

DOBŘE ZPRÁVY PRO CHLAPY V MONTÉRKÁCH

Zpátky na učňák:
DPF po druhé

TIPY K NEZAPLACENÍ



ŘÍDÍME LEGENDY:

FERRARI MONDIAL

PRAKTICKÝ SUPERSPORT



Při tvorbě letošního kalendáře "Auto výlety" jsme si několik zajímavých aut vypůjčili z musea ve Strnadicích nedaleko Benešova. Toto museum se zaměřuje především na auta, která jezdila po silnicích bývalého Východního bloku. Toto museum zkrátka stojí za výlet!

www.retroautomuzeum.cz



Chlapi,

léto v plném proudu, co si právě můžete u vody nebo v dílně během svačínové pauzy přečíst? Napsali jsme něco o tom, jaké je to řídit klasické Ferrari, na uzavřeném okruhu jsme v laboratorně přesných podmínkách měřili, jak moc se jako jezdcí zlepšíme za pár hodin pod dohledem zkušeného (i když by mohl být náš syn) instruktora, přinášíme pěkné fotky klasických aut a pokročili jsme v tématu DPF filtrů. No a samozřejmě nám komentátorka Olina na poslední chvíli na růžovém papíru se srdíčkama dodala trochu novinek ze světa aut.

Přejeme krásné léto!

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.

Chytrá nabíječka

Nabíječka GYSFLASH 6.12 s funkcí CAN-BUS (12 V, 6 A, 125 Ah)

CAN-BUS kompatibilní, za pomoci adaptéru možno nabíjet přes konektor zapalovače bez zapnutí zapalování.

Kód: BAT157 - start box

Cena: 2 050 Kč (75,60 EUR)



Pneuservis do kapsy

Opravná sada AirMan umožní pokračovat v cestě i s defektem.

Těsnící hmota utěsní nejčastější průrazy do 6 mm, kompresor dofoukne na správný tlak.

Kód: RESQTECH

Cena: 1 572 Kč (58,16 EUR)

Ochranný nástřík

Elastický nástřík RHP 1 zabraňuje hluku, korozi a chrání karoserii automobilu před abrazivním opotřebením.

Určen pro všechny spodní části vozu, vnitřní části dveří, lemy blatníků, atd.

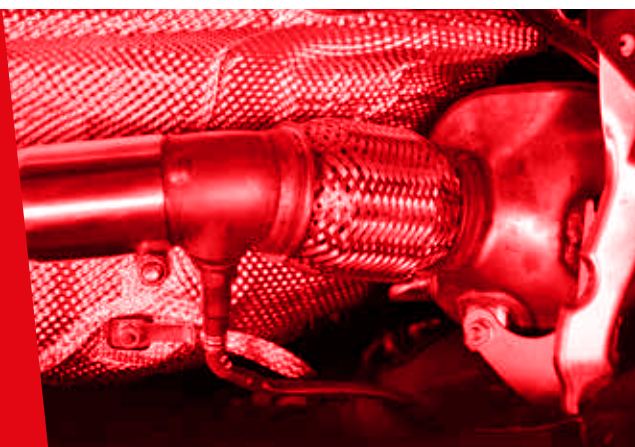
Kód: R RHP1

Cena: 175 Kč (6,70 EUR) / 1 kg



Pružné členy výfuku

Cena: od 239 Kč (8,90 EUR)



Ceny jsou maloobchodní s DPH

Plechový blatník

Kód: 9908043Q

Cena: 667 Kč (24,67 EUR)



Zámek na kouli

Univerzální zámek na odpojený vozík

Kód: 9907815Q

Cena: 691 Kč (25,57 EUR)



Zadní světlo

Čtvercový tvar 96x90mm s osvětlením SPZ

Kód: 9907534

Cena: 99 Kč (3,60 EUR)



Kotevní miska

Rovný bok, nezápustná, nosnost 750 kg

Kód: 9907635

Cena: 132 Kč (5,74 EUR)



Dráty

Jednoduchá kompletní kabeláž pro menší vozíky bez zbytečných spojů.

Délka 3,5 m.

