



Rozhovor | FESTKA

Jak může být český výrobce prestižních jízdních kol propojen s Evropskou vesmírnou agenturou, proslulým výrobcem kávy v kapslích a silným automotive prostředím?

FESTKA je český projekt prémiových kol se špičkovými světovými parametry. V jejich karbonových dílech jsou propojeny inženýrské znalosti, téměř nadpozemské materiály, svět technického designu a starého dobrého umění. A protože díky dodávkám lakovacích materiálů na finální úpravu rámu jsme měli možnost nahlédnout do zákulisí, využili jsme příležitosti a vyzpovídali Michaela Mourečka, který stál u založení Festky.

V loňském roce oslavila FESTKA 10 let. Jak vůbec vznikla myšlenka založit firmu a začít se zabývat tak unikátním projektem?

Zárodkem myšlenky byl telefonát mých rodičů, kteří chtěli, abych si ke třicátým narozeninám vybral kolo. Jako u bývalého profesionálního cyklisty to bylo poprvé, kdy jsem si kolo mohl vybrat zcela sám. To byla zajímavá situace, protože jsem v tu chvíli byl již oproštěn od vazeb na jakoukoliv značku. Tehdy se mnou seděl na baru můj současný obchodní partner, Ondřej Novotný, který mi okamžitě položil otázku, jaká značka kola to bude. Odpověděl jsem mu, že to bude pravděpodobně kolo,

kteří si nechám postavit na míru a že budu chtít být do celého jeho vzniku aktivně zapojen. Od výběru materiálu na rám, jeho výrobu, volbu komponentů, až po jeho samotné lakování. I pro Ondru to byla úplně nová, nečekaná situace, a i on v tu chvíli zatoužil mít podobné kolo. Začali jsme cestovat po České republice. Žádného vhodného partnera jsme ale nenašli, tak jsme se vydali do Itálie, kde jsem dříve žil a měl zde spoustu kontaktů. Výsledkem přesto bylo, že jsme nikoho nám vyhovujícího nenašli. Rozhodli jsme se tedy, že z toho uděláme projekt při práci a kola si zkusíme dát dohromady sami. Z něčeho, co mělo být původně volnočasovým projektem, se stala vašeň, které jsme okamžitě propadli. Záhy

jsme se rozhodli, že založíme firmu a budeme se tomu věnovat naplno.

A jak vypadaly začátky? Stavěli jste kola z komponentů, které jste někde nakupovali, nebo jste si je od samého začátku vyvíjeli sami?

Na začátku v prvním roce jsme skládali v podstatě komponenty dohromady, získávali jsme první zkušenosti a vytvořili si představu, čemu bychom se do budoucna chtěli věnovat. Už tato fáze vyžadovala celkem důležitý um a znalost. Poskládali jsme dohromady různé řemeslníky, kteří se pohybovali v cyklistickém průmyslu, a s nimi jsme kola začali vyrábět. Nicméně po



dvou letech, v roce 2012, jsme narazili na jejich podstatný limit, a to co se v cyklistické branži naučili. Naše vize od začátku byla dělat kola s technologiemi, které výrazně přesáhnou potřeby cyklistického průmyslu. Chtěli jsme stavět nejzajímavější kola, která lze na trhu koupit.

Pokračování na straně 6

V TOMTO ČÍSLE

Rallyové legendy: Ford RS200

strana 3



Mirka určuje trendy v oblasti robotických brusek

strana 5



Alpine F1 Team. Nelehká cesta do Formule 1

strana 11



Automatizace a robotizace ovládly Servind

Roky 2020 a 2021 se u nás v Servindu nesou v duchu automatizace a robotizace. Na počátku roku 2020 jsme dostali k dispozici první brusné hlavice Mirka AIROS, které byly vyvinuty speciálně za účelem robotického broušení.

Poprvé jsme je měli možnost vyzkoušet a otestovat na průmyslových robotech FANUC a při té příležitosti se nám rovněž podařilo navázat užší vztahy s jejich dovozcem. V březnu loňského roku kolegově z nově vzniklého průmyslového oddělení Business Developmentu navštívili našeho dodavatele Mirka přímo ve finském Jeppu, kde měli možnost na vlastní oči vidět nasazení brusek AIROS na kolaborativních robotech Universal Robots. Již cestou zpět bylo rozhodnuto, že využívání kolaborativních robotů je pro nás vedle nasazení na těch průmyslových druhou správnou cestou. Výhoda

brusných hlav Mirka je v tom, že umožňují jejich nasazení téměř na každém typu robota.

Hned po návratu z Finska jsme oslovili společnost Amtech, která je implementátorem robotických řešení s použitím kolaborativních robotů Universal Robots, a ve spolupráci s nimi jsme postavili vlastní mobilní robotické pracoviště. Sestava obsahuje dánské kolaborativní robota UR10e, software pro jeho komfortní ovládání a programování Robotiq Finishing Copilot a brusnou hlavici Mirka AIROS. Pracoviště nám tak umožňuje předvádět

a zaškolovat zákazníky z oblasti robotického broušení u nás v Lakařském tréninkovém centru v Tuchoměřicích nebo, díky své mobilitě, po domluvě přímo u zákazníka. Během sestavování robotického pracoviště jsme spolupráci se společností AMTECH, spol. s r.o. ještě více upevnili a v létě loňského roku jsme společně podepsali Memorandum o vzájemné spolupráci.

Pokračování na straně 4

Automatizace



Špičkové značky pro karosářské opravy

V roce 2015 jsme rozšířili naše portfolio o oblast karosářských oprav, kde se opíráme o zastoupení švédské firmy CAR-O-LINER, která nabízí sofistikované rovnací stolice, unikátní měřicí systémy a obsáhla data většiny automobilových producentů pro zjištění rozsahu poškození karoserie po havárii a jejich následnou opravu. V sortimentu jsou k dispozici i svářečky a další vybavení. Kromě toho využíváme její know-how v oblasti školení, shrnuté do CAR-O-LINER Academy. Tato znalost a zájem významně napomáhá ke koncipování karosářských praktických školení ve spolupráci s vybranými českými importéry.

V sortimentu se ale můžete setkat s dalšími užitečnými pomocnými od švýcarského Betag Innovation, který je specialistou na spotovací zařízení, indukční jednotky a opravy plastů nebo s naší privátní značkou Cromatec Technology, nabízející kompletní sortiment karosářských technologií, nářadí a spotřebního materiálu.

Na začátku šlo o sázku. Dá se změřit karoserie rallyového speciálu?

Nebýt téměř před rokem jedné pauzy na kafe a setkání v Servindí kuchyňce, tenhle článek by vlastně ani nevznikl. Jak jinak, hovor se točil kolem aut, hodinek, telefonů, něžného pohlaví a motorsportu. No a u motorsportu se diskuze nakonec zastavila, konkrétně se téma motorsportu propojilo klasicky s naší prací. A to s diagnostikou a měřením karoserií.

Lze změřit odchylky karoserie na rallyovém speciálu?

Tomáš Cafourek, jako zástupce marketingu a produktového managementu, tvrdil, že závodní speciál proměřit a zkontrolovat pomocí diagnostické měřicí tyče Point X nebo měřicího systému Car-O-Tronic Vision2 X3 schopni prověřit nejsme a Zdeněk Ticháček, u nás zodpovědný za rozvoj obchodu a koordinaci školení, si zase byl jistý, že auto přeci změřit jít musí, když jeho základ stavby vychází ze sériové karoserie.

Takže z toho nakonec vznikla sázka o karton Prosecca a my začali řešit, kde takový speciál seženeme. Ale tenhle problém byl jedním telefonátem vzápětí vyřešen. Již několikátou sezónu podporujeme Václava Pecha, jezdce domácího šampionátu v rallye, a vzhledem k tomu, že Vašek nezkaží žádnou srandu, uplynulo pár dní a na konci loňského léta se před naším Karosářským tréninkovým centrem CAR-O-LINER v Nučicích objevil zakrytovaný vlek a v něm Ford Focus WRC, se kterým Vašek s Petrem Uhlem v loňském tuzemském mistruku zatápěli škodovčáckému továrnímu týmu,

a nakonec ve zkrácené sezóně získali již osmý titul mistrů republiky.

V tu chvíli si Zdeněk ještě hodně věřil a vtipkoval, že auto do hodinky nakládáme zpátky na vlek a odjíždí na odpolední test před závodem přeměřené, umyté a vyleštěné. Vycházel samozřejmě z praxe, kdy na civilních autech díky moderním měřicím zařízením stačí sundat ochranné plasty podvozku a pohodlně se dostat k bodům karoserie, které slouží jako zachytný bod k identifikaci případného poškození či zkroucení karoserie. Ale u závodního auta je to trochu komplikovanější, protože rallyový speciál je mnohem lépe chráněn před drsným zacházením na rychlostní zkoušce cestou necestou. Znamenalo to tedy demonstrovat všechny duralové ližiny a ochranné plechy.

Hlavně to nevzdávat. S podporou systému Car-O-Tronic se to zvládne

Po jejich demontáži jsme auto přemístili na rovnací stolicí VAS 6528 od našeho švédského dodavatele, společnosti CAR-O-LINER. Tato stolice, která v našem tréninkovém

centru slouží pro potřeby praktických školení a na demonstrace zákazníkům, je osazena měřicím systémem Car-O-Tronic, který pracuje se softwarem Vision2 X3. V jeho databázi Car-O-Data, která obsahuje údaje o více než 16 000 změřených vozidel, jsme dohledali třídveřový Ford Focus z roku 2006 (rok výroby Vaškova Focusu WRC) a pustili se do měření. Na počátku je potřeba systém pomocí navržených bodů kalibrovat. Systém vás sám naviguje a na obrazovce zobrazuje fotografie, ze kterých poznáte hledaný bod, kam je potřeba přiložit sondu měřicího systému. Zde jsme začali tušit první komplikace. Ne s tím, že by se závodní speciál lišil od civilní verze, ale že díky zpevnění a zvýšené ochraně karoserie byly některé navrhované body, prostě a jednoduše, špatně přístupné, překryté výztuhou nebo dokonce zcela zavařené. A zde začala mravenčí práce, jak správně najít 3 body, které pomohou systém zkalkulovat a umožní další následné měření. V určitých chvílích to vypadalo skoro až beznadějně, ale protože se Zdeněk s Vládou Šobáněm, trenérem karosářského tréninkového centra Servind, jen neradi vzdávají, jsme po určité době neslyšeli jen nepřijemné tóny, akusticky upozorňující na nepřesné

či nesprávné zaměření, ale po chvíli se začal ozývat pozitivní tón, potvrzující správnost zaměřeného bodu.

