

DOBŘE ZPRÁVY PRO CHLAPY V MONTÉRKÁCH

Zpátky na učňák:  
Pružné členy výfuků



RÍDÍME LEGENDY:

# JAGUAR XJ-S: NADČASOVÁ KOČKA

# Originální samolepky s Olinou pro rozveselení každého autoservisu







**Chlapi,**

pozdně letní číslo přináší profil jednoho z nejdéle vládnoucích králů kategorie Gran Turismo. Kdy jste naposled řídili dvanáctiválec? Nejspíš dlouho ne a ani dlouho řídit nebudete. My samozřejmě také ne, proto je jízda s takovým vozem svátek hodným záznamu. Kromě tradiční porce produktových tipů k nezaplacení a novinek komentovaných mladou stážistkou Olinou, také upustíme několik rad, jak si místo nadávání na zácpy užít letní cestu na jih. Jsme otevření i Vaším tipům!

**Krásný zbytek léta!**

**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](mailto: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 © 2016 ACI - Auto Components international, s.r.o.**





## Boční skla

Kompletní sortiment bočních skel od výrobců AGC, PILKINGTON a SAINT GOBAIN umíme dodat do druhého pracovního dne.

**NAPŘ. STAHOVACÍ SKLO ŠKODA FABIA  
PŘEDNÍ ČIRÉ**

Kód: SK 7808LCLH5FD

**Cena: 1 064 Kč (41.86 EUR)**

## Čistá plechařina



Tabule ocelového plechu různých velikostí a tloušťky.  
Nabídka i v pozinkované variantě.  
Polotovary z plechů - univerzální lem blatníku nebo  
L-profily pro opravy prahů, nosníků atd.

Více na [www.aci.cz/uniplech](http://www.aci.cz/uniplech)



## Sedne do ruky

Přesné kožené potahy na volant dodávané v sadě s  
jehlou a nití na prošití. Ceny již od 235 Kč včetně DPH

**Cena: již od 235 Kč (9.24 EUR)**

Více na [www.aci.cz/volant](http://www.aci.cz/volant)

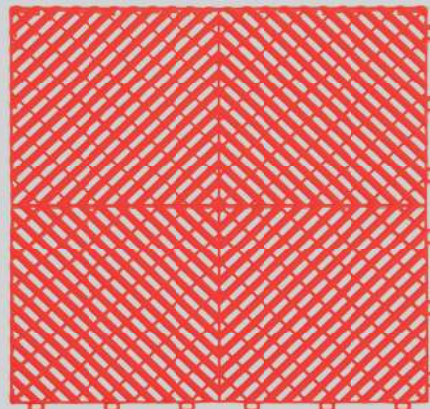
## Odolná "Designovka"

**PLASTOVÁ PVC DLAŽDICE 40 x 40 x 1,8 cm**

- Zámkový systém pro jednoduchou montáž
- Vysoká pevnost a snadná demontáž
- Použitím dlaždic vznikne pevná, rovná plocha umožňující protékání a odtékání nečistot
- Zatížitelnost až 7t/m<sup>2</sup>

Kód: 99940401

**Cena: 120 Kč (4.43 EUR)**



## Prvotřídní skelňák

STĚRKOVÝ POLYESTEROVÝ TMEL SE SKELNÝMI VLÁKNY. VÝBORNÝ NA DÍRY I PŘES ZÁPLATY OPRAVOVANÉ KAROSERIE

Kód: R 65935

Cena: **454 Kč** (19,07 EUR)

Cena je za 1,5 kg



## Octavia II kombi



TŘETÍ BRZDOVÉ SVĚTLO ZA SKVĚLOU CENU

Kód: 7622928

Cena: **796 Kč** (33.46 EUR)

## Pro správný tlak

DIGITÁLNÍ PNEUMĚŘIČ PRO OSOBNÍ VOZY

· Rozsah měření 0,15 - 9,99 BAR

Kód: SH W8034

Cena: **350 Kč** (12.96 EUR)



Ceny jsou maloobchodní s DPH



## Držák pro „ameriky“

PODLOŽKA POD RZ PRO ČR, FORMÁT „USA“  
PRO ZNAČKY O ROZMĚRU 320 x 160 mm

Kód: X SPZ 02

Cena: **175 Kč** (6.54 EUR)



## G-Wagen XXL

Chyběl Vám dlouho nějaký ten hyper offroad? Tady je Mercedes G poladěný od Brabusu. Má čtyřlitrovou V8, 493 koní a čalounění modrou kůží, ve které se budete cítit tak výjimečně, že Vám nebude vadit, až Vás na semaforech vypráší agilní hothatch. Drsné auto za 6 a půl milionu udělá stovku za 6,9 vteřin...

