

COLORExpertcz

02/2023

TIPY A INFORMACE PRO LAKOVNY A KAROSÁRNY



INTERACTION



Vážení čtenáři,

přinášíme Vám letošní druhé vydání magazínu Color Expert. Můžete se těšit na velice zajímavé články a novinky ze světa barev, inovací a karosárny, které přinášejí vzrušující pohled na budoucnost automobilového průmyslu. Jsme rádi, že s Vámi můžeme touto cestou sdílet úspěchy, které jsme jako společnost dosáhli, a představovat novinky, které na sebe upoutávají pozornost.

Loňský rok byl akční a nějaké věci se nám podařily. Jsme rádi, že nebyly přehlédnuty a letos jsme na základě našich výkonů obdrželi prestižní ocenění New Technology Award For Outstanding Performance za rok 2022 od renomované společnosti Axalta, výrobce autolaků Spies Hecker a doslova pár dní nazpět jsme obdrželi na letošním ročníku soutěže Ocenění Českých Lidů třetí místo ve středočeském kraji. Nominace proběhla na základě hodnocení Indexu Cribis společnosti CRIF - Czech Credit Bureau. Index CRIBIS se počítá z devíti finančních ukazatelů spočítaných ze dvou posledních zveřejněných a po sobě jdoucích účetních výkazů, a krom statických hodnot ukazatelů vstupuje do hodnocení také jejich meziroční změna.

Jsem rád, že tato ocenění potvrzují naši pozici na trhu, pracovitost a odbornost našich zaměstnanců a naši snahu být profesionální firmou v oboru.

Na stránkách tohoto časopisu také naleznete fascinující příběh o letošním závodě Le Mans Classic, kde se závodníkem stal nejen vedoucí lékař sportovní reprezentace, ale také vášnivý milovník veteránů, Jaroslav Větvíčka. S vozem Aero Minor Sport z roku 1949, který byl v našem školícím středisku lakován do původní podoby originálního vozu.



Martin Písařík, výkonný ředitel společnosti INTERACTION s. r. o.

Při lakování byl poprvé v ČR aplikován nový systém matných laků od společnosti Spies Hecker. Dokázal nejen oslnit diváky, ale také představit krásu historie automobilů na jednom z nejprestižnějších závodů.

Další dlouho očekávanou novinkou, kterou Vám přinášíme, je první plně automatizované míchací zařízení, které bylo vyvinuto pro autolakovny. Společnost Axalta vyprojektovala a na trh uvedla Irus Mix, který zajišťuje maximální uživatelské výhody, produktivitu, ziskovost a udržitelnou ekologii při lakování v autoopravnách. Tento stroj míchá odstíny rychle, účinně a přesně bez jakéhokoli plýtvání.

Spies Hecker přichází s vyhovujícími recepturami pro radary „ADAS“ v míchacím programu Phoenix a s inovativním systémem pro dosažení lakování matu od nejširší škály úrovní lesku od matné až po vysoký lesk, o čemž si můžete přečíst podrobněji v našem časopisu.

Pro milovníky elektromobility přinášíme nabíjecí systémy Telwin Mastercharge, které představují další krok k udržitelnější budoucnosti automobilismu. Wieländer+Schill pak přináší inovativní řešení pro prevenci a ochranu proti požáru elektrických vozidel s baterií vysokého napětí pomocí požárních dek, což je aktuální téma v souvislosti s rostoucím počtem elektromobilů na silnicích.

V odvětví lakování je zajímavým produktem respirátor s pohonem vzduchu 3M VERSAFLO TR-819, který zvyšuje bezpečnost a pohodlí při práci v autolakovnách, kde se používá řada chemických látek, které mohou být škodlivé pro dýchací cesty. A konečně, pro profesionály v oblasti lakování vozidel je tu nová Satajet X 5500 a Satajet X 5500 Clear Coat edition, které přinášejí dokonalý výsledek a maximální spokojenost při každém lakování.