Kód: 9907980Q

Cena: 622 Kč (24,38 EUR)



Luxus nad luxus

Toto je Rolls Royce Sweptail. Je to pořád Rolls Royce: Je velký, luxusní, stále plive aerodynamice do tváře a ekology zdravím zdviženým prostředníkem. A samozřejmě bude parkovat v klimatizované garáži staroanglického hrabství nebo pod stanem v Dubaji. Jenže tento solitérní kus byl přepracován a doplněn několika dekadentními liniemi inspirovanými u rollsů 20. a 30. let. To z něj s cenovkou kolem 300 milionů dělá nejdražší nové auto na světě.

OLINA: "TYHLE ELITÁRSKÉ SOLITÉRY... UDĚLALI BY MI V DACII SANDERO VE STYLU DACIE 1200 ZA CENU FABIE?!"

TVR už brzy

Toto je nové TVR. Britský malovýrobce slavící 70. výročí (stejně jako Ferrari, mimochodem) svůj supersport představí 8. září v Goodwoodu. Co o něm víme? Hmotnost do 1 200 kg, kolem 400 koní v pětilitrové V8 od Cosworthu. Platformu s hojným využitím karbonu navrhl věhlasný Gordon Murray a nejspíš to bude fungovat. Co nevíme, zda zůstanou zachovány tradiční atributy značky, tedy vůně lepidla uvnitř a olejové skvrny pod motorem.

OLINA: "ZNAČKA SE DOSTALA Z RUKOU SYNA RUSKÉHO OLIGARCHY POD VEDENÍ CHLÁPKA CO SE VYPRACOVAL NA POČÍTAČOVÝCH HRÁCH. SNAD NEBUDE MÍSTO VOLANTU JOYSTICK!"



Australský hatchback

Vítejte v Austrálii, zemi monster na čtyřech kolech. Tohle je závodní Ford Focus. Ano, ten vyřbíbený hatchback, jenže majitel si jej upravil pro závody Pikes Peak: Uvnitř řinčí 850koňový motor z Nissanu GTR (3,8l V6 twin turbo pro připomenutí) a... jak jde vidět, ostatní partie vozu byly také přepracovány. Ve skutečnosti zbyly z Focusu jen sloupky, světla a přední sklo.... Loni skončil majitel na Pike Peaks pátý. Gratulujeme.

OLINA: "VYPADÁ... DRSNĚ. ALE NEBYLO UŽ JEDNODUŠŠÍ DÁT JEN NA GTR LOGO FORDU FOCUS...?"

Bavorák příjemný na oči

BMW dlouho dělalo řidičsky brilantní a rychlá škaredá auta. Naštěstí už to pár let není pravda a poslední koncept BMW 8 Series dokazuje, že i bavorští dokážou udělat auto krásné tak, že by se jím člověk nechal dobrovolně přejet. Není to navíc jen nějaký image koncept, kterým značka dělá ramena. Toto auto můžeme brát jako demonstrátor toho, jak bude nová řada 8 vypadat ale také jak bude vypadat nový designový směr značky. Ten teď bude mít na starosti slovenský designer Josef Kabaň, jehož rozsah referencí sahá od Bugatti Veyron po čtyřrokovou Octavii.



OLINA: "JE SNAD HEZČÍ NEŽ ASTON MARTIN. DALŠÍ JAMES BOND BUDE MLUVIT NĚMECKY!"



Auto do nepohody

Cítíte se ve svém velkosériovém SUV bezpečně a dostatečně despoticky? V posledním pancéřovaném výtvaru firmy Dartz, který nese drsný název Black Shark, se budete cítit bezpečně a dostatečně sebestjistě i v případě, že jste paranoidní diktátor v zemi třetího světa. To vám ani nebude vadit cenovka v desítkám milionů, protože hledáním hranic mezi svým a státním rozpočtem se nemáte čas rozptylovat. Jediný problém by mohl nastat, pokud poznáte rozdíl mezi opravdovým luxusem a klíčovou opulencí.

OLINA: "ZÁKLAD TO MÁ V MERCEDU GL... MOŽNÁ BY DNES PŘESNĚ TOHLE V MERCEDESU VYRÁBĚLI, KDYBY VÁLKA DOPADLA JINAK..."