**OLINA: "S TÍMHLE MOHOU BLONDÝNY ROZVÁŽET DĚTI I DO ŠKOLY V PŘÍRODĚ."**

## Nový level

Schyluje se k rebelii v podhradí... Zatímco se o korunu nejrychlejšího hypersportu perou LaFerrari, Porsche 918 a McLaren P1, na převzetí žezla si brousí zuby nový frajer: Adrian Newey, který stojí za technikou monopostů F1 stáje Redbul, se netajil touhou postavit silniční auto. Spojil se proto se značkou Aston Martin a výsledkem společného snažení je hypersport Aston Martin AM-RB 001. Má mít více než 1000 koní na tunu a vážit pod 1000 kg.

**OLINA: "ŘEKNU JEDINOU VĚC: KŘÍDLO. NEMÁ TO KŘÍDLO. REDBULL MU SEBRAL KŘÍDLO!"**



## Šílený Buick

Tohle není stavba pro další pokračování Šíleného Maxe. Toto je několikanásobný vítěz své kategorie v rychlostních závodech na jezeře Bonneville... Tedy sportovní automobil. Narodil se roku 1952 jako standardní Buick Super Riviera Coupe, do současné podoby jej přetvořil Jeff Brock, povoláním... jak jinak, sochař. Před pár lety na Bonneville vytáhnul přes 266 km/h. Auto je právě na prodej za 195 tisíc dolarů...

**OLINA: "CHTĚLA BYCH V TOM VIDĚT ENGEHO NA ECCE HOMO..."**



## BMW chce nudit

Bavorská značka, proslulá svými auty pro řidiče, chce do roku 2021 představit autonomně řízené auto. Tedy auto, co se řídí samo a samo za vás vezme i kritické rozhodování typu jestli trefit chodce na chodníku nebo betonový sloup. BMW se k tomu účelu spojili s technologickými firmami Intel a Mobileye (její technologie používá třeba Tesla). Výsledkem bude vůz velikosti dnešní pětkové řady s názvem iNext (to není vtip).

**OLINA: "POKUD BY ZA MĚ INEXT UDĚLAL I PRÁCI, RÁDA MU RÁNO VLASTNORUČNĚ OTEVŘU GARÁŽ..."**



## BMW 2002 Hommage

Pocta klasickému BMW 2002 je tady. Tento retro koncept na bázi M2 představilo BMW na výstavě automobilové ušlechtilosti Villa D'Este. Ostře řezané křivky mají k minimalistickému funkčnímu designu svého vzoru daleko, ale kouzlo se upřít vozu nedá.

**OLINA: "PRÝ KONCEPT, JEDINÝ KUS. VSADÍM SE, ŽE NA MIMOŇSKÝCH VÁLKÁCH JICH BUDE ASPOŇ PĚT. A S REZAVÝMI PRAHY."**

## Trocha letní nostalgje

Sedíte u Mácháče nebo Lipna a máte pocit, že se nic neděje? Přenesme se do 50. let k italskému jezeru Como, kde to žilo závody rychlých člunů. Myslíme OPRAVDU rychlých člunů. Jeden z nich, Ferrari Arno XI s 2x přeplňovaným motorem Ferrari V12 o objemu 4 a půl litrů, tehdy stanovil nový rychlostní rekord ve své třídě. Šestimetrové plavidlo o hmotnosti 800 kg dokázalo jet přes 241 km/h. Mimochodem, před pár lety se člun vydražil za více než milion eur...

**OLINA: "DĚDA SI V TÉ DOBĚ VYROBIL ČLUN S MOTOREM WARTBURG. ASI HO DÁM NA AUKRO."**





Když v Jaguaru připravovali nástupce všemi milovaného sportovního modelu E-Type, který se stal legendou ještě za svého aktivního života, neměli vůbec snadný úkol. Jeho následník XJ-S (později označovaný XJS) však svoji roli splnil skvěle. Stal se nejspíš nejdéle vyráběným sportovním coupé a svůj skrytý talent ukázal i na závodních kolbištích.