Asi po dvou a půl hodinách jsme mohli ze zařízení vyjet potvrzující protokol o provedeném měření. Na sériovém autě bychom měřením strávili necelou hodinku. Ano, na rovinu přiznáváme, že jsme díky některým ochranným prvkům nebyli schopni provést kompletní zaměření celé karoserie. Ale s klidným svědomím a z přibližně dvou třetin potvrzených dat jsme mohli Vaškovi Pechovi garantovat, že karoserie jeho speciálu je bez nežádoucích odchylek.

A co samotná sázka? Nakonec jsme se nebyli schopni shodnout na tom, kdo vlastně vyhrál. Uzavřeli jsme to nakonec s tím, že sázka v dané situaci nemá jasně daného vítěze a prosecca vezmeme na půl a vypijeme na nějaké společné akci, až pominou všechna ta nepřijemná opatření související s koronavirem.

Pokračování na straně 8

Standoblue je zárukou barevné přesnosti

Spektrum barev a efektů používaných v automobilovém světě se každodenně vyvíjí a rozšiřuje. Vysoce chromatické barvy, jemné efekty a tónované číré laky, to jsou jen některé z výzev, kterým dnes čelí lakovny při snaze určit správný odstín. Udržet tempo se všemi těmito změnami lze jen neustálým rozšiřováním prémiového lakovacího systému Standoblue Basecoat o nové a nové receptury.

„Naše databáze Standowin iQ obsahuje více než 200 000 pravidelně aktualizovaných receptur. Nové odstíny a varianty stávajících barev prochází neustálým procesem vývoje a jsou aktualizovány o nové mixy, pomocí nichž je jich možno dosáhnout. Standox tak autolakovnám denně pomáhá s běžnými i s obtížnými speciálními odstíny.“, říká Jindřich Falber, náš dlouholetý produktový manažer značky Standox.

Kvalita a spolehlivost lakovacího systému Standoblue Basecoat je výsledkem neustávajícího úsilí o optimalizaci technologie barev.

Od rychlého rozpoznání barvy, přes vyhledání receptury, až po dokonalý výsledný odstín použité barvy. Orientace na nejvyšší možnou barevnou přesnost učinilo ze Standoxu jedničku na trhu autoopravenství. Kromě toho v německém Wuppertalu, odkud Standox pochází, myslí i na ekonomickou stránku. Pro případ speciálních odstínů, s nimiž lakovny nepracují denně, tak jsou dané mixy k dispozici i v malých úsporných baleních o objemu 250 ml.

Díky nejmodernější technologii pigmentů s vynikajícím rozlívem zajišťuje Standoblue výbornou prevenci proti vzniku takzvaných

mráčků a optimální kryvost. Dobré rozstřikové vlastnosti pak umožňují hladké přechody u oprav rozstřikem do ztracena.

Standoblue Basecoat se nanáší jedním krokem (One Visit Application) a je součástí vysoce efektivního a komplexního systému od plniče po čirý lak. Tento ucelený systém poskytuje autolakovnám nejen všechny materiály a postupy, potřebné pro dnešní nejnáročnější povrchové opravy, ale též celou řadu výhod co do rychlosti, hospodárnosti a efektivnosti.



Rallyové legendy: Ford RS200

S jasným účelem. Ford RS200 je v rámci skupiny B výjimečný hlavně tím, že nevznikl na základě sériového vozu, ale byl kompletně vyvinut a postaven pouze pro rallye. A nejen tím...

Ford svým způsobem navázal na závodní stroje let minulých, postavených čistě účelně: mám na mysli hlavně Alpine A110 z let 60. a následně Lancii Stratos z další dekády. Mnozí dnes dokonce tvrdí, že nebyť překotného vývoje a ukončení skupiny B v roce 1986, stal by se Ford RS200 nejúspěšnějším vozem ze všech. Ovšem tak hodně mu historie nakloněna nebyla...

Přípravu závodního Fordu pro skupinu B, tehdy ještě kódově značeného jako B200, začaly v tichosti v lednu 1983. Pouze několik málo zainteresovaných vědělo, že během následujících dvou měsíců budou s okamžitou platností ukončeny projekty Escort RS1700T s pohonem zadních kol, jehož vývojem Ford strávil dva roky a taktéž bude zastaven projekt C100 Group C. Z této náhlé změny situace samozřejmě plynulo nemalé zmatení nejen uvnitř evropského Fordu, ale i v řadách fanoušků a veřejnosti.

Fordu, ale jejich stavbu zajistí někdo z dodavatelů: buď Lotus, Tickford, Aston Martin, TVR nebo preferovaný Reliant. Nakonec bylo rozhodnuto, že stavět se bude v centrále Ford Motorsportu, v britském Borehamu.

Během léta se do týmu přidal ještě bývalý designér formulí 1 John Wheeler, který mimo jiné stál i za zmíněným projektem RS1700T. Byl to právě John Wheeler, jehož výsledný návrh uspokojil celou skupinu zejména tím, že byl orientovaný prakticky a bral v potaz například i snadný přístup k mechanice při servisování. V Borehamu, kde celý projekt vznikl, bylo tehdy jen pár lidí. Do díla se dal „král mechaniků“ Mick Jones, zbytek pracoval na přepřítovaných Escortech a nástupcích toho, v co se pak vyvinula Sierra RS Cosworth. Turner mezitím v Miláně vyzvedl návrhy vozu, kterému se začalo říkat „Porsche Sierra“.

Dvoudveřového kupé byl použit plastový kompozit a došlo i na využití pokročilých materiálů, včetně kevlaru a karbonu.

Odpružení vpředu i vzadu zajišťovaly dvojité lichoběžníky s dvojicí tlumičů a pružin v každém rohu vozu, vpředu i vzadu našel místo nastavitelný zkrutný stabilizátor. Změny směru zajišťovalo hřebenové řízení s možností hydraulického posilovače, účinné zpomalení měly zase na starost větrané kotouče hydraulických brzd o průměru 285 a 304 mm se čtyřpístkovými třmeny. Podběhy vyplnila 16palcová kola s pneumatikami Pirelli 245/40/16 na suchý asfalt nebo 225/50VR-16 na mokrá.

Úvodní verze poháněl převrtaný hliníkový čtyřválec BDT (původně využitý v projektu RS1700T), samozřejmě s rozvodem DOHC a 16 ventilů v válec. Z objemu 1803 cm³ (objem původní jednotky byl trochu zvětšen) dosahoval výkonu 350 až 450 koní při 8000 ot./min (oficiálním číslem byl údaj 444 hp) a 489 Nm při 5500 ot./min. Kapalčinou chlazená jednotka se suchou klikovou skříní využívala tři olejová čerpadla a samozřejmě také služby turbodmychadla Garrett T03 s tlakem 1,6 baru, chlazeného vzduchem. Motor byl řízen vícebodovým vstřikováním paliva Bosch Motronic. Zajímavostí bylo, že motor byl uložen napříč podélně, pod úhlem náklonu 23° a pětistupňová převodovka byla vpředu, přičemž zadní kola poháněla přes druhou hřídel. Vpředu, uprostřed i vzadu našly své místo nastavitelné diferenciály s viskózními spojkami, přičemž prostřední Fergusson bylo možné nastavit v dělení točivého momentu mezi přední a zadní nápravou v poměrech 37/63, 50/50 nebo 0/100.

Vůz o délce 4000 mm, šířce 1785 mm a výšce 1321 mm stál na rozvoru 2530 mm a s hmotností 1050 kg byl o něco těžší, než se čekalo. Už první testy také ukázaly nedostatečný přítlak, takže došlo k instalaci většího zadního křídla a na střechu se nastěhoval nasávač

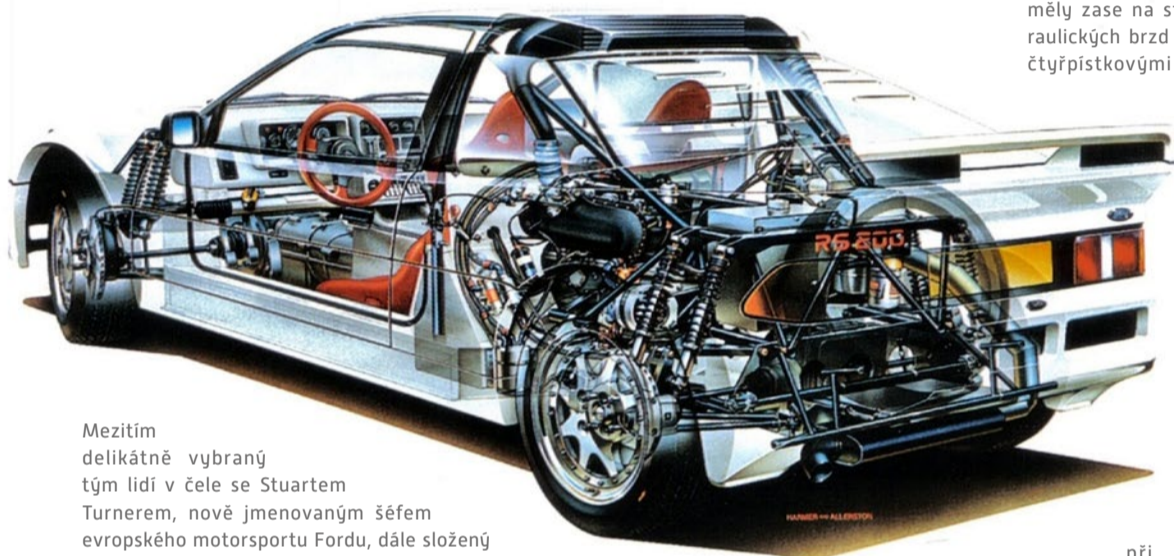
Text: František Vahala
Foto: Ford

s mezichladičem, pomáhající s chlazením (později přišly i boční „uš“).

I když RS200 vlastně využívalo některé technologie z formule 1, v závodech skupiny B se úspěchů nedočkalo. Jeho nejlepším výsledkem bylo třetí místo na švédské rallye 1986. Kritici často připomínali, že vůz naplno nevyužil tehdy laxní pravidla skupiny. A navíc zmiňovali, že Ford mohl potenciál účelně postaveného vozu mnohem lépe využít, když RS200 nestálo na základech sériového modelu.

Každopádně v roce 1987 vznikla ještě verze RS200E, neboli Evoluce. Pod kapotou měla vylepšenou verzi BDT Cosworth, zvanou BDT-E, dosahující z objemu 2137 cm³ vyššího výkonu i lepšího průběhu točivého momentu. RS200E měla i pevnější podvozek, lepší brzdy a nasávače NACA. Tato verze se sice nikdy neobjevila na startu WRC, ale závodila v různých soutěžích: například s výkonem až 650 koní v rallyecrossu, nebo se výrazně upravená verze předvedla v roce 2004 na Pikes Peak International Hill Climb, kde 840koňové monstrum dovedl k vítězství Stig Blomqvist. Další perličkou je, že RS200E drželo dvanáct let rekord v akceleraci z 0 na 100 km/h, když tuto disciplínu zvládlo za 3,07 sekundy.