Sny se mají plnit

Když majitel přemýšlel jak potunit svou útlu Honda S2000, v mysli mu vyvstal mlhavý obraz monstrózního motoru LSX se dvěma turby. Ten postupně nabýval reálnějších kontur. Až vychladl, podložil svou vizi čistě exaktními argumenty a faktickými údaji, jako třeba 1200-1600 koní... Nebudeme napínat, operace jak z kliniky Dr. Moreaua se povedla, a sen se stal realitou. Zrodilo se monstrum.

OLINA: "NA NAŠEM TUNINGOVÉM SRAZU BY MOHL BÝT KLIDNĚ DRUHÝ... HNED ZA GOLFEM S MRAČÍTKAMA!"





Ferrari Mondial je tak trochu jiné Ferrari. Má čtyři sedadla a linie, které tak úplně nezapadají do designového stylu Ferrari, který od počátku 50. let téměř výhradně tvořili ve studiu Pininfarina.

Mondial totiž volně navázal na typ 208 GT4, pro který nechali Ferrariové výjimečně ušít sako u konkurenčního studia Bertone. Zvláštní je tento vůz i koncepcí: Je to poslední čtyřsedadlové Ferrari s motorem V8 až do příchodu Ferrari California a GTC4 Lusso T v letech 2008, respektive 2016. Šlo také o první Ferrari, které se vymanilo z klasického tříčíslicového označování modelů.

všech stran. Dvě sedla navíc (stačí pro děti, nebo velmi malé dospělé) znamenala nárůst hmotnosti jen kolem 10%. Praktickou stránku vozu doplňují odkládací přihrádky uvnitř (samozřejmě zavíratelné) a také menší kufr – tak akorát na golfový set – umístěný vzadu za motorem V8. Pod přední kapotou je hned za chladiči prostor pro plnohodnotné rezervní kolo, případně další miniaturní zavazadlo.

Světový tourer

Jméno Mondial (francouzsky „světový“ nebo „globální“) nebylo u Ferrari nové. Nesl jej už typ 500 Mondial z 50. let, který tak měl oslavit po sobě jdoucí tituly Ferrari ve formuli 1 (1952 a 1953).

Mondial (vyráběl se v letech 1980 až 1993) byl koncipován jako cestovní vůz se čtyřmi sedadly. Je o něco vyšší než ostatní Ferrari, a na auto s motorem uprostřed umožňuje pohodlný výhled do

Mondial sdílel podvozek, motor, řízení i převodovku se souběžně produkovanými dvoumístnými vozy 308 GTB/GTS, 328 a 348. Karosérie, vyráběná tradičně v karosárně Scaglietti, sestává z ocelových a hliníkových (přední kapota a kryt motoru) panelů, přichycených na prostorovém trubkovém rámu. Koncepce umožňuje také snadnější přístup k motoru než u jiných Ferrari s V8 té doby.

Průduchy na přední kapotě a na bocích

FERRARI MONDIAL

PRAKTICKÝ SUPERSPORT

vozu se staraly o lepší chlazení motoru, vytvářely však také důležité designové prvky vozu. K Ferrari 80.-90. let také neodmyslitelně patří vyklápěcí „mrkací“ světlá a celkově ostré linie, velmi vzdálené eleganci zlaté éry 60. let. Nelze však říct, že by se zub času na tomto voze nějak zásadně podepsal. Pořád je to kompaktní, nízké sportovní Ferrari, u kterého značku poznají i kolemjdoucí předškoláci ještě dříve, než spatří vzpínajícího se koně na přední masce.

Motor. Ten motor!

Všechny verze Mondiala pohání vidlicový osmiválec s původem u modelu 308 GT4 z roku 1974, který zase vznikl rozšířením V6 modelu Dino 206 GT z roku 1968 o dva válce. Ve všech verzích šlo o motor z hliníkové slitiny s 5x uloženým klikovým hřídelem a rozvody 2x OHC (2 vačky v každé řadě válců). V základní

verzi (Mondial B) šlo o třílitr o výkonu 214 koní v 6 600 otáčkách a 243 Nm v 4 300 otáčkách, vrcholná verze Mondial T Coupe měla obsah točivého motoru 3 405 cm³ a podávala rovných 300 koní v 7 200 otáčkách a 323 Nm v 4 300 otáčkách.

Zavěšení kol bylo nezávislé a víceprvkové na všech nápravách. Elektronické tlumiče verze Mondial T umožňovaly kolébkovým ovladačem na palubní desce přitvrdit nebo naopak změkčit podvozek podle stylu jízdy a povrchu vozovky. ABS bylo za příplatek k dispozici od roku 1987.