# JAGUAR XJ-S: NADČASOVÁ KOČKA

**O**XJ-S po svém představení zaujal skvělou dynamikou, fenomenálním podvozkem a řízením i svou distingovaností - například časopis Motor Trend psal v roce 1976, že jde o nejtíšší skutečně rychlé auto, v jakém kdy jeli. I když tvůrci neplánovali vyloženě sportovní využití vozu, úspěchy amatérských jezdců je nakonec donutili svůj záměr přehodnotit.

XJ-S, na rozdíl od svého předchůdce, vlastně ani nevznikl jako čistě sportovní model. Byl odvozen od sedanu XJ a jeho uplatnění mělo být spíše v oblasti GT - velkých rychlých a pohodlných tourerů.

## Nelehký zrod

Vývoj byl zahájen na konci šedesátých let jako projekt XJ27. Základní linie mu vštípil designér Malcolm Sayer, který pracoval pro Jaguar už od roku 1951 a vytvořil tvary vozů, jako byly C-Type, D-Type i slavný E-Type. Po jeho smrti (1970) dokončil vývoj tým interních designérů Jaguaru, vedený Dougem Thorpem.

Výsledek snažení byl představen v roce 1975. Dlouhá, nízká silueta širokého vozu ztělesňovala vše, čím chtěl Jaguar být a po další desetiletí byl. Moderní jednoduché tvary dokázaly uhranout na první pohled a další roky prokázaly jejich velkou nadčasovost. Hliníkový dvanáctiválec V12 o objemu 5343 cm<sup>3</sup>





se vstřikováním paliva, a maximálním výkonem 285 koní umožňoval svezení srovnatelné se slavnými italskými GT. A tady byl tak trochu problém. Svět se jen těžko vzpamatoval z první palivové krize, a velkoobjemový motor s průměrnou spotřebou 22 litrů/100 km v té době nebyl v hledáčku velké části potenciálních zákazníků. I to byl důvod, proč z úsporných důvodů XJ-S sdílel část techniky se sedanem XJ. Šlo zejména o podvozkové díly, včetně nezávislého zavěšení kol s vinutými pružinami, i motor V12. Spotřebu se časem podařilo snížit pod přijatelných 16l (od roku 1981 verze HE - High Efficiency s výkonem 299 k), pro „cenově citlivé“ zákazníky později vznikla verze s menším řadovým šestiválcem (1983). V 80. letech přišel i cabriolet „Convertible“.

## Sportovní talent

Zpočátku měli zákazníci na výběr mezi čtyřrychlostní manuální převodovkou Borg-Warner Model 12 a od roku 1977 třístupňovou automatickou převodovkou GM Turbo-Hydramatic 400. Manuální převodovka byla později z nabídky vyřazena. Vůz s pohonem zadních kol měl kotoučové brzdy umístěné vzadu uvnitř u diferenciálu a rozvodovky a 15 palcová kola s hliníkovými disky Kent a vysokými pneumatikami Dunlop SP Super E205/70VR.

Nečekaný sportovní úspěch přišel už v roce 1977, kdy tým Group44 získal v prestižní americké sérii Trans Am se závodním vozem vycházejícím z XJ-S pohár jezdců (Bob Tullius). Pohár konstruktérů Jaguaru utekl o dva body, nejspíš proto, že byl nasazen pouze jeden vůz.

V roce 1979 Jaguar XJS v závodě Cannonball Run ujel vzdálenost 4 608 km z New Yorku do Los Angeles v rekordním čase 32 hodin 51 minut. Rekord překonal až o 4 roky později tým s Ferrari 308...

V roce 1982 tým TWR Toma Walkinshawa úspěšně vstoupil do Evropského šampionátu cestovních vozů s dvanáctiválcovým XJ-S. Hned první závod v Brně vyhráli s náskokem přes 5 a půl vteřiny... konkurence na BMW a Alfa Romeo tehdy na rychlý Jaguar prostě neměla... Úspěchy TWR pokračovaly a tým si tak získal tovární podporu. Vrcholem spolupráce bylo vytvoření společného podniku JaguarSport, pod jehož značkou vznikaly výkonnější série vozů Jaguar. Spolupráce Jaguaru a TWR trvala až do převzetí značky Fordem v roce 1989, kdy byla postupně omezována, až do zrušení JaguarSport v roce 1994.