Celkem vzniklo 225 kusů RS200 a z toho 140 bylo prodáno. Dnes je možné si vůz postavit jako repliku. Znalci na RS200 oceňovali jeho nadčasový design, jež přitahoval mladé i starší fanoušky a taktéž minimální rozdíly mezi silniční verzí a závodákem. Bůh ví, co by bylo, kdyby skupina B nebyla zrušena a na start imaginární sezony 1987 by se postavila 650 koňová verze Evoluce... Ale kdyby nebyl.



Mezitím delikátně vybraný tým lidí v čele se Stuartem Turnerem, nově jmenovaným šéfem evropského motorsportu Fordu, dále složený z konzultanta Grahama Robsona a skupiny automobilových inženýrů: Gordona Murraye netřeba představovat, mezi dalšími jmény zmiňme Nigela Strouda, Tonyho Southgate a Mika Loasbyho, začal pracovat na projektu.

V polovině dubna 1983 se odehrála klíčová večerní schůzka, na níž již bylo řečeno to nejdůležitější, tedy účel připravovaného vozu: „Klíčový cíl: stvořit jasného mezinárodního vítěze rallye s tím, že nic nesmí tento plán narušit.“ Tehdy už byl jasný i základní layout: účelová karoserie, pohon všech kol, turbomotor uprostřed. Zároveň s tím bylo určeno, co se stát nemá: řidič nemá v autě napůl ležet jako v některých závodních strojích a strmý úhel čelního okna je při závodech rallye zcela zásadní, aby pilot nebyl oslepován odlesky od stromů při jízdě v noci. Nepočítalo se ani s nějakým zásadnějším stylingem karoserie, naopak, jednoduché tvary mělo zajistit studio Ghia. Předpokládalo se, že kvůli homologaci vznikne celkem 200 kusů, které nebudou vyráběny ve

20. září 1983 proběhlo v Londýně setkání za účasti Boba Lutze, který uvolnil 293 000 dolarů na stavbu pouhého jednoho vozu. A začal shon s cílem mít prototyp, tehdy už pojmenovaný RS200, připravený v lednu 1984. K jeho přestavení nakonec došlo v Londýně v březnu 1984 s tím, že okamžitě došlo k uvolnění dalších peněz nejen na stavbu, ale i testování a ladění. Začala vznikat homologační série vozu, postaveného od základů pro jeden účel. Ačkoliv některé prvky (čelní sklo, boční okna, zadní světla, řadicí páka a některé prvky na dveřích) pocházely z prvních modelů Sierra, pod laminátovou karoserií od studia Ghia bylo všechno jinak.

Základem vozu byl voštinový hliníkový spodní rám s kompozitní vrchní strukturou a integrovaným ocelovým rámem. Vpředu i vzadu byl umístěn vysoce pevný hliníkový pomocný rám. Stejně jako na šasi, tak i na karoserii



Legendy



Automatizace a robotizace ovládly Servind

Pokračování článku ze strany 1

Ačkoliv se covidová situace na podzim nevyvíjela vůbec pozitivně, podařilo se nám na přelomu září a října zrealizovat první robotické semináře přímo u nás v Tuchoměřicích. K seminářům byli přizváni zástupci společnosti Amtech a Universal Robots. Již první účastníci praktických seminářů nám potvrdili, že jsme se vydali správným směrem. Nejenom, že máme možnost zákazníkovi nabídnout robotické řešení dané pracovní operace, ale díky téměř třicetiletému působení v oblasti přípravy povrchu a lakování jsme schopni nabídnout know-how pro dosažení nejlepších výsledků finálního povrchu.

Jsmo hrdí, že výsledky naší práce a práce našich partnerů Mirka a Amtech na sebe nenechaly dlouho čekat. Hned na začátku roku 2021 jsme podepsali první projekt nasazení robotického pracoviště pro broušení, které je osazeno kolaborativním robotem Universal Robots UR10e a brusnou hlavici Mirka AIROS. Nedlouho poté jsme obdrželi další poptávky a již nyní pracujeme na dalších projektech. V rámci naší spolupráce se nebráníme spolupráci ani s jinými dodavateli průmyslových a kolaborativních robotů. Jsme tak schopni nabídnout zákazníkům řešení připravené na míru. Oddělení průmyslového Business Developmentu se v Servindu velice rychle zapracovalo a rádi bychom mu i touto cestou poděkovali za jeho aktivity a nasazení. Pokud budete řešit jakoukoliv automatizaci ve vašem provozu v oblasti přípravy povrchu, lakování, finalizace povrchu nebo i například svařování, budeme rádi, pokud nás s vaší poptávkou oslovíte a my budeme moci daný požadavek důkladně analyzovat a připravit pro vás plnohodnotné řešení na míru.



Robotické broušení ve Furch Guitars

Buňka robotického broušení pro přípravu povrchu těl akustických kytar, vyvinutá pro společnost Furch Guitars, předního světového výrobce kytar prémiové kvality.

Speciální projekty v automobilkách

V jedné z automobilek v České republice jsme ve spolupráci se společností Hedson, výrobcem krátkovlnných infračervených IRT sušících zařízení, řešili předehřev B-sloupků, na které se aplikují pohledové fólie. Aby byl výsledek aplikace fólie perfektní, předehřívá se daná plocha infrazářiči, které jsou zakomponovány přímo do výrobní linky.



Účastníme se na projektu kamerové detekce nedostatků povrchu, které jsou v automobilovém průmyslu a u jejich subdodavatelů odhalovány pomocí umělé inteligence. Dalším následujícím krokem by pak mělo být robotické odstraňování těchto vad povrchu.

Nový kanál Servind Automation



Vzhledem k tomu, že v poslední době přibývá projektů v oblasti našeho automatizace, rozhodli jsme se na platformě YouTube založit zcela nový specializovaný kanál se zaměřením na automatizaci a robotizaci. Objevíte zde mnoho videí z robotického broušení, například nasazení brusných hlav AIROS ve výrobním závodu Volkswagen, ukázky dalších nejrůznějších brusných operací, rychlé instalace nebo výměny hlavíc na ramena průmyslových nebo kolaborativních robotů. S novými projekty postupně přibývají i nová videa. Sledujte nás na YouTube pod Servind Automation.

Mobilní robotické pracoviště

Od samého počátku disponujeme mobilním pracovištěm pro robotické broušení. Mobilní jednotka je uzpůsobena tak, aby se dala ukotvit na europaletu, jednoduše naložit do dodávky a převézt přímo do výroby zákazníka. Pracoviště je osazeno kolaborativním robotem Universal Robots UR10e. Na rameno robota lze dle potřeby lehce připevnit jakoukoliv hlavici ze široké nabídky brusných a leštících hlavíc Mirka. Jednoduché nastavení a ovládání pracovní operace podporuje speciální software Robotic Finishing Copilot. Dokonalé odsávání prachu, vznikajícího při broušení, je zajištěno vysavačem Mirka. Zafixování opracovávaných výrobků zajišťují různé druhy univerzálních úchytů nebo Festool jednotka s vakuovým uchycením. Pracoviště využívá napětí 230 V. Jsme tedy schopni vám ukázat různorodé robotické operace přímo v akci u nás nebo po dohodě přímo v prostředí zákazníka. Stejně tak můžeme zaškolit s dostatečným předstihem operátory výroby.



Technologie doplněné profesionální zkušeností

Téměř třicetileté zkušenosti v oblasti broušení, lakování a leštění jsme schopni zúročit i v oblasti automatizace a robotizace vašeho výrobního procesu. Nejenom, že vám nabídneme robotické řešení, ale navíc analyzujeme váš současný stav výroby a vybereme nejvhodnější brusivo, lakovací materiály, navrheme patřičný pracovní postup a společně s vámi vše zmíněné otestujeme a odsouhlasíme si. Cílem je, aby vaši zákazníci obdrželi kvalitu, na kterou jsou zvyklí, ba abychom je překvapili kvalitou ještě na vyšší úrovni. Vaším benefitem by měla být úspora lidské práce, ochrana zdraví vašich zaměstnanců, zajištění dlouhodobě stabilní kvality, snížení spotřeby brusiv a lakovacích materiálů a zkrácení časů, potřebných pro daný proces.



Mirka určuje trendy v oblasti brusek a leštiček pro průmyslovou automatizaci

Mirka® AIROS (Automated Industrial Random Orbital Sander) se stala první ve svém oboru. Excentrická elektrická bruska určená k nasazení na průmyslových a kolaborativních robotech, s robustním, ale zároveň lehkým hliníkovým tělem a disponující přírubou pro připojení na roboty dle ISO 9409-1. S možností úpravy pro maximální flexibilitu upevnění na všech typech robotů. Nabízí bezkartáčový 48 V motor s dlouhou životností, vhodný díky bezpečnému napětí i pro mokré broušení, pracující s konstantními a zároveň konfigurovatelnými otáčkami.



JEDNODUCHÁ INTEGRACE

Mirka® AIROS je elektrická bruska vyznačující se jednoduchou zástavbou, která díky své nízké váze šetří spotřebu elektrické energie v porovnání s tradičními pneumatickými řešeními. Mirka AIROS je speciálně navržena pro aplikaci robotického broušení a nepřetržité použití v automatizovaném prostředí. Mirka AIROS je vybavena standardní přírubou, která zajišťuje rychlou a snadnou instalaci a údržbu, což vede ke snížení prostojů a vyšší produktivitě. Brusku Mirka AIROS lze dodat s různými mezipřírubami pro většinu typů robotů. A to pro maximální flexibilitu při upevňování brusky od standardních ISO až po speciální příruby.

EKOSYSTÉM MIRKA

Mirka® AIROS je součástí ekosystému Mirka, což z ní dělá nejspolehlivější řešení na trhu. Řešení Mirka Solutions se skládá z brusné hlavy, řídicí jednotky, brusiva (včetně speciálního pro specifické aplikace), know-how a podpory pro skutečné profesionály v oblasti povrchových úprav napříč celým procesem. Vzhledem k tomu, že je Mirka AIROS oddělená od řídicí jednotky, je možné ji snadno vyměnit, což snižuje případné prostoje a náklady ve výrobě.