Úspěch

Mondial byl jedním z komerčně nejúspěšnějších modelů značky. Za 13 let produkce vzniklo kolem 6 000 kusů různých verzí Mondial. Kromě prvního

provedení Mondial B existovaly všechny ostatní verze (tedy Mondial 3.2, Mondial QV a Mondial T) ve verzi kupé i jako kabriolet.

Za volantem

Jaké je to řídit Ferrari? Asi každý, koho auta jen trochu berou, by chtěl někdy řídit vůz Maranelské značky. Ochutnat to kouzlo neředěných emocí a technické brilantnosti zabalené do atraktivních vytříbených křivek předních italských designérů. Jaké tedy je řídit auto zrozené z vášně k rychlé jízdě?

Především plné emocí. Ty začínají už po nasednutí do nízkých sedaček. Ihned je zřejmé, že tady se nemyslelo na nic jiného, než na pořádnou a efektivní práci řidiče – nastartování, první sešlápnutí pedálu a je jasné s kým máme tu čest: Otáčky letí okamžitě nahoru za působi-



Ferrari Mondial patřilo ke komerčně nejúspěšnějším vozům značky

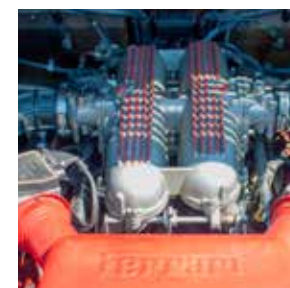
vého zvukového projevu V8 kousek za zády. Souhra tuhé spojky s plynovým pedálem, který ihned po menším sešlápnutí vysílá motor do otáček, chce cit a cvik. Hodně citu. Daří se, vyrazíme kupředu. 300 koní velmi zachovalého Mondialu T z roku 1992, který mám možnost řídit, stále stačí k parádní dynamice. Řízení je tak akorát tuhé, o něco méně ostré než bych čekal. Na velmi dobré úrovni je stále podvozek, který i v normálním režimu (jde zmáčknutím tlačítka přitvrdit nebo změkčit) nabídne tu správnou kombinaci komfortu a tuhosti. Ano, i komfortu – sedíme v cestovním voze a podvozek

má daleko k tvrdým okruhovým „prknům“ stavěným pro chladnou efektivitu jízdy a torturu páteře.

Pětistupňová manuální převodovka je obsluhována klasicky pákou chodící v otevřené kulise ve tvaru písmene H, přičemž jednička je tam, kde byste hledali dvojku, trojka se řadí dopředu. Rychlosti tam rozhodně nepadají samy – ostatně převodovky starších Ferrari neměly co do jemnosti chodu nejlepší pověst už jako nové. I zde je potřeba ke správnému zařazení zdravý mix síly, švihů a přesnosti.

Mondial byl zamýšlen jako tourer. Bylo by zajímavé vědět, jestli tento vůz někdy někdo pro větší cestování použil – přes přívětivý nastavitelný podvozek a charismatický živý motor přeci jen touží po otáčkách a divoké jízdě mnohem více než po přesunu po dálnici (legislativně) ustálenou rychlostí. I kdybyste do vozu sedali se záměrem převézt své přecitlivělé děti na vesnici k babičce, živost motoru vás nakazí a přesun se změní ve sport... **G**

Děkujeme firmě Tore Oldtimers Car Services za spolupráci.



FERRARI MONDIAL T

VÝROBA	1989 - 1993
MOTOR	V8 3,4 l, 300 k / 7 200 ot./min- , 323 Nm / 4 300 ot./min-
PŘEVODOVKA	Manuální, 5 rychlostí
DÉLKA / ROZVOJ / VÝŠKA	2 650 mm / 4 535 mm / 1 235 mm
ŠÍŘKA	1 810 mm
HMOTNOST	1 560 Kg

DPF anarchie pomalu končí II.

Navazujeme na článek v minulém čísle magazínu. Dnes si řekneme něco blíže k jednotlivým poruchám systému DPF a jejich nejčastějším příčinám.