## XJS

V roce 1990 byl Jaguar XJ-S důkladně přestavěn a přejmenován na XJS. Designér Geoff Lawson dále zjednodušil a uhladil tvary především v zadní části vozu. XJS dostal novou čtyřlitrůvou verzi šestiválců AJ6 s výkonem 223 k (164 kW). Stejný motor dostal v roce 1992 i kabriolet. Současně byl zvětšen objem motoru V12 na 6 litrů (308 k) a zadní kotoučové brzdy byly přemístěny do kol.

Výroba XJS ustala roku 1996. Za 21 let vzniklo 23 verzí XJS včetně R a TWR. XJ-S s motory V12 bylo vyrobeno



83 721 kousků, dále vzniklo 9 990 kusů s motorem 3.6 l a 21 702 kusů s motorem 4.0 l. Na jeho platformě XJS byl také postaven exkluzivní vůz Aston Martin DB7 s motorem Jaguar 3.2 AJ6.

## Za volantem

Už posazení do dlouhé nízké kočky je zážitek. XJ-S z roku 1989 má najeto jenom něco málo přes 60 tisíc km a interiér vypadá, že vůz sjel z výrobní linky před pár lety. Luxusní zpracování je stejně nadčasové jako tvary vozu. Interiér řidiče hýčká, vše funguje jako v době svého vzniku, včetně dnes již nevidaných mechanických sčítačů tachometru a otáčkoměru.

Motor na volnoběh tiše přede. Dvanáctiválcový aristokrat o sobě nedává znát víc než je třeba. Sešlápneme plyn a uvidíme co umí... Pokud necháme automatickou převodovku ať motor pustí do správných otáček, dokáže motor mocně táhnout. Nečekejte však nějaký špinavý adrenalin nevhodný k obleku gentlemana. To by bylo faux pas... stejně jako přemíra informací od volantu. Kočka se nahnrbí a vyrazí kupředu s rozvahou a informace o svém okolí sděluje řidiči po důkladném zvážení všech pro a proti. Řízení však umožňuje poměrně svižnou jízdu, kterou se nemusíme bát nazvat sportovní.

XJ-S však není sportovní šelma, ale Grand Turismo par excellence. Dokáže dovézt daleko, rychle a v pohodlí téměř na úrovni dnešní doby. Opravdu, naladění podvozku a řízení, kdy celek dokáže pohotově reagovat, slušně žehlit nerovnosti a přitom podržet při dynamické jízdě, jsou stále velmi dobré. V době svého vzniku byly vskutku fenomenální. Kvalitou jízdy i dynamikou by tak ještě dnes dokázalo XJ-S plnit roli GT nebo i manažerského sedanu... pokud prominete spotřebu, kterou dnešní silné motory dokáží držet na hranici čirého asketizmu. XJ-S tak zůstává stále velmi funkčním pomníkem Jaguárů staré školy - dlouhých, nízkých distingovaných šelem. **G**

### TECHNICKÁ SPECIFIKACE

Výroba:	1975-1996
Motor:	5.3 l HE V12 (299 k / 5150 ot./min.)
Převodovka:	Automatická, 4 rychlosti
Rozvor:	2 591 mm
Délka:	4 869 mm
Výška:	1 793 mm
Šířka:	1 214 mm
Provozní hmotnost:	1 845 kg



Děkujeme firmě Tore Oldtimers Car Services za spolupráci.





# PRUŽNÉ ČLENY VÝFUKŮ

Říká se jim pružné trubky, vlnovce, pružňáky... Jejich nejdůležitější funkcí je eliminování hluku a vibrací, které se přenášejí z motoru na celý výfukový systém. Chrání tak svodové potrubí, první díl výfuku i zbytek výfuku před ničujícími vibracemi, které způsobují praskání trubek a svárů. Nikdy je proto nenahrazujte použitím pevné trubky. To by mohlo mít za následek zničení celého systému výfuku.