CHYTRÉ ŘEŠENÍ APLIKACE BROUŠENÍ S PŘESNÝM ŘÍZENÍM OTÁČEK

Mirka® AIROS se vyznačuje zabudovanou inteligencí, která umožňuje obousměrnou komunikaci mezi Mirka AIROS a řídicím systémem. Real-time kontrola procesu broušení zajišťuje konzistentní kvalitu, kterou lze zvýšit na základě získaných dat řídicím systémem. Inteligentní řešení robotického broušení navíc umožňuje plnou kontrolu nad otáčkami, které lze měnit na základě aktuální fáze procesu. Konzistentní otáčky zajišťují opakovatelnou kvalitu, které je dosaženo i při vyšším zatížení.

PRACHU A VODĚODOLNÁ ELEKTRICKÁ BRUSKA

Mirka® AIROS má stupeň krytí IP66, díky němuž je vhodná pro všechny druhy brusných aplikací včetně mokrého broušení a broušení nebezpečných materiálů. Prachu a voděodolná konstrukce brusky v kombinaci s robustním hliníkovým tělem zajišťuje delší životnost a bezpečnější provoz bez nutnosti mazání.

MIRKA® AIOS A AIROP

Kromě Mirka® AIROS nabízí nyní finská společnost Mirka od letošního dubna další novinky. Model s neexcentrickým brusným talířem, Mirka® AIOS, který je určen pro bodové opravy v automatizovaném procesu. Mirka® AIROP je excentrická leštička s vyspělou elektrickou lešticí hlavou, kompatibilní s lešticími aplikátory a pastami Mirka. Díky této rozšířené řadě robotických řešení umíme ve spolupráci s Mirkou nabídnout kompletní balíček pro automatizované procesy povrchové úpravy.



Šikovný pomocník nejenom na karosárnu. Mirka PBS

Pneumatická pásová bruska Mirka je optimálním nástrojem pro odbušování svařovaných míst a švů při výrobě vozidel nebo při karosářských opravách. Využití ale najde i při odstraňování laku a přípravě povrchu. Funguje zvláště dobře ve spojení s brusnými pásy Mirka.

Pásové brusky Mirka PBS 10NV a Mirka PBS 13NV byly navrženy s ohledem na ergonomii a pohodlí uživatele. Nástroj se vyznačuje klidným a tichým chodem. Díky gumovému úchopu se dobře drží a rychlost broušení je snadno nastavitelná pomocí nahoře umístěného voliče. Pomocí napínacího mechanismu lze pás snadno vyměnit během několika sekund a úhel ramene nástroje lze rychle individuálně nastavit pomocí klíče, který je uložen v rukojeti.



SATA. Značku, kterou máte rádi, chcete mít stále při sobě

Opasek v ležérním stylu, přesto elegantní, vyrobený ze 100% buvolí kůže s přezkou SATA v retro designu. Stejně jako značka SATA kombinuje tradici a modernost se svým „vintage vzhledem“ a určitě se stane nadčasovým oblíbeným doplňkem správných lakýrníků. Nyní obdržíte ke koupi pistolí SATAjet X5500. Pozor, počty pásků se ztenčují.

Novinky a trendy

Jak může být český výrobce prestižních jízdních kol propojen s Evropskou vesmírnou agenturou, proslulým výrobcem kávy v kapslích a silným automotive prostředím?

Pokračování článku ze strany 1

Toužili jsme po neomezené možnosti customizace tak, abychom obsloužili i ty nejnáročnější zákazníky. Ať už ty s nesmyslnými přáními nebo profesionály, kteří se chtějí pokusit překonat nějaký rekord. Prostě jsme chtěli vybudovat firmu, která dokáže postavit kolo pro každou příležitost. Naši lidé paradoxně naráželi na svou dosavadní profesní zkušenost a neměli tolik potřebnou otevřenou mysl. Byli svázáni svými návyky a vlastně nás přesvědčovali, že dané technologie nelze využít, protože je ani velké firmy nepoužívají. Musel jsem je přesvědčovat, že oni drahé technologie pro rámy nepoužívají, protože je neumí prodát, ale že my máme jiný způsob prodeje a můžeme si je dovolit. Bylo to pro mě velké překvapení, že nebyli nadšení nově nabytými svobodou v používání pokrokových technologií. Další komplikací byla absence vlastního vývoje, museli jsme začít investovat velké prostředky a spoustu času do našeho vývojového zázemí. Dnes už je náš vývojový tým součástí Evropské vesmírné agentury. To už je myslím zajímavá dosažená meta, která vypovídá o kvalitě našich lidí. Nikdo z nich nemá vyloženě co do činění s cyklistikou, ale vlastně aplikují věci pro vesmírnou a letecký průmysl do tak na první pohled obyčejné věci, jako je kolo.

Zmiňoval jste, že jste si původně chtěli vyrobit kolo, které bude vyhovovat vám. Kolik času uplynulo, než jste se rozhodli stavbu kol přesunout do komerční roviny?

V podstatě hned od začátku, protože si vlastně nejsem vědom toho, že bychom si to kolo vlastně kdy postavili pro sebe... [smích]. Od začátku jsme říkali, že pokud to má skončit úspěšně, potřebujeme k tomu zákazníky. Úplně první myšlenka byla, že si s tím budeme hrát rok a že během roku postavíme deset dvacet kol. Z nich nějaké využijeme pro sebe, pro svoji rodinu a nějaké rozprodáme mezi kamarády. Vůbec jsme neměli ambice dělat cyklistickou firmu. Záhy se ukázalo, že nikdo z našich kamarádů o ta kola ale zájem nemá, na druhou stranu o ně měli zájem zcela cizí lidé. Tady se poprvé ukázal byznysový potenciál. Tehdy jsme ještě dělali kola, která rozhodně neodpovídala naší dnešní úrovni. Už v roce 2010 jsme ale prozíravě vsadili na to, že se změni svět cyklistiky a vznikne prostor segmentu luxusních a individualizovaných kol. Že i kolo může být uměleckým dílem, za které zákazník zaplatí iracionální cenu než za jiný podobný produkt. Pokud na designu kola pracuje věhlasný umělec, je to jako s obrazem. I takový obraz má zcela jinou hodnotu, než je obvyklé. Cítili jsme potenciál, že zrovna cyklistika se může stát tím sportovním náčiním. Vysokou cenu kolikrát vytváří zákazník svými přáními. Je to třeba jako v architektuře, kdy architekt nerozhoduje o počtu pater stavby, ale vychází ze zadání investora.

Mluvil jste o využívání nejnovějších technologií. Jak jste se třeba dostali ke spolupráci s Evropskou vesmírnou agenturou nebo s Českým vysokým učením technickým v Praze, kde spolupracujete na vývoji super lehkého materiálu grafen.

Není to grafen, to je taková novinářská chybička, která utekla a pronásleduje nás. Byl i projekt s grafenem teď visí ve vzduchu, protože u Slaného vzniká velké centrum, které je schopné ho vyrábět a aplikovat ho do některých materiálů. V našem případě třeba potřebujeme mít pryskyřici obohacenou grafenem, takže je to pro nás také téma. Co bylo ale součástí spolupráce našeho vývoje s ČVUT a následně potom s Evropskou vesmírnou agenturou (ESA), tak to je grafit, konkrétně grafitová vlákna. Spojení s Evropskou vesmírnou agenturou je z důvodu, že tento materiál byl původně vyvinut pro potřeby vesmírného programu. My ale nacházíme jeho uplatnění na Zemi. To je poslání, proč tyto agentury existují. Zastřešují vývoj a následný přenos poznatků i do dalších odvětví. Stejně tak, jako když jedeme v autě a stěrače se nám sami zapínají anebo si smažíme jídlo na teflonové pánvičce. To všechno byly původně vesmírné technologie, které v současnosti ovlivňují náš každodenní život. A grafit je neuvěřitelně pevný materiál. Dokážeme z něj dělat kola, která jsou velmi tuhá. Kola pro reprezentace a závodní týmy, protože pro běžné použití jsou nekomfortní, drahá a třeba i křehká. Evropská vesmírná agentura si všimla toho, že na mistrovství světa jezdí kola, která jsou dělaná z grafitových vláken a pod jezdců nepraskají. Oni řeší stejný problém, protože z grafitu dělají satelity, což je v podstatě velmi podobná konstrukce právě rámu kola. Jsou to nějaké trubky nebo profily, spojené dohromady, a do toho narvete elektroniku, kterou musíte vyslat nahoru. V průběhu startu rakety je obrovské přetížení a vše je abnormálně namáháno. Často se stává, že konstrukce satelitů prasknou anebo se v nich vytváří trhlinky, snižující jejich pevnost. Stejná věc, která trápí nás při výrobě cyklistických rámu. Oni viděli, že podobný problém umíme řešit a dokážeme materiál zpracovat tak, aby byl pro jezdce bezpečný. Daný „deal“ pak jednoduše funguje tak, že my otevřeme veškeré naše know-how ESA a oni zase na oplátku nám. Prostě „win-win“ řešení a díky tomu můžeme čerpat informace a rozvíjet pro nás užitečné technologie. Další hmatatelnou spoluprací jsou dodávky rámu kol do projektu, který využívá senzorů. Tyto původně sloužily v satelitech pro sledování moře, nyní byly upraveny a snaží se detekovat chyby v karbonové konstrukci. I zde

je spolupráce s někým jako Festka skvělá, protože my disponujeme karbonovými konstrukcemi, myšleno rámy, které jsou lehké a skladné. Dají se tedy bez problému poslat někam v krabici. Máme nově, použité nebo z kol po pádech. Což je pro tento typ analýzy perfektní vzorek. Ve výsledku má tento projekt sloužit k tomu, že v budoucnu se budou těmito senzory detekovat potencionální chyby v konstrukcích letadel po přistání na letišti. Dneska je to celé ještě v plenkách a nikdo by je nepustil si hrát na letišti s letadly plných cestujících. Všechno je potřeba nejdříve důkladně otestovat ve speciálních laboratořích. A i z těchto výzkumů pro nás vzniká zajímavá zpětná vazba, kterou využíváme.

A o co šlo na ČVUT?

Na ČVUT šlo primárně o to, že jsme vytvářeli matematický model rámu a pracovali jsme v podstatě na tenzometrii. Takže jsme vzali rám, který jsme polepili 63 tenzometry. Ve struktuře karbonu máme dokonce optické kabely. Výsledkem je, že jsme dokázali zpracovat matematický model kola, který počítá s každým milimetrem, který ví, kolik je kde vlákna, kolik je podílu pryskyřice, jaké v každé vrstvě má vlákno směr, a to v celém rámu. To je velice unikátní projekt, ze kterého jsme získali obrovská data a znalost, jak se chovají naše rámy. S těmi daty můžeme dále pracovat dál a vývoj rámu zdokonalovat. ČVUT tím na druhou stranu získává nové poznatky o tenzometrii. Dále se rozvíjí spolupráce v oblasti lámání rámu, kdy každý rok zlomíme v podstatě víc než třeba sto spojů a pomocí velice citlivých mikrofonů se zaznamenává prasknutí. To vše je důležité nejenom pro nás, ale třeba i pro oblast Automotive, kde použití karbonu nachází také stále větší uplatnění a lze také z těchto poznatků čerpat. To je příkladem přínosu našich zkušeností do jiných oborů.