1 ŘÍDÍCÍ JEDNOTKCE SE NEDAŘÍ SPUSTIT REGENERACI
Tato situace může být způsobena hned několika faktory. Velmi často se do tohoto stavu dostává vozidlo, které jezdí velmi krátké vzdálenosti v řádech jednotek kilometrů. V takovém případě většinou pomůže delší cesta v ostřejším režimu. Pokud ostatní části systému fungují bez problémů, tak se regenerace automaticky spustí.

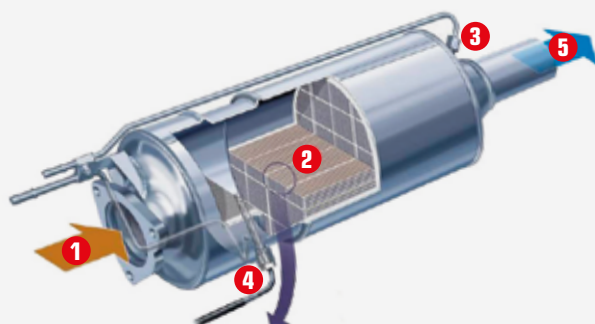
Může ovšem nastat situace, kdy se regenerace nespustí i když je režim provozu ideální. To je většinou způsobeno tím, že nedochází k zahřátí DPF na spouštěcí teplotu regenerace. Podle systému DPF to může způsobit např. nefunkční katalyzátor (systém spouštění regenerace dostřikem paliva, který způsobí rozehrátí katalyzátoru), ve vozidle může také chybět aditivum, které snižuje zápalnou teplotu sazí (např. Eolys, Satacen atd.) nebo nefunkční hořák před DPF (platí jen pro systémy s hořákem). Někdy za chybu může pouze vadné teplotní čidlo.

2 REGENERACE DPF PROBÍHÁ PŘILÍŠ ČASTO
Častá regenerace může být způsobena buď zanesením DPF pevnými částicemi, které nelze při regeneraci spálit (např. zbytkový popel z oleje, kovové otěry z motoru). V takovém případě je filtr i po regeneraci značně zanesen, o čemž svědčí i velký rozdíl tlaků před a za DPF. Je to typické pro DPF na konci své životnosti. Řešením je v takovém případě výměna za nový nebo reverzní pulsní čištění. To si můžete představit jako strojní vyklepání popela podpořené tlakovým vzduchem. Z kanálků DPF se tak dostávají ven nespálitelné pevné částice.

Častá regenerace ovšem může nastat i u DPF, který je po regeneraci volně průchozí (správný rozdíl tlaků před a za DPF). V takovém případě je většinou na vině nějaká porucha motoru, která způsobuje větší produkci sazí. Např. netěsný nebo vadný vstřikovač, nadměrná spotřeba oleje způsobena vadným turbodmychadlem, zapečenými pístními kroužky apod. V tomto případě je nutná oprava motoru, protože montáž nového DPF by problém nevyřešila.

Zrychlené zanášení kanálků DPF popelem může být způsobeno také používáním nesprávného oleje. Pro vozidla s DPF je nutné používat oleje s nízkým obsahem zbytkového popela (tzv. „low saps“ oleje), což někteří majitelé aut dost podceňují.

SCHÉMA FILTRU DPF



- 1 Výfukové plyny
- 2 Komory filtru
- 3 Čidlo tlaku
- 4 Čidlo teploty
- 5 Výfukové plyny bez pevných částic

3 NULOVÝ ROZDÍL TLAKŮ PŘED A ZA DPF
Tento stav nastane v okamžiku, kdy dojde k prasknutí nebo záměrnému „zprůchodnění“ DPF. Prasknutí plástve DPF může být důsledkem nárazu, přehřátí, neoborného čištění „zázračnými“ čističi DPF, výrobní vada atp. V tomto případě je řešením pouze výměna vadného DPF za nový. **G**



FILTRY PEVNÝCH ČÁSTIC



Mercedes-Benz SPRINTER 2.2CDi

Sedí na Mercedes-Benz SPRINTER 4/2006-2013

Kód: V P9934DPF

Cena: **7 590 Kč** (284,06 EUR)

Seat ALHAMBRA

Sedí na Seat ALHAMBRA 8/2000-9/2010, VW SHARAN 5/2000-9/2010

Kód: V 46.151101

Cena: **8 468 Kč** (316,90 EUR)