Není žádným tajemstvím, že jsme se v letošním roce krom běžných činností dále věnovali dostavbě a přestěhování do našeho nového sídla, kde se nyní zabýváme, ale o tom příště.

Věříme, že Vám i toto naše aktuální vydání časopisu Color Expert poskytne inspiraci a informace, které obohatí Váš pohled na svět automobilů, autoopravárenství a částečně i průmyslu.

Děkujeme Vám za přízeň, přeji pohodlné Vánoce, mnoho zdraví a štěstí v nadcházejícím roce a těším se na naše další shledání.

S úctou a pozdravem,
Martin Písařík

OBSAH

AKTUALITY

3/ New Technology Award
For Outstanding Performance

RŮZNÉ

3-6/ Interaction / Spies Hecker
na Le Mans Classic

TRENDY/ZAJÍMAVOSTI

7/ Doba matová je tu!
8-9/ Axalta Iruš Mix
10-11/ Vyhovující receptury
pro radary

TECHNOLOGIE

12/ Nabíjecí systémy
pro elektrická vozidla
13/ Požární deky pro vozidla
s baterií vysokého napětí
14/ Satajet X 5500 Universe
14/ Satajet X 5500 Clear Coat
Edition
15/ Respirátor s pohonem
vzduchu 3M versaflo tr-819

NEW TECHNOLOGY AWARD FOR OUTSTANDING PERFORMANCE

V letošním roce jsme obdrželi od Společnosti Axalta, výrobce autolaků Spies Hecker, ocenění New Technology Award For Outstanding Performance. Tuto prestižní cenu převzal během Axalta Business Partner Meetingu 2023 v Kolíně nad Rýnem jednatel společnosti pan Martin Písařík.



INTERACTION / SPIES HECKER NA LE MANS CLASSIC

Na veteránském závodě Le Mans Classic závodil vedoucí lékař sportovní reprezentace a milovník veteránů Jaroslav Větvíčka, který prohnal společně s posádkou Jiří Navrátil, Pavel Dušánek a Bohumír Svoboda vůz Aero Minor Sport z roku 1949. Tento vzácný automobil byl techniky z Interaction lakován do původní podoby originálního vozu. Při lakování byl poprvé v ČR aplikován nový systém matných laků od společnosti Spies Hecker. V následujícím textu se dozvíme více o jeho dojmech a přípravách na účast v závodě Le Mans Classic.

Jestli lze něco považovat za nepsané mistrovství světa ve vytrvalostních závodech automobilů, pak je to určitě 24 hodin Le Mans. Už jen při vyslovení tohoto místa vytanou na mysli všechna slavná vítězství, bitvy automobilek a týmů, nezapomenutelní hrdinové a legendární závodní vozy. Bezpočet knih a několik skvělých filmů.



A taky tragédie, sportovní i lidské. Francie, léto, okruh La Sarthe, přes třináct kilometrů tratě a 100 let živé závodní historie, to je jedna z ikon světového motorsportu. Každým rokem přibývají nové příběhy, nové stroje i noví piloti. A touha být také při tom.

Skvělý nápad pořádat historickou retrospektivu toho, co bylo v minulosti k vidění na 24h Le Mans, se uskutečnil díky Patricku Peterovi a jeho týmu poprvé v roce 2002. Na Le Mans Classic se mohou vrátit k závodům vozy, které zde soutěžily od roku výroby 1923 do roku 1981. V roce 2016 přibyla vozidla ze skupiny C z dalšího období od osmdesátých do začátku 90. let. V roce 2018 byl startovní rošt obohacen o Endurance Racing Legends – GT a prototypy z let 1990 a 2000. Vznikla bezpochyby olympiáda historického motorsportu ve vytrvalostních závodech. Na rozdíl od jiných akcí historiků není přes 700 pečlivě vybraných závodních vozů svázáno (díky výjimce od FIVA) žádnými rychlostními limity. K tomu čtvrt milionů diváků a fanoušků, nádherná výstava v blízkém muzeu ke stům letům 24h Le Mans, festival setkání veteránských klubů, aukce závodních veteránů, zábava, koncerty, prodej