Když se vrátím zpět k samotným kolům. V tuto chvíli nabízíte pět řad kol. Z těch si může zákazník objednat a na ně pak ještě navazují další individualizace?

Ano. Ultimátně by zákazník mohl dokonce požadovat výrobu trubek na zakázku. Tu možnost samozřejmě máme, ale samotné zákazníky do tohoto rozhodování nepouštíme, protože oni nám to vlastně nejsou schopni sami definovat. To za ně řešíme my. Dělali jsme kola pro pány, kteří vážili 160 kilogramů, a asi se shodneme, že takové kolo si zaslouží trochu

jiné trubky než kolo pro 45 kilovou holku. Aniž by si tedy o to museli říkat, tak dostali speciální trubky. Většinou se ale dá vybrat z našich čtyř řad silničních a jedné spíše terénní. Každé kolo je dělané pro trochu jiné použití. Je to stejně jako u aut, kdy máte třeba sportovní auto s tvrdým podvozkem, které ale nespokojí zákazníka hledajícího komfort. Tak pokrýváme potřebu zákazníka, kterou zjistíme a následně ho nasměrujeme ke konkrétnímu kolu. V úvahu je potřeba vzít, že dneska jsou na trhu handicapovaní malí a pak naopak velcí lidé. Dneska v podstatě cyklistický trh velmi často nabízí šest velikostí a jsou i firmy, které jich mají dokonce méně. My z těch standardních velikostí nabízíme 22 a myslíme si, že taktak pokrýváme potřebu lidí. Přesto 30 % kol děláme na zakázku, protože se nevejdeme do těch 22 velikostí. Někdy je to kvůli nestandardní postavě, velmi často je to také o tom, že chceme, aby vzniklo vizuálně hezké kolo. Je to vlastně balanc estetiku a vaší velikosti postavy. Dá se to přirovnat k ušití obleku na míru. Můžete skončit v konfekci, ale když vám ho ušijí na míru, tak i člověk ne s třeba úplně atletickou postavou může vypadat skvěle a cítit se v něm dobře.

Pokud to shrnu, tak i u vás existuje konfekce, ale s potenciálem nekonečné variability?

Ano, existuje vlastně 22 konfekčních velikostí, které si vybíráte, ale rám jde stejně do výroby, protože tam jsou další kroky, kdy si vybíráte komponenty. Pokud přijдете jinam, koupíte si kolo, ale nedokážete na něm vlastně nic změnit. Je na něm přehazovačka, páky, řídítka, sedlo. Všechno bylo vyrobené unikátně pro dané kolo tak, abyste vlastně neměl možnost to vyměnit, čímž si ta firma zajistí, že drtivou většinu výrobků nakoupíte od nich, čímž se jim zvedá marže. My v tomto fungujeme úplně obráceně. Naše rámy jsou vždycky navrhovány tak, aby na ně fungovaly, pokud možno, jakékoliv značky komponentů a vy si je na to mohli vybrat. Na jednom rámu tak můžeme postavit kolo za sto padesát tisíc anebo třeba za pět set tisíc korun jenom tou selekcí komponentů. Je to stejně jako u auta. Můžete mít trojku bavoráka 318i v základní výbavě o výkonu kolem 150 koní nebo M 340i o výkonu 380 koní a v maximální výbavě. Pořád v uvozovkách na jedné platformě.





Setkáte se tedy se zákazníkem, zjistíte jeho potřeby, jaký je cyklista a pustíte se do přípravy kola?

Většinu ze zákazníků nevidíme. Téměř 98 % našich kol končí ve světě. Drtivá většina v Asii – Čína, Indonésie, Malajsie, Korea. Takový důležitý trh je třeba pro nás Kolumbie. Máme klientský servis, který zákazníka dokáže obsloužit po celém světě. Komunikujeme prostřednictvím produktového manažera pomocí skypu, telefonátů. K tomu máme po světě síť partnerů – fitterů, kteří nám ty lidi dokáží přesně změřit. Od nich obdržíme potřebná data pro výrobu správné velikosti. Potom vás propojíme s naším uměleckým ředitelem, s ním vyberete styl, který se vám líbí, a následně design. A je jedno, jestli se rozhodnete pro jednoduchý design, protože i k jeho vybrání někdy vede dlouhá cesta. Anebo dojdeme k tomu, že potřebujete nějaké umělecké dílo, protože jste zrovna typ člověka, který má doma již čtyřicet jiných špičkových kol.

Takže vlastně ve většině případů individuální přístup?

Sedmdesát procent se přiklání k relativně standardnímu řešení. Někdy kvůli limitovanému rozpočtu, někdy kvůli tomu, že si vybírat nechťejí nebo se rozhodnout neumí. Zbytek ale využívá plnou škálu možností, kterou Festka má. Třeba kola do Ameriky nebo do Anglie, kde je velká tradice cyklistiky, tam jsem si v podstatě jistý, že 90 procent kol bylo děláno na míru. Na druhou stranu třeba mladé trhy, jako je Korea, kde chybí zkušenost se stavbou kol, využívají výběru ze stávajících velikostí. V Asii ale zase nepoužíváme standardní grafický a barevný design. Oproti tomu Němci nejsou za design ochotni utrácet. Pro ně máme připraven každý model ve dvou designových verzích a oni si vyberou A nebo B. Každý trh má svou specifikou a my jsme na to připraveni.

Zmiňoval jste, že devadesát procent vaší produkce jde k zákazníkům do zahraničí. Kdo vlastně jsou vaši zákazníci? Jsou to lidé, kteří vaše kola vnímají pouze jako sportovní nebo profesionální náčiní?

Tohle je potřeba vnímat stejně asi, jako kdybychom se zamysleli nad zákaznickou skupinou Ferrari. Asi se shodneme, že ne všichni zákazníci mají závodní nebo sportovní řidičské ambice. Pak jsou tu kluci, kteří mají ambice být závodními jezdci, ale na Ferrari a na náklady spojené s jeho údržbou nikdy mít nebudou. Existuje tu ale jiná skupina lidí, kteří na auto mají, ale nevyužívají ho tak, jak by si to druhá skupina představovala. Jezdí s ním třeba jen do kavárny, ale to neznamená, že ti lidé nedokáží ocenit sílu motoru, jeho zpracování a co daná značka reprezentuje. Na druhé straně ale ta značka díky své sportovní tradici uspokojí i ex-závodníka Formule 1. Stejně to máme i my. Takže ano, máme ve svých řadách bývalé profesionály, máme ve svých řadách celebrity, třeba Orlando Bloom je jednou z hollywoodských hvězd, která jezdí na našem kole. Máme zákazníky, kteří na našich kolech překonávají rekordy. Teď třeba připravujeme kolo pro Čecha, který pojede závod kolem světa v rychlosti. Zákazníkem je obecně muž 40 let plus. Za posledních dvacet let se to dost změnilo. Co já jsem byl profesionál, byla silniční cyklistika doménou mladých hochů. Dneska ji masově objevují muži i ženy a věk je daleko vyšší.

Mluvil jste o asijských zákaznících. Co stojí za jejich velkým zájmem o cyklistiku, když zde rozhodně není tak tradičním sportem?

V Asii je to způsobeno tím, že velká řada lidí má velice dobrý finanční příjem. Rodiny posílají své děti za studiem do Austrálie nebo do Anglie již ve velmi mladém věku. Zde pak tráví svůj volný čas v rozmezí svých 15 až 35 let. Seznamují se s místní kulturou a věnují se místním tradičním sportům. Zjistí, že nejenom oblek, ale i kolo si

lze nechat vyrobit na míru a tím se dostanou k Festce. Když se pak vrátí převzít rodinné byznysy, přivezou si s sebou domů do Indonésie nebo Malajsie i tyto koničky. Jejich nový životní styl pak ovlivňuje jejich přátele nebo obchodní partnery. Takhle se šíří cyklistika a my si tak vlastně vytváříme network nových zákazníků a rosteme na asijských trzích.

Kolik kol ročně v současné době vyrábíte a postihla vás nějak koronavirová pandemie?

V letošním roce máme výrobní kapacitu nastavenou na nějakých 250 rámu a myslím si, že zhruba stejné množství jich i prodáme. Výrobní kapacitu teď chceme zvyšovat tak, abychom se v průběhu tří až pěti let byli schopni dostat někde na 1500 kusů ročně. Pak zatím nemáme ambici růst dál. Spíš jde o to zajistit, aby každé z našich vyrobených kol bylo kolo, které stoprocentně reprezentuje hodnoty naší značky.

Covid nás ovlivňuje velmi. Doléhají na nás restriky. Nepožádají se výstavy, nemůžeme cestovat za zákazníky, máme narušené marketingové aktivity. Na druhou stranu se velmi zvýšila poptávka kolech, radost z toho nám však bere nedostatek komponentů na trhu. Na objednanou přehazovačku si dneska počkáte více než rok, na odpruženou vidlici i dva roky. Takže teď momentálně nemáme z čeho stavět a situace se nelepší, spíše naopak. Je to takové hořko sladké vítězství.



Když se ještě vrátíme k materiálům, děláte kola i z jiných materiálů než karbonu?

V roce 2020 jsme to omezili. Dneska stojí dobrý ocelový rám klidně více než karbonový. Práce se špičkovou nerezovou ocelí je opravdu unikátní. Kdo se vyzná v oceli, byl by ohromený, co s ní jde dělat. Třeba síla stěny může být 0,45 milimetrů, to je v podstatě jak plechovka od piva. Do nedávna jsme nabízeli i titanová kola. Z kapacitního hlediska a fokusu na vytváření pozice naší značky se ale dneska soustředíme výlučně na karbon, byť vlastně v nabídce ještě jeden rám, kombinující karbon a titan, máme. Bavili jsme se o grafenu, jeho použití v pryskyřicích by se nám hodilo, ale to je tak investičně drahé, že to nedokážeme vyřešit sami. Podobnou věcí, která je dnes taková sexy a má dobré PR, je třeba 3D tisk. Hodně se o tom mluví, poskytl jsem k tomu mnoho rozhovorů, protože jsme před čtyřmi nebo pěti lety začali tisknout kovy, v čemž jsme byli celkem pionýři. Pořád to má ale stejné porodní bolesti a používáním se otevřela spousta Pandořiných skříněk. Konvenční technologie nás zatím vycházejí se stejným výsledkem výrazněji levněji.