Toyota AVENSIS

Sedí na Toyota AVENSIS 6/2003-2/2009, Toyota COROLLA VERSO 2007-2009, Toyota COROLLA VERSO 4/2004-2007

Kód: V 54.15001

Cena: **15 637 Kč** (585,19 EUR)



Audi A4

Sedí na Audi A4 10/2004-12/2007, Audi A6 10/2008-2011, Audi A6 5/2004-10/2008, Audi A6 Allroad 5/2006-2011

Kód: V 04.15003

Cena: **14 444 Kč** (540,54 EUR)



Volvo XC90 2.4TD

Sedí na Volvo XC90 10/2002-2014

Kód: V P9959DPF

Cena: **17 356 Kč** (649,54 EUR)





Každý se má co učit

Každý chlap je u piva nejlepší řidič, ale až závodní okruh, kde se dá jezdit na hranicích stroje i jezdce, objektivně ukáže, jak dokonale kdo svůj stroj ovládá. Zkusili jsme, o kolik lepšího řidiče z vás udělá už několikahodinový kurz s dobrým koučem.

Vydali jsme se na okruh do Sosnové a pod vedením Martina Semeráda, špičkového rally jezdce, jsme se během několika hodin pokoušeli o co největší pokrok, čili o co nejnižší čas na kolo.

Posloužil nám k tomu zcela sériový Lexus IS 250 z roku 2010 ve verzi F-Sport. Asi to není první auto, po kterém by člověk sáhnul cestou na okruh, ale toto japonské „kladivo“ na BMW 3 prokázalo své kvality.

„Dva zcela odlišní jezdci, jeden instruktor, jedno auto.“

Ani jeden z jezdců není okruhový střelec, zkušenosti a styl řízení však mají odlišné. První jezdec dosud řídil spíše rodinné kombíky a služební sedany, druhý jezdec řídil spíše sportovnější vozy. Na okruh oba vstupují prakticky bez zkušeností s tímto konkrétním autem.

Okruh

Po krátkém zasnění do teorie sportovní jízdy z úst Martina Semeráda si dáváme pár zahřívacích kol, potom pár rychlých měření. Záměrem je srovnat tyto časy s časy, kterých dosáhneme po rychlém koučingu našeho instruktora. Vyrážíme, snažíme se jet co auto a naše umění umožňuje. Přes velké počá-

teční nadšení výsledky nejsou působivé a kroužící Lancery, Toyoty GT86 a BMW nemají s evidentně ležerně jedoucím Lexusem žádný problém. Po pár kolech však zrychlujeme, časy jdou dolů a končíme s výsledkem 1.02:88 (první jezdec) a 58:98 (druhý jezdec).

Po vychladnutí nás i vozu znovu sedáme za volant, tentokrát s instruktorem na místě spolujezdce, a snažíme se za jízdy vstřebávat a ihned aplikovat jeho rady. Jezdíme efektivnější stopu, obrovské změny doznal způsob brždění před zatáčkou i její průjezd.

Změny jsou evidentní a jízda je od po-

PRVNÍ JEZDEC	DRUHÝ JEZDEC	HLAVNÍ BODY PRO TRÉNINK
Věk: 38 let Najeto: cca 550 000 km Poslední auto: Škoda Octavia Combi TDI	Věk: 40 let Najeto: cca 800 000 km Poslední auto: BMW 328i	<ul style="list-style-type: none"> • Výjezdy: Otevírání volantu při akceleraci za apexem • Brždění: Brzdit později, více • Stopa: Mířit na pozdní apex
AUTO	INSTRUKTOR	
Lexus IS 250 F-Sport Výkon: 208 koní v 6400 ot./min. Točivý moment: 252 Nm v 4800 ot./min., Šestirychlostní automat s řazením pádly	Martin Semerád (*1990) <ul style="list-style-type: none"> • Vítěz závodu MS (Švédsko 2011) • V MS debutoval coby ještě ani ne devatenáctiletý v roce 2009. • Stal se součástí programu Pirelli Star Driver. • S jeho Lancerem Evo Evo IX můžete oficiálně jezdit v počítačové hře WRC 2. • Provozuje školu ježdění www.driving-academy.cz • Letos jezdí Škoda Octavia Cup 	

hledu agresivnější a rychlejší. Vizualně i akusticky. Potvrdí však dojmy i nesmlouvavé stopky?