## JAK VYBRAT

Existují různé druhy a je dobré věnovat pozornost ideálnímu výběru pro daný motor. V ACI nabízíme 3 typy:

TYP 2: Třívrstvý (vnitřní a vnější drátěný oplet, vlnitá trubka mezi nimi), vhodný pro slabší benzínové motory. Nedoporučujeme pro diesely a turbomotory (z důvodu vyššího tlaku výfukových plynů, které ho mohou poškodit).

TYP 3: Třívrstvý (vnitřní nerezová hadice s dvojitým zámkem a vnější drátěný oplet, vlnitá trubka mezi nimi), vhodný pro všechny typy motorů, speciálně diesely a turbomotory.

TYP 4 – Variace typu 2, liší se pouze tím, že má navíc na obou stranách 50 mm trubky.

Na trhu můžete najít i dvouplášťové pružné členy (označované jako TYP 1), které mají díky nechráněné vlnité trubce výrazně kratší životnost.

Pružné členy se vyrábí v široké škále průměrů a délek. Průměr pružného členu vybírejte tak, aby bylo možné dovnitř zasunout trubku výfuku. Délka nového pružného členu musí být minimálně v rozměru toho původního, nikdy ne kratší.

## POZOR NA MONTÁŽ

Pružné členy mají na obou koncích nalisované vnější prstence. Je proto důležité, aby trubka výfuku byla vsunuta dovnitř pružného členu a následně zavařena. V žádném případě

obráceně, tedy pružný člen dovnitř trubky! Jednak tím zúžíte prostupnost výfukových plynů (následkem může být ztráta výkonu a zvýšení spotřeby) a navíc prstencem je pouze nalisován, takže se může pod neočekávaným zatížením oddělit od vlnité trubky, což pružný člen nenávratně zničí.

Při výměně pružného členu věnujte také pozornost silentblokům motoru a zavěšení výfuku. Poškozené silentbloky motoru mohou mít za následek nadměrné vibrace. Zavěšení výfuku musí mít správné předpětí a vůli pro pohyb výfuku při akceleraci. Pružné členy nikdy nemontujte do ohybu výfuku. Pružný člen je sice flexibilní, ale jeho nesymetrické namáhání má za následek výrazné zkrácení jeho životnosti. **G**



V ACI již od  
**250 Kč**  
 (9,25 EUR)

Nabídka na: [www.aci.cz/pruznaky](http://www.aci.cz/pruznaky)

# UŽIJTE SI CESTU NA JIH!



**Moře je pro střeoevropana prázdninová tradice s neodolatelným kouzlem. Ví nás to hodně a proto cesta k chorvatským a italským plážím má daleko k pohodové vyjíždce nebo bleskovému dálničnímu přesunu. Velká část z nás stojí v zácpách na dálnicích, chladí se na přeplněných pumpách kolem nich a ustarané tváře ukazují, že vidina smočení nových plavek z Lidlu v solném roztoku zvaném moře je stále mlhavá. Přitom se dá cesta vstříc mořskému příboji pojmout s mnohem větší ctí...**

**M**ezi námi a mořem totiž leží Alpy. A ty jsou plné kvalitních cest, krásných scenérií a ve správnou dobu na nich jedete rychleji než po plných dálnicích. Zde je tip jak se přesunout blíže vyhrátým destinacím a přitom si cestu užít. Věřte, že stojí za to si na ni vzít o den více času.

### **Hochalpestrasse**

Začneme tím, že se místo klasických dálničních tahů na Mnichov (pokud jste ze západní části země) nebo Graz vydáme přes menší hraniční přechody směrem na Salzburg. Pokud máte náladu, můžete sjet z dálnice u jezera Attersee a pokračovat dál na jih kolem něj. Rozsáhlá vodní plocha s ho-

rami na horizontu i kotvící jachty působí téměř středomořsky. Jen voda u travnatých břehů může být počátkem léta dost studená... Pokračujeme na Bischofshofen a dále na Zell am See. Podle času, který máme, buď po hlavní cestě, nebo přes kopce.