Přesto ale občas vyrábíte kola z netradičních materiálů?

V rámci marketingu vznikají partnerství s velkými zavedenými značkami. Jednou z nich je třeba firma Nespresso, na jejíž popud jsme se lidem společně snažili vysvětlit, kde končí

použité kapsle, které vrátí zpět. Třeba v Čechách končí v Automotive, ale to není tak názorně uchopitelné, že z nich vznikne nějaký hliníkový blok nebo část motoru. Nikdo vás do výroby v Automotive nepustí, abyste to natočili. Přišli jsme tedy s tím, že bychom z nich vyrobili rám kola, který bude notabene ještě vlastně hezký. Aby lidé názorně pochopili, že když se dá odpadu druhá šance, tak může vzniknout něco, co má další přidanou hodnotu, a navíc vypadá dobře. Pro Nespresso jsme tak z použitých kapslí vyrobili rám kola, které šlo následně do dražby pro dobročinné účely pro Nadaci Terezy Maxové. Kombinovali jsme hliník s karbonem. Už i v minulosti vzniklo pár hliníkových rámu, ale není to úplně materiál pro každodenní produkci a s takovou životností jako karbon.

A co vaše kolo jako umělecké dílo?

Vím, na co narážíte. Ten projekt byl velmi zajímavý a my jsme za něj velmi rádi. Unikátní ale bylo, že nám ho klient umožnil veřejně komunikovat. Vznikla spousta jiných zajímavých projektů, ale kola jsou soukromým majetkem lidí, kteří často nemají potřebu o tom mluvit. Tento projekt ale oběhl celý svět. Bylo to kolo, které vzniklo pro thajského, velmi zajímavého sběratele kol. Dostali jsme volnou ruku a udělali jsme to tak, jak by to ideálně mělo být. Zákazníka jsme si detailně nastudovali

dobou vymysleli. Tak my přijdeme zase s jinými designy a je to pro nás takové cvičení, jestli se dokážeme udržet na špičce a jestli opravdu umíme udávat trendy. Děláme koncepty, jakým způsobem se bude cyklistika v následujících třech až pěti letech ubírat. Je to výlučně o designu a zajímavé selekci komponentů. Kolo má třeba vypadat jako mumie, tak jsme studovali, jak se balily mumie v Egyptě. Zhruba před čtyřmi lety jsme přinesli vykládací kovy; zlatem a podobně. Teď se s tím roztrhl pytel a opět nás v tom všichni následují. Posunuli jsme to a teď přinášíme zase trochu jiný způsob práce s kovy, které kombinujeme v podstatě s lakem. Další koncept je třeba o hrubých gradientech (přechodu barev). Odkazuje to na kola, která tu byla v 90. letech. Tehdy ale lakýrníci neměli čas a podmínky to udělat tak precizně. Dneska disponují mnohem kvalitnějšími lakovacími materiály, stříkacími pistolemi a vlastně tím vystihují současný řemeslnický um. Na první pohled to vypadá jako náhodně prskání barvy z pistole, ale my to umíme replikovat i na dalších exemplářích. Samozřejmě, že to lze udělat formou tištěného transferu. My v tom ale cítíme možnost ukázat špičkovou lakýrnickou práci.

Vznikají designy vyložené na přání zákazníka?

Že si zákazník přinese vyložené svoji představu, to funguje málokdy. Ano, řešíme teď, že zákazník má McLaren a chce kolo ve stejné barvě, protože ho chce převážet na střeše a chce, aby mu ladilo k autu. Tady nemá cenu ho přesvědčovat, že bychom to udělali jinak. Většinou se zákazníci, při individualizovaných designech, snažíme přesvědčit, že jsme dostatečně kreativní a nepotřebujeme inspiraci v dílech 200 let mrtvých malířů. Na rovinu se bráníme i tomu, aby si zákazníci připravovali své návrhy. Na nás je zákazník odhadnout, jak kterou techniku a design je schopen ocenit, a zaujmout ho.

Jak vlastně probíhá finální povrchová úprava?

My připravujeme čistý karbonový rám, který nevzniká v žádné formě, takže jeho povrch není dokonale uzavřený a bez pórů. Dokonce kombinujeme dva druhy spojů, tím vznikají odlišné povrchy na trubkách a na spojích. Rám je tedy potřeba dobře vyzákladovat, na to se používá speciální čirý plnič na karbon. Ve vnitřních standardech máme, že rám musí být připraven, jako kdyby byl připraven ve verzi holého karbonu. Nelze tedy spoléhat na to, že se někde něco vytmlel. Pokud po rámu přejedete rukou, nesmíte nikde cítit přechody. Ono i v případě, že byste to chtěli srovnat plničem nebo lakem, tak by to zase navyšovalo váhu rámu samotného. Je potřeba si uvědomit, že lak na rámu může bez problémů vážit sto gramů. A jestliže máme rám, který váží jen 650 gramů a vy na něj dáte 100 gramů laku, tak by mě lidé z vývoje zabili, protože ti na ušetření této váhy makali několik let. I v tomto je potřeba taky hledat nějaký balanc. Někde se musíme držet s váhou při zemi, někde můžeme trochu povolit. Třeba u rámu s ruční kresbou, tam jsme s hmotností šovívatější. Na různých materiálech (ocel, titan, karbon) pracujeme s různými podklady, s metalizacemi, používá se plátkové zlato, hliník, zoxidované zlaté plátky. Z toho se pak skládají originální mozaiky. Přímícháváme pigmenty do čirých laků.

Děkujeme za rozhovor

Co vás čeká dál?

Stále vytváříme nové designy, kolikrát je velké značky od nás kopírují. Na to jsme si už ale zvykli. Stane se to vlastně každým rokem. Velké značky začnou adoptovat masivně nějaké designy, které my jsme před nějakou



Na začátku šlo o sázku. Dá se změřit karoserie rallyového speciálu?

Pokračování článku ze strany 2

Základem prvotřídní opravy je dodržení výrobcem předepsaných rozměrů a tolerancí

Na čem jsme se ale shodli je, že základem prvotřídní opravy karoserie po nehodě, která bude navíc garantovat další bezpečný provoz opraveného vozu, je dodržení předepsaných rozměrů a tolerancí jednotlivých karosářských prvků výrobcem. Ať už při prvotním měření při identifikaci rozsahu poškození vozu, či průběžné kontrole při samotné opravě rovnáním nebo výměnou strukturální části karoserie. Vždy je kladen důraz na přesnost. Garantem stoprocentní správnosti je měřicí systém Car-O-Tronic Vision2 X3. Tento elektronický měřicí systém komunikuje bezdrátově prostřednictvím technologie Bluetooth a je s ním možné měřit rozměry karoserie s přesností na milimetry. Můžeme potvrdit, že měřicí zařízení CAR-O-LINER jsou schopna pokrýt a změřit

téměř všechny značky a modely běžně jezdící po našich silnicích. A je jedno, jestli se spolehnete na již zmíněné, do rovnací stolice integrované, zařízení Car-O-Tronic nebo rychlou a pohodlnou diagnostiku před samotnou opravou provedete za pomoci příručního diagnostického zařízení Car-O-Liner PointX II. I zde v napojení přes Bluetooth na systém Vision2 lze totiž provádět velice rychlou a kvalitní diagnostiku rozsahu poškození karoserie bez nutnosti kompletního odstrojování vozu. Diagnostické zařízení PointX II je vyrobeno z karbonu, a proto je velmi lehké při manipulaci. Snadnost manipulace navíc podporuje magnetické připevnění v měřících bodech, což umožňuje jednoruční používání zařízení. To vše v uživatelsky velice příjemném prostředí. Toto zařízení lze případně využít i pro měření a kontrolu při samotném rovnání strukturálních poškození.

Rovnáací stolice VAS 6528 včetně měřicího systému Car-O-Tronic Vision2 X3

Multifunkční rovnací stolice [VAS 6528 verze schválená koncernem VW je totožná se stolicí Quick 42] slouží k opravám karosérii osobních a lehkých užitkových vozidel. Její součástí tvoří veškeré příslušenství včetně měřicího systému Car-O-Tronic Vision2 X3 a kotveního systému Evo, s jejichž použitím lze opravit i strukturální poškození. Součástí setu je i sada hydraulických zvedáků, nástěnný systém pro přehledné umístění jednotlivých opravárenských prvků, měřicí technika, rám se zvedákem, nájezdové rampy, tažné rameno, kotvení set, soustava řetězů, univerzální tažný hák s příslušenstvím, tažné svorky a naviják. Maximální nosnost stolice činí 3 000 kg a tažná síla ramene odpovídá deseti tunám.

Car-O-Tronic Vision2 X3

Elektronický měřicí systém s přesností na milimetry u rozměrů karoserie komunikuje bezdrátově prostřednictvím Bluetooth. Car-O-Data obsahuje data více než 16 000 změřených vozidel. Jednotlivé měřicí body jsou navíc vyfotografovány a díky tomu je obsluha snadno najde na nejrůznějších typech vozidlech.

Použité vybavení

Volkswagen Approvel pro vylepšenou bodovou svářečku CTR® 9 (VAS 6755A) od společnosti Car-O-Liner

Švédská společnost Car-O-Liner, kterou v České a Slovenské republice zastupujeme, se řadí k jedné z nejuznávanějších značek v oblasti karosářských oprav. V současné chvíli se můžeme pochlubit dalším prestižním schválením společnosti Volkswagen AG pro jedinečnou bodovou svářečku Car-O-Liner CTR® 9 (VAS 6755A).

ČÍM SE VAS 6755A ODLÍŠUJE?

Již dobře zavedená svářečka Car-O-Liner CTR® 9 prošla řadou speciálních svařovacích testů u nezávislého institutu, který se zabývá problematikou svařování. To za účelem potvrzení, že splňuje vysoké požadavky stanovené koncernem Volkswagen. Pro ještě větší dokonalost je svářečka VAS 6755A osazena zcela novými elektrodami 16A, speciálním softwarem vyrobeným na zakázku pro Volkswagen, zbrusu novou sadou polic, klipy pro uchycení kabelu a obalem chránícím proti prachu a jiným nečistotám.

TECHNOLOGIE PRO VĚTŠÍ PRACOVNÍ NASAZENÍ

Teleskopické podpůrné rameno je navrženo tak, aby zajistilo co nejvolnější pohyb v rozmezí výšky od 1,9 do 2,4 metru. Vyrobeno je z robustního, ale lehkého extrudovaného hliníku a lze ho snadno nastavit vsle i vodorovně, tak aby bylo dosaženo optimální pracovní pozice. Perfektní ovladatelnost je navíc podpořena i revoluční odlehčenou svařovací pistolí. Oboustranně otočná pistole až o 355°

s ergonomickou rukojetí umožňuje dosažení dokonalé polohy pro každého technika. Výrobek z vyztužených skelných vláken, je ideální pro rychlé zvládnutí práce. Robustní, přesto jeden z nelehčích na trhu. Díky tomu jsou karosáři schopni pracovat efektivně a s minimální námahou.