Stojí to za to

Pod vedením instruktora u obou jezdců prošel největší změnou způsob brždění, stopa v zatáčkách - se zadokolkou je mnohem efektivnější mířit na pozdní apex v druhé polovině zatáčky a dřív otevírat plyn ve výjezdu. Po absolvování asi 10 kol s instruktorem zajel první jezdec nejlepší čas 57:77 (dobrý čas zkušenějšího jezdce by byl s tímto autem kolem 55 s), což dělá na krátkém okruhu v Sosnové rozdíl téměř pěti vteřin. Sportovně vyježděnější druhý jezdec čas snížil zhruba o dvě vte-

řiny. To vše během pár hodin na okruhu s instruktorem, který ví co dělá.

Test tak jednoznačně prokázal, že má smysl se stále učit. I po nějakých 20 letech ježdění a stovkách tisíc najetých kilometrů dokáže koncentrovaný trénink jezdce posunout výrazně dál. Co je také důležité - s rychlejšími koly roste zábava! Přijďme znovu a těch 55 s padne už během dalšího odpoledne... **G**

S tímto výtiskem máte nárok na **10%** slevu na kurzy v **Driving Academy**.



Díly klimatizace na ŠKODA OCTAVIA II



Kompresor klimatizace Škoda, VW

Náhrada za modely DENSO, VALEO, DELPHI, SANDEN

Kód: 0300K029

Cena: **5 869 Kč** (217,16 EUR)

Kompresor klimatizace

Sedí na Audi A3 2012-, Audi A3 6/2003-5/2005, Audi A3 6/2005-7/2008, Seat ALTEA 6/2004-4/2009, Seat LEON 2013-, Seat LEON 9/2005-2009, Seat TOLEDO ...

Kód: 5800K220

Cena: **7 980 Kč** (274,80 EUR)



Odpor vnitřního ventilátoru Škoda, VW ...

Sedí na Audi A3 6/2003-5/2005, Audi A3 6/2005-7/2008, Audi A3 8/2008-2012, Audi Q3 6/2011-, Seat ALTEA 6/2004-4/2009, Seat LEON 9/2005-2009...

Kód: 5800B301

Cena: **472 Kč** (17,88 EUR)

Vnitřní ventilátor topení a aut. klimatizace

Sedí na Audi A3 6/2003-5/2005, Audi A3 6/2005-7/2008, Audi A3 8/2008-2012, Audi TT 2006-2014, Seat ALTEA 6/2004-4/2009, Seat LEON 9/2005-2009...

Kód: 0300B002A

Cena: **2 535 Kč** (93,80 EUR)



Millers OILS



- Motorové oleje
- Převodové oleje
- Vazelíny
- Palivová aditiva

Sestaveno speciálně pro historické automobily a motocykly
Od nejstarších vintage strojů až po youngtimery, včetně závodních a dalších speciálních aplikací

Produkty MILLERS OILS na
www.aci.cz/oleje a www.aci.sk/oleje

Concourse d'Elegance na Chateau Loučeň

Přehlídka automobilové krásy nabídla řadu skvostů, zvláštní pozornost byla věnována klasickým Ferrari. Značka letos slaví 70 let od svého založení.



Buccioli TAV30 (1932/2013)



Praga Lady Roadster (1936)



Ferrari 275 GTC (1966)



Ferrari 275 GTC Cabrio (1966)