U Zell am See vjedeme na slavnou Hochalpenstrasse kolem Grossglockneru. Jedna z nejkrásnějších horských cest v Evropě se dá užívat řidičsky stále dokola. Legendární mekku milovníků klasických aut a motorek není třeba víc představovat. Až se nabažíte, můžeme pokračovat buď z druhého konce cesty od Heligenblutt dál na Lienz, pokud si však cestu chcete





více užít, doporučujeme vrátit se k Zelli a jet směrem na Mittersil a odbočit na cestu č. 108. Takto se na Lienz dostanete nádhernou cestou v kopci plnou rychlých přehledných zatáček, a při tom vnímáte krásné horské útvary s vodopády na protější straně údolí. Z Lienzu vede podstatně méně zábavná cesta na Italskou stranu, stále po ní ale jedete rychleji než „kaštani“ stojící v zácpě u Mnichova.

### Krásna kdejakého passa

V okolí Cortina d'Ampezzo, pokud se nestrádatí řidiči a nemáte ocelové hýždě řidiče kamionů, doporučuje přenocovat (pokud je v Cortině plno, nebo na někoho draho, zkuste sousední San Vito di Cadore). V této fázi si díky skvělým cestám za sebou máme o čem povídat. Když dojdou zážitky z cest, můžeme se po pár pivech Moretti na dálku trefovat do „kaštanů“ stojících v kolonách na Jadran.

Další den bude také pěkný. Vyrazíme po cestě SR41 na krásné Passo Falzarego - skvělý úvod do dolomitů - výjezd na něj se dá po přehledných cestách užít a pokračujeme jihozápadně

na Passo Pordoi. Kdo sleduje Giro d'Italia, má tyto cesty nakoukané. Nabízí se posedět tu a plni řidičských zážitků podržet minutu ticha za všechny, kteří postávají v kolonách okolo Lago di Garda. Je jim horko a mají žízeň. My však díky zdejší restauraci máme co pít a horko bude jen našim brzdovým kotoučům cestou dolů. Pokračujte směrem na jih přes zakroucené silnice a horské vesničky, dokud nesjedete z hor do nížiny.

### Dilema

Sjeli jsme z hor a je jasné, že moc času jsme neušetřili. Stálo to však za to a v dosahu několika hodin jízdy jsou italské pláže východního pobřeží, nebo se můžeme vydat na západ po rychlých celkem volných dálnicích směrem k italské riviéře. Kdo by to však dělal, když nás řízení tak baví a můžeme jet kolem Lago d'Isèo zpátky do hor, projet si Passo Stelvio, vydat se dál úžasnou cestou do švýcarského Davosu (Top Gear ji kdysi korunoval nejlepší cestou v Evropě) a tak dále. Vše záleží na tom, jak rádi řídíte a v jak dobrém autě sedíte... **G**

**SPRÁVNĚ  
TŘEFA  
S OLINOU**



**Originální velký terč s šípkami a Olinou od nás buď máte, nebo si o ně můžete napsat na [info@aci.cz](mailto:info@aci.cz). Zde je miniaturní verze pro střelbu ze vzduchovky nebo vrh ložiskovou kuličkou. Pěknou zábavu!**  
Platí pro všechny registrované zákazníky ACI