Intuitivní a snadno ovladatelný Exclusive Control Panel s barevným sedmipalcovým displejem je vybaven Volkswagenem odsouhlaseným softwarem. Automaticky zajišťuje požadovaná nastavení pro zajištění správného provedení bodového svaru a poskytuje rychlou informaci o každém svařovaném bodu.

Robustní a kompaktní napájecí jednotka zařízení VAS 6755A poskytuje svařovací proud až 16 000 A. Díky základně z vysoce pevnostní oceli s nízkým těžištěm zajišťuje dobrou pohyblivost a stabilitu zařízení. VAS 6755A používá komunikační sběrnici CANBUS, která je okamžitě schopna proměřit kovové panely a vypočítat přesně množství času, proudu a síly potřebné pro perfektní a kvalitní svar dle schválených parametrů společnosti Volkswagen.

Sada polic a úchytů umožňuje svářeči mít vše bez překážek po ruce. 3 police poskytují skvělý prostor pro umístění svářecího materiálu a dalšího nářadí. Dvě police jsou otočné podél osy do obou stran, což usnadňuje přístup a jsou výškově nastavitelné pro dosažení optimálních pracovních podmínek. Čtyři spony udržují hadici na místě, což zvyšuje bezpečnost techniků, jednu z nejvyšších priorit Volkswagenu.

SNADNÉ POUŽITÍ: PŘIPRAVENO K VÝKONU

VAS 6755A automaticky nastavuje požadovaná nastavení, zajišťující správné bodové svary, zatímco pokročilý systém kontroly kvality monitoruje a upravuje svářečku, aby zaručil maximální příkon energie. Pomocí portu USB lze svářečku snadno upgradovat na jakékoli nové standardy VW v oblasti svařování. Volitelným příslušenstvím je software WeldLogger™, který technikům umožňuje vytvářet pracovní zakázky a ukládat je do souborů protokolů, které lze v případě potřeby vytisknout nebo odeslat e-mailem.





Pardubice. Řešení ve výši

Z kraje roku jsme mohli realizovat unikátní technologie Blowtherm v lakovně nedávno otevřené provozovny společnosti Kopecký v Pardubicích, kde prodávají značku Peugeot a servisují vozy Peugeot a BMW.

Nový autosalon a servis značek Peugeot a BMW otevřela společnost Kopecký nedávno v Pardubicích. Rozšiřuje tak své stávající aktivity v Praze, Ústí nad Labem, Vysokém Mýtě a v Bystřici nad Pernštejnem.

Instalace technologií ve společnosti Kopecký Pardubice se může pochlubit hned dvěma zajímavými technologiemi od výrobce Blowtherm. V autorizovaném servisu Peugeot a BMW jsme instalovali lakovací kabiny, která je unikátní termoventilační jednotkou umístěnou nad

boxem. Nosná konstrukce pro tuto jednotku je elegantně implementována přímo do konstrukce kabiny. Druhou premiérou jsou přípravná stání s jednou společnou termoventilační jednotkou.

Unikátnost lakovacího boxu spočívá v umístění ventilační technologie nad kabinou samotnou. Nosná konstrukce pro tuto jednotku je elegantně implementována přímo do konstrukce kabiny. Vše je v jednom designu, nezabírá prostor okolo kabiny a je nezávislé na hale lakovny. Vlevo od kabiny našla zázemí míchárna.

Dalším netradičním řešením jsou čtyři přípravná stání s jednou termoventilační jednotkou. Všechna stání jsou vyhřívána a jednoduše ovládána prostřednictvím dotykového displeje. V zadní stěně stání jsou praktické úložné skříňky pro lakýrníky. Každé stání lze oddělit zástěnami a díky tomu získat samostatné pracoviště pro broušení, tmelení nebo třeba aplikaci plniče.



BusPoint. Když vás práce baví, vyžadujete to nejlepší

Bylo nám opravdovou ctí podílet se na vybavení lakovny společnosti BusPoint, která je servisním střediskem zabývajícím se především službami pro autobusové dopravce. Hlavní činností jsou opravy autobusů po nehodách, lakování autobusů, trucků a nákladních vozidel a výměny autoskel autobusů. Orientují se na známé značky Setra, Mercedes-Benz, MAN a Neoplan.

Společnost BusPoint si zakládá na rychlosti, kvalitě a dlouhodobých vztazích. Právě z toho důvodu je jejich servis přístupný standardně 7 dní v týdnu a 24 hodin denně. Mezi jejich velké zákazníky patří přepravní společnost Umbrella Mobility SE, která ve svých dceřiných firmách

vlastní více jak 200 autobusů, na kterých zajišťuje pravidelný servis a opravy. Na první pohled je vidět, že jejich práce je baví a že pro svou práci používají nejvyšší vybavení na trhu. Stejný přístup vyžadují i od svých obchodních partnerů.

Zakázka se skládala ze standardní lakovací kabiny, míchárny barev s přímým vstupem do kabiny a přípravného stání. Jedná se o premiéru daného řešení v České republice. Pracovní výška pod stropním plénem je 4,2 metru. Základy a rošty byly navrženy a realizovány

tak, aby snesly zatížení 4 000 kg/kolo. Přípravné stání je osazeno posuvným plénem, aby bylo možné provádět opravy laků i u velkých autobusů a nákladních vozů.





Milwaukee. Prvotřídní posila do týmu

Milwaukee Electric Tool Corporation je celosvětově předním výrobcem a prodejcem Heavy-Duty elektrického a aku ručního nářadí a příslušenství pro profesionální uživatele. Již od svého založení v roce 1924 se společnost Milwaukee zaměřila na jediný cíl: vyrábět to nejlepší Heavy-Duty elektrické nářadí a příslušenství pro profesionály. Je synonymem nářadí nejvyšší kvality, odolnosti a životnosti, které je na trhu možné koupit. Milwaukee je členem skupiny Techtronic Industries Co. Ltd.

V rámci nabídky Milwaukee můžete mít více než 500 typů elektrického a aku ručního nářadí a více než 3 500 položek příslušenství. Celá historie Milwaukee je spojována s vysokou kvalitou výrobků, která je dána samotnou konstrukcí, použitými technologiemi a sofistikovanou technikou výroby.

Již od svého založení drží společnost Milwaukee vůdčí postavení na poli inovace výrobků se svými téměř 140 americkými a 180 zahraničními patenty. Nespoléhá však jen na minulost, ale vlna inovací pokračuje i v současnosti, například řadou šroubováků/vrtaček a příklepových vrtaček. Systém aku nářadí M12 a M18 dodává nářadí patřičný výkon, rychlost, moment a životnost nezbytnou pro náročné každodenní nasazení. Nedílnou součástí úspěchu nářadí jsou lidé v Milwaukee. Veškeré nářadí Milwaukee a také příslušenství jsou vyráběny ve výrobních buňkách týmu pracovníků. Tato výrobní metoda pomáhá Milwaukee soustředit se na potřeby zákazníka, umožňuje rychle reagovat na potřeby trhu, zlepšuje produktivitu práce a zvyšuje kvalitu výrobků.

Když se nám vyskytla příležitost, neváhali jsme ani chvíli a velice rádi jsme přijali do našeho portfolia kvalitní posilu, která pomáhá usnadnit každodenní těžkou práci na dílně, ve výrobě, v karosárně nebo na lakovně. Abychom usnadnili výběr z opravdu rozmanitého sortimentu, natipovali jsme s našimi techniky to nejlepší ze sortimentu aku šroubováků a vrtaček, aku rázových šroubováků a utahováků, aku úhlových a pravoúhlých brusek, elektrických příklepových vrtaček a aku brusek. Zajímavé a praktické jsou pak také aku vytlačovací pistole nebo opravdu bohatá nabídka spotřebního materiálu. Sortiment aku a elektrického nářadí Milwaukee denně využívají i účastníci školení v našem karosářském tréninkovém centru.





Alpine F1 Team. Nelehká cesta do Formule 1

Při vyslovení jména Alpine se většině fanoušků motorsportu vybaví francouzská automobilka, vyrábějící sportovní auta a závodní speciály, kterou v roce 1955 založil Jean Rédélé. Nejmladší dealer Renaultu našel zálibu v závodech rallye, kterým se nejprve věnoval volnočasově a později dokonce profesionálně. A díky jeho koníčku se na světě objevila kultovní francouzská značka.

Historie Alpine

Mladý Rédélé začal soutěžit hlavně s vozy Renault 4CV, které postupně vylepšoval. Třeba pětistupňová převodovka se stala obrovskou konkurenční výhodou. Ačkoliv si nevedl vůbec špatně, stále sháněl vůz, který by byl více vhodný pro motoristický sport. Dostal nápad navrhnout sportovní vůz s lehkou aerodynamickou karosérií, vlastní pětistupňovou převodovkou a s motorem vzadu.

Na základu dvou Renaultů 4CV tak vznikly první dva prototypy, jejichž karosérii navrhl Giovanni Michelotti. Hliníková karosérie dopomohla k nízké hmotnosti 550 kg. V roce 1953 s ním Jean Rédélé vyhrál hned několik závodů. První prototypy, pojmenované Alpine A106 Mille Miles, byly vyrobeny ještě před vznikem samotné automobilky. Ta vznikla až v roce 1955 pod jménem „Société des Automobiles Alpine“ ve francouzském Dieppe. Jen krátce poté začal

neúspěchem v letech 1977 a 1978 stála především nespolehlivost turbo motorů. První vítězství přišlo v roce 1979 ve Velké ceně Francie, kdy se Jabouille stal prvním vítězem Grand Prix s přeplňovaným motorem. V roce 1981 se za volant monopostu posadil talentovaný Francouz Alain Prost, pozdější čtyřnásobný mistr světa, který nahradil Jabouille, který měl o rok dříve vážnou nehodu. V sezóně 1985 Renault dodával pohonné jednotky hned třem stájím Formule 1 - Lotusu, Ligieru a Tyrrellu. O rok později se už ale Renault z důvodu trvajících neúspěchů a finančního zatížení automobilky závodů neúčastnil a ke konci sezóny 1986 ukončil působení ve Formuli 1 i coby dodavatel motorů.

Letos určitě většina z vás zaznamenala vstup Alpine do seriálu Formule 1. Zajímavostí ale je, že se zde značka Alpine angažovala již v roce 1968. Kromě francouzské Matry se v tomto roce totiž dalším zástupcem země galského kohouta stal prototyp Alpine A35, který debutoval ve Velké ceně Francie. Tento prototyp testoval Mauro Bianchi, dědeček tragicky zesnulého Julese Bianchiho. Bohužel kvůli špatnému ovládní a obavě z nedostatečné konkurenceschopnosti se od celého projektu nakonec upustilo. Sportovní značka se ale přesto v 70. letech stala záchranným bodem pro mnohé mladé jezdce ve Formuli 2, odkud jich spousta zamířilo přímo do královny motorsportu. Konkrétně třeba budoucí hvězdy Jean-Pierre Jabouille, Patrick Depailler nebo René Arnoux.

Po tomto relativním úspěchu se Alpine, již ve vlastnictví Renaultu, přesunul k vytrvalostním závodům s cílem zvítězit ve 24 hodin Le Mans. A už při prvním startu v roce 1976 se ukázalo, že nebude jen nějakým sparing partnerem. Zajistil si totiž pole position a to hned se šestí vteřinovým náskokem na druhou posádku Porsche. V dalším roce měl dokonce Alpine ve finále pětce hned čtveřici vozů, štěstí jim ale nepřálo. Porsche 936 řízené Jackiem Ickxem dojelo do cíle jako první a žádný z vozů Alpine nespasoval v tomto roce cílovou vlnku. V následujícím roce se už ale Alpine dočkal vítězství, a to paradoxně i přes to, že měl pomalejší vůz než Porsche. Tehdejší posádku tvořili Jean-Pierre Jaussaud a Didier Pironi na voze A442B.

Po tomto úspěchu opustil Alpine s Renaultem disciplínu vytrvalostních závodů a Renault se začal naplno věnovat kategorii Formule 1. Alpine se pak na dlouhou dobu ze závodních okruhů vytratil.

Trnitá cesta Alpine do Formule 1

Cesta Alpine do královny motorsportu, kde ji můžeme sledovat od letošního roku, nebyla vůbec jednoduchá. Jelikož je Formule 1 ve své historii plná změn, je potřeba přejít na úplný prvo počátek do roku 1977, kdy se do podniku Formule 1 přidala továrna stáj Équipe Renault Elf.

V roce 1977 ve Velké ceně Velké Británie usedl do testovacího vozu Jean-Pierre Jabouille, který se následně zúčastnil i několika dalších Velkých cen, ale bez jakéhokoliv úspěchu. Za

uzavřeno partnerství mezi Renault F1 týmem a olejářskou společností Castrol. Pro Castrol se tak otevřela možnost výjimečného testovacího prostředí v ikonickém prostředí vrcholového motorsportu.

Proč ale vlastně došlo k přerodu z Renaultu DP World F1 Team na Alpine F1 Team?

V rámci proměny francouzské automobilky Renault, nazvané „Renaulution“, prochází zásadní změnou také značka Alpine. Má se stát sportovní divizí Renaultu a sloučit pod sebe jak samotnou značku Alpine, tak i divize Renault Sport Racing a Renault Sport Cars. Značka Alpine se přetvoří na ryze elektrickou. Chystá ostrý hatchback v segmentu B, ostrý crossover v segmentu C a sporták jako náhradu za v současnosti jediný model A110. Ten vznikne ve spolupráci s britskou automobilkou Lotus. „Nová entita Alpine bere tři oddělené značky, aby z nich vytvořila jednu kompletní společnost... Budeme na silnicích a na závodních okruzích autentičtí a high-tech, divočí a vášniví.“, komentoval změny Laurent Rossi, generální ředitel Alpine. Do tohoto konceptu jasně zapadá i přezazení formulového týmu pod hlavičku F1, protože co jiného by mělo více podpořit image sportovníosti než právě působení ve vrcholové motoristické disciplíně. Navíc má být novým impulsem, protože po roce 2019 stáj nenaplnovala požadovaná očekávání. Jak to bude s divizí Renault Sport Cars, to zatím ještě zcela jasně oficiálně oznámeno nebylo.

Součástí týmu pro letošní ročník Formule 1 se po čase opět stal, vítěz mnoha Velkých cen a dvojnásobný mistr světa Formule 1, Fernando Alonso. Doplnovat ho bude mladý talentovaný jezdec Esteban Ocon, který by měl být i tím, kdo do budoucna ponese bojovou zástavu do dalších klání. Prodloužena byla také spolupráce s Castrol a týmem jeho specializovaných inženýrů, kteří v rámci partnerství vytvářejí nové směsi speciálních maziv s ultra nízkou viskozitou (například Castrol EDGE SUPERCAR), které musí být na jednu stranu dostatečně silné, aby motory dokázaly ochránit před obrovskými působícími silami a zároveň omezovaly tření, které „odsává“ životně důležitý výkon.

Jak již historie několikrát ukázala, bude s týmem Alpine do budoucna potřeba rozhodně počítat. Mnozí experti předpovídají, že v následujících letech bude vyrovnaným soupeřem pro horní polovinu tabulky, pokud se dokonce nestane hrozbou těm nejlepším.

Autor: Miloš Vopátek, foto: archiv, Renault a Castrol



plynulý přechod z Alpine A106 na novější model A108, který byl nejprve vyráběn jako kabriolet a poté jako kupé. Alpine A106 se několik let stavěl paralelně s A108. Stejně tak plynule se přešlo na asi nejnámějšího nástupce. Model Alpine A110 Berlinette, byl poprvé postaven na podzim roku 1961, veřejnosti byl ale oficiálně ukázán až v roce 1962 v Paříži. V tuto chvíli ještě neměl své charakteristické dvojité světlomety. Tato designová změna přišla až v roce 1967. Tento vůz se stal jedním z neúspěšnějších soutěžních vozidel v historii motoristického sportu a značka Alpine ve světě plněm dobrodružství a adrenalinu nikdy



Historie Alpine



Když si budete chtít oddychnout od památek. Muzeum Piaggio a 75 let kultovních skútrů Vespa

Jaká bude situace během léta nevím. Co ale vím a můžu vřele doporučit, pokud se letos anebo kdykoliv v budoucnu vydáte do italského Toskánska a navštívíte turisty obdivované Náměstí zázraků (Piazza del Duomo) v Pise, musíte spatřit ještě jednu zajímavost. Nezapomeňte si po návštěvě šikmé věže a románské baziliky Dómu Panny Marie Nanebevzeté, udělat malou, ale o to zajímavější, jízdku do kolébky kultovní značky Vespa.

Po necelých 30 kilometrech a půlhodině v autě, raději než po dálnici, se určitě vydejte po klikatých okružnicích pravého Toskánska, se ocitnete se v městečku Pontedera, ve kterém se zrodila a od roku 1946 se zde nepřetržitě vyrábí jedna z neznámějších značek skútrů, Vespa. Pokud budete počítat se mnou, zjistíte, že letos v dubnu oslavil první jejich skútr 75 let. Konkrétně se jednalo o model Vespa 98. V dubnu 1946 byl tento úžasný, funkční a inovativní dopravní prostředek poprvé představen široké veřejnosti v golfovém klubu v Římě. Na štítu se chlubil zcela nově vyvedeným logem, které nahrazovalo předchozí emblém společnosti Piaggio Aircraft. Vespa se téměř okamžitě stala miláčkem Italů a nejenom jich.

Ano, chtěl bych vás pozvat do muzea Piaggio, které je největším a nekompletnějším italským muzeem věnovaným motocyklům, domovem jedinečných posbíraných předmětů, které vyprávějí poutavou historií lidské mobility. Vzpomínka na časy dávne i současně ukazuje skupinu Piaggio jako výrobce, kde se rodily nejenom motocykly a skútry, ale i lodě, vlaky, letadla nebo auta.

V muzeu, v rekonstruovaných, okouzlujících starých průmyslových budovách najdete na ploše 5 000 m² ojedinělé sbírky věnované značkám Piaggio a Ape a dále pak historii motocyklů a závodních speciálů značek Aprilia, Gilera a Moto Guzzi, které dohromady posbíraly celkem 104 světových titulů napříč různými kategoriemi motocyklů, od Mistrovství světa Grand Prix motocyklů po Supermoto, od trialových motorek až po superbiky.

Adresa: MUSEO PIAGGIO, Viale R. Piaggio, 7, 56025 Pontedera (PI), www.museopiaggio.it

Text: Tomáš Cafourek, foto: archiv autora a Piaggio



Ne, nespletli jsme se. Historii letectví najdete v Mladé Boleslavi

Do města automobilů se můžete vydat nejenom za známou tuzemskou značkou, která zde již v roce 1895 našla své stabilní zázemí. Nejdříve jako manufaktura na výrobu jízdních kol firmy Laurin & Klement, později se zaměřením na výrobu automobilů, které dodnes na silnicích potkáváme s logem Škoda. Její historii můžete spatřit ve ŠKODA Muzeu a přilehlém depozitáři. Dnes jsme tady ale kvůli zcela jiným dopravním prostředkům.

O pár let později, kdy si již svůj sen plnili pánové Václav Laurin a Václav Klement, se svého snu v roce 1912 dočkal v Mladé Boleslavi Metoděj Vlach, první Čech, který se vznesl do vzduchu na letadle vlastní konstrukce, poháněné automobilovým motorem. O mnoho let později, roku 2001, vznikl Nadační fond Metoděje Vlacha, který na památku mladoboleslavského nadšence založilo přímo samo město. Po více než 100 letech, po prvním leteckém dobrodružství

Metoděje Vlacha, bylo v roce 2015 slavnostně otevřeno muzeum hrdě nesoucí jeho jméno. Pod architektonickým návrhem Leteckého muzea Metoděje Vlacha je svým mimořádným tvůrčím počinem podepsán Ing. Arch. Michal Hlaváček, který se při zrodu projektu nechal inspirovat tvarem „neviditelného/stealth“ letadla F-117 Nighthawk. V prostorách moderního hangáru našlo svůj domov přes dvacet exemplářů skutečně létajících replik nebo původních historických letadel, letecké тренаžéry a mnoho dalších

rekvizit souvisejících s letectvím. Nadační fond a samozřejmě i samotné muzeum se zde snaží návštěvníkům přiblížit historii letectví, a dokonce názorně ukazovat, jak letadla a jejich piloti v minulosti létali. Rozhodně stojí za to se zde zastavit a nasát atmosféru létajících strojů. Občerstvit se můžete v pravé letecké kantine nebo si můžete odpočinout a z tribuny pozorovat přistávající a vzlétající letadla na přilehlé ranveji.

Více informací o probíhajících akcích a otevírací době najdete na jejich internetových stránkách.

Adresa: Letiště Mladá Boleslav, Regnerova 114, 293 60 Mladá Boleslav
www.letecke-muzeum-metodeje-vlacha.cz

Text: Tomáš Cafourek, fotografie: Kamil Večeřa

