečuje o perfektní vzhled laku, nejvíce posiluje voskovou vrstvu a nejlépe pomáhá odpuzovat vodu.

Kód: ME G14422

Cena: 549 Kč (21,79 EUR)

Ceny jsou maloobchodní s DPH

ČISTÉ SKLO BEZ MLHY

Mlžení může být v chladnějším počasí problémem. Důležité je mít sklo čisté, potom se dá použít přípravek proti mlžení. Z venkovní strany skla si můžeme pomoci moderními nanotechnologiemi. Na skle nebudou ulpívat nečistoty, voda ani námraza.

Tip:



Ochranný nanopovlak na autoskla **NANOPROTECH SUPER ANTIRAIN** zlepšit viditelnost při jízdě za špatného počasí, chrání před nečistotami.

Kód: R 56007

Cena: 189 Kč (7,43 EUR)

GUMOVÁ TĚSNĚNÍ NA DVEŘÍCH

Toto je poměrně často ignorovaná část auta, kterou nevnímáte, dokud dovnitř nefouká, nebo nezamrzne. Před zimou se vyplatí gumová těsnění dveří a kufru důkladně vyčistit (např. Meguiars NXT Generation Speed Detailer, ME G13224) a následně ošetřit.

Tip:



Besip mezi doporučenými přípravky uvádí i jelení lůj, ale pokud to máte do obory daleko, v naší nabídce najdete přípravky lepší a adekvátní letopočtu 2017. Například **MEGUIARS SUPREME SHINE VINYL & RUBBER PROTECTANT**

Kód: ME G4016

Cena: 449 Kč (17,81 EUR)

PODBĚHY A KRYTY

Důkladná kontrola stavu všech plastových podběhů a krytů se vyplatí. I zdánlivě nevinná prasklina nebo ulomená část může být příčinou vnikání vody a nečistot do útrob automobilu. **G**

NEJSTE NA TO SAMI!

Když se věnujete zákazníkům, nebo jejich strojům, nemůžete stát u vchodu a navigovat nové zákazníky. To nejde, víme. Jenže Olina může...

Připravili jsme proto tuto „instantní hostesku“, která před vchodem do vašeho podniku vždy kolemjdoucím ochotně poradí, kde je tu servis se šikovnými mechaniky nebo obchod s kvalitním materiálem (případně jakékoliv další sdělení, které napíšete na ceduli).

Navigační ceduli máme ve verzi do exteriérů i kartonovou podobu pro použití v teple interiéru. Pokud máte o služby naší hostesky zájem, napište nám na info@aci.cz a dejte vědět, kterou verzi si přejete.

Ať slouží!



Teď makám pro tebe!



Nesmrtelné zvedáky Omega

Zvedáky jsou sice nesmrtelné, ale akční ceny dlouho nevydrží, takže neváhejte zbytečně dlouho.

- rychlozvih v nezátíženém stavu
- kolečka nepoškozující podlahu
- plynulé spouštění zvedáku
- ochrana proti zavzdušnění

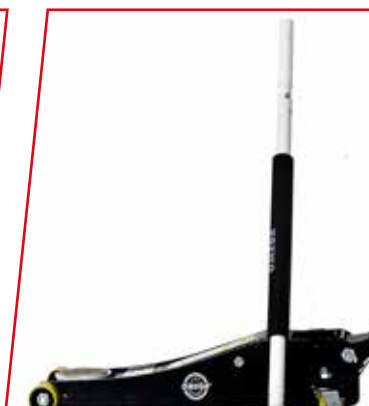


HYDRAULICKÝ SERVISNÍ RYCHLOZVEDÁK

Nosnost: 2,25 t
Zdvih 135 - 495 mm

Kód: SH 29024

Cena: 3 629 Kč (142,81 EUR)



NÍZKOPROFILOVÝ SERVISNÍ RYCHLOZVEDÁK

Nosnost: 2,25 t, nízký profil
Zdvih 60 - 500 mm

Kód: SH 29025

Cena: 5 997 Kč (235,20 EUR)



TŘÍTUNOVÝ SERVISNÍ RYCHLOZVEDÁK

Nosnost: 3,2 t
Zdvih: 145 - 504 mm

Kód: SH 29035

Cena: 4 838 Kč (190,42 EUR)



TŘÍTUNOVÝ DRŽÁK Stojan na auto - podpěra (sada 2 ks)

Nosnost: 3 t
Zdvih 292-432 mm

Kód: SH 32035

Cena: 846 Kč (33,29 EUR)



ŠESTITUNKA Stojan na auto - podpěra (sada 2 ks)

Nosnost 6 t
Zdvih 390 - 618 mm

Kód: SH 32065

Cena: 1 451 Kč (57,10 EUR)

Ceny jsou maloobchodní s DPH

Pro rok 2018 jsme pro vás připravili nekonvenční kalendář s názvem **REZAVÉ KRÁSKY**. Nejde však o 12 obnažených zrzek, jak by název mohl evokovat, ale o auta a motorky podléhající zubu času. Zkrátka veterány, u kterých se patina zvrhla daleko za hranici ceněné autenticity. Některým z vás z toho bude smutno, některým z vás se bude chtít nějaký z kousků odvézt do tepla své dílny a s láskou jej resuscitovat...



To stolní kalendář **RETRO KRÁSKY** obsahuje slušnou porci fotografií strojů z dob dávných i nedávno minulých. Navíc jej zdarma obdrží všichni naši zákazníci, kteří si o něj napíší na info@aci.cz.



ZÁŘÍ		2018
Pondělí	17	30. týden
Úterý	18	
Středa	19	
Čtvrtek	20	
Pátek	21	
Sobota	22	
Neděle	23	První podzimní deň

CITROEN HY

Mít doma něco podivného, co není pro každého, něco, co je tak škaredé, až je to hezké - a to jen pro někoho... to chce celého chlapa. V tomto případě tedy aspoň nůžky a lepidlo...



DÍLY NA KLASIKY SKLADEM!

AUSTIN COOPER MINI

CHROMOVANÁ
LIŠTA MŘÍŽKY
CENA: 581 Kč
(23,62 EUR)

PŘEDNÍ KAPOTA
CENA: 3 880 Kč
(152,60 EUR)

CELOHLINÍKOVÝ
CHLADIČ
CENA: 4 719 Kč
(198,30 EUR)

VÍKO KUFRU
CENA: 3 885 Kč
(163,27 EUR)



PŘEDNÍ BLATNÍK
CENA: 1 985 Kč
(78,10 EUR)

PLÁT PŘEDNÍCH
DVEŘÍ
CENA: 3 622 Kč
(152,21 EUR)

SPODNÍ ČÁST
ZADNÍHO ČELA
CENA: 1 206 Kč
(50,70 EUR)



Ceny jsou maloobchodní s DPH