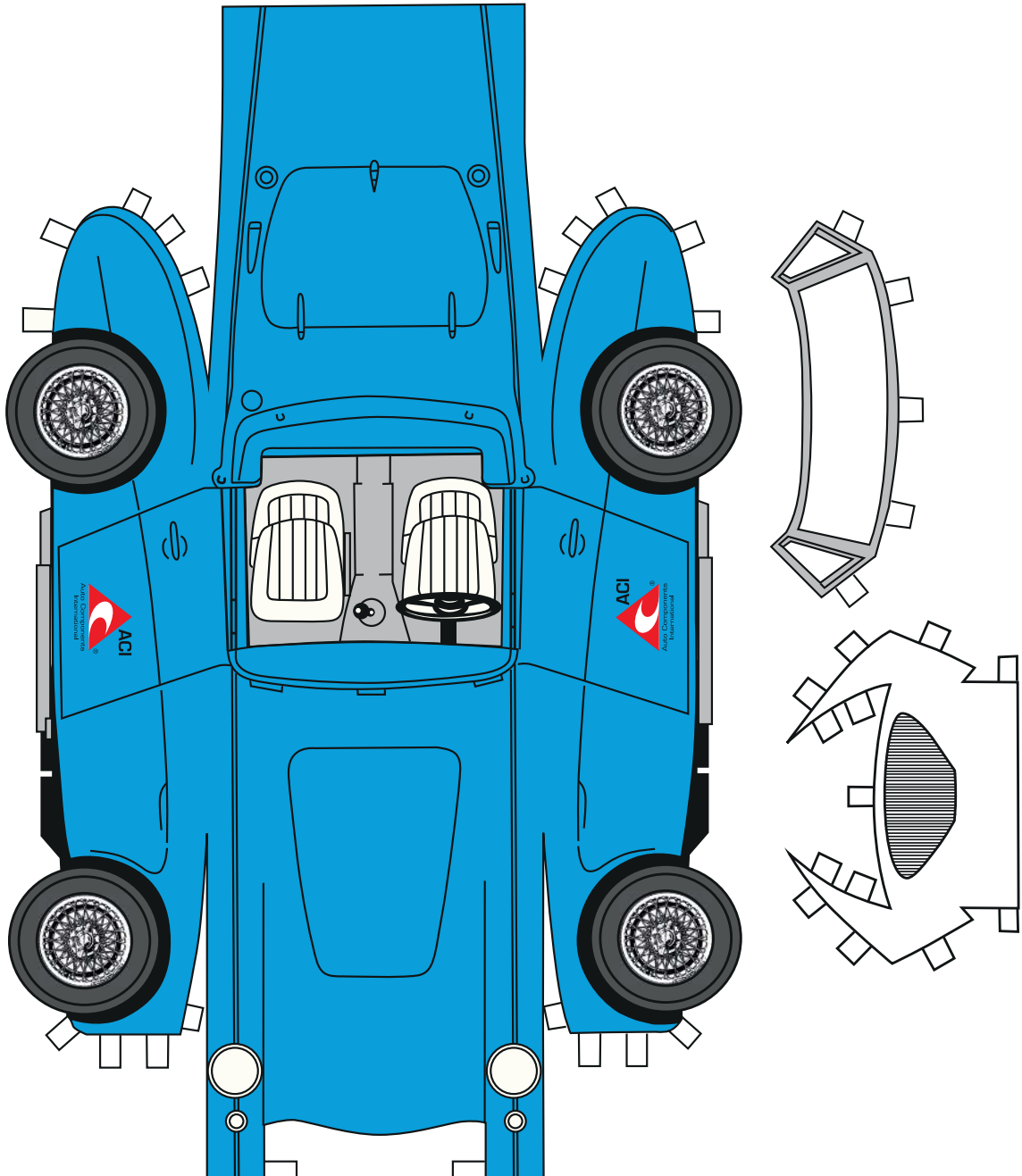


VYSTŘIHNĚTE SI...

# Austin Healey 100-4

PŘINESTE SI PRÁCI DOMŮ!

Vercajk můžete nechat na dílně. Ke zprovoznění tohoto klasika postačí nůžky a něco lepidiva. Snaživec si půjčí od dětí štěteček, vodovky a "očalouní" sedačky do béžové kůže. Kdo to umí s barevnou lepicí páskou, vyladí sportáka slušivými "fofrpruhy". "Památkáři" na srazu to nevidí, protože kolbištěm tohoto unikátu bude ubrus nebo koberec...



# ZÁMKY NA VOZY FORD ZA ZAJÍMAVÉ CENY!



kód: 1862Z09

**ZÁMEK PŘEDNÍ KAPOTY**  
pro vozy Ford FOCUS, Ford FOCUS  
C-MAX, Ford KUGA bez alarmu

**CENA: 1 441 Kč (52.80 EUR)**



kód: 1898Z01

**ZÁMEK PŘEDNÍCH DVEŘÍ**  
pro vozy Ford TRANSIT 1/2000-3/2006,  
Ford TRANSIT 4/2006-2013  
(stavítka) L

**CENA: 744 Kč (27.54 EUR)**

kód: 1896Z32

## SADA ZÁMKŮ

pro vozy Ford TRANSIT 10/1994-2/2000,  
Ford TRANSIT 9/1991-9/1994  
na celé vozidlo s 2 klíči

**CENA: 841 Kč (31.08 EUR)**



kód: 1884Z32A

## 7/06 SADA ZÁMKŮ

pro vozy Ford TRANSIT, TOURNEO CONNECT  
10/2002-4/2009 s 2-křídli. dveřmi  
bez zámku bočních posuvných dveří

**CENA: 1 198 Kč (44.52 EUR)**

Ceny jsou maloobchodní s DPH