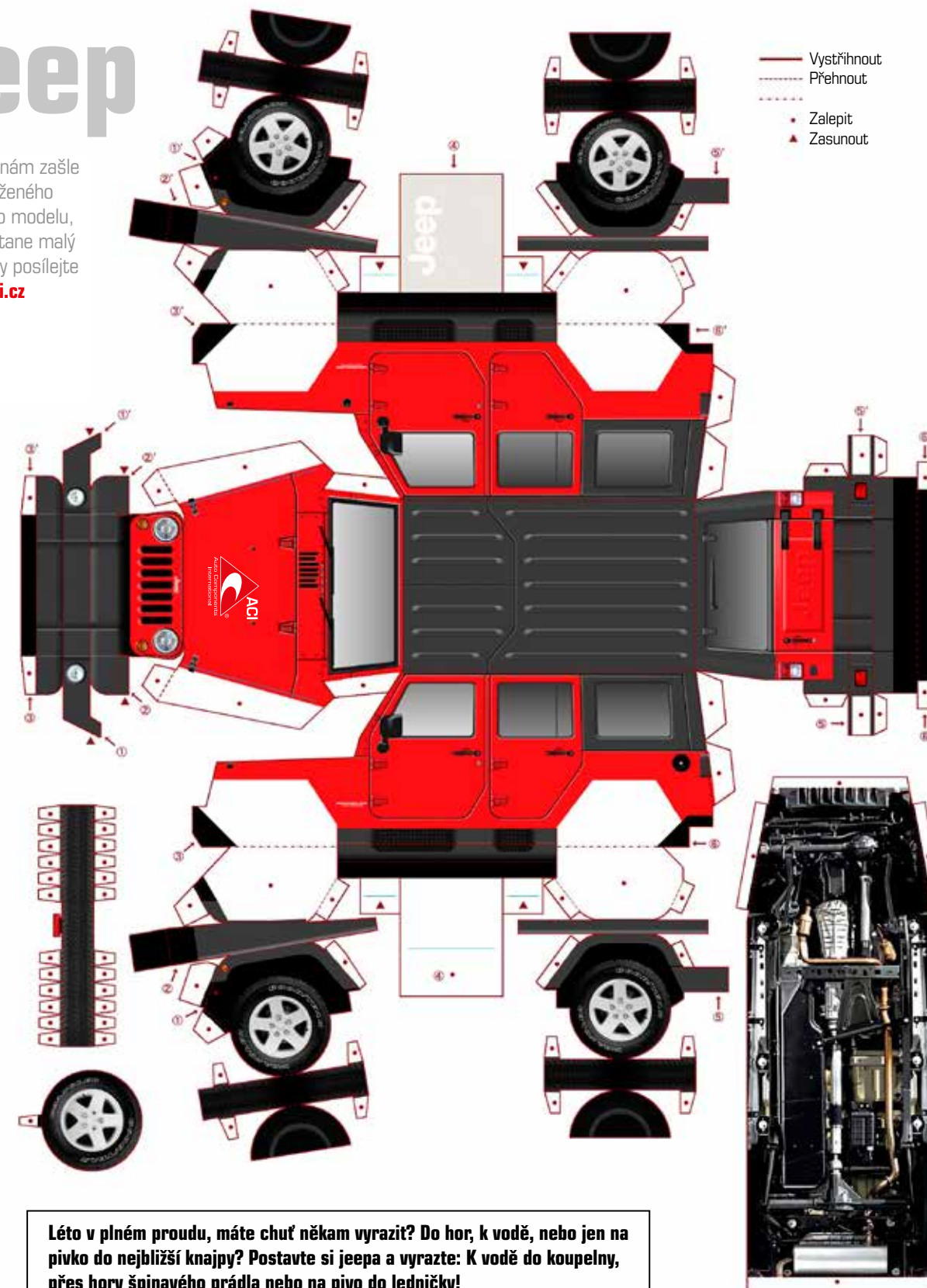


Ferrari LaFerrari



Jeep

Každý, kdo nám zašle fotku vystřiženého a slepeného modelu, od nás dostane malý dárek. Fotky pošlete na info@aci.cz



Léto v plném proudu, máte chuť někam vyrazit? Do hor, k vodě, nebo jen na pivo do nejbližší knajpy? Postavte si jeepa a vyrazte: K vodě do koupelny, přes hory špinavého prádla nebo na pivo do ledničky!

STAHOVAČKY SCHNEIDER

- nejoblíbenější stahovačky oken
- konstrukce shodná s originálním dílem
- přesné zpracování zaručuje snadnou montáž



**Záruka kvality = krabice se stahovačkou
je zapečetěna samolepkou!**

Pokud zakoupíte stahovačku s porušenou pečetí, dejte nám prosím o této skutečnosti zprávu na aci@aci.cz.
Máte nárok na bezplatnou výměnu a malý dárek jako omluvu.



ACI - Auto Components International, s.r.o.
Podnikatelská 549, 190 11 Praha 9 - Běchovice
tel.: 274 021 111, e-mail: aci@aci.cz

www.aci.cz // www.aci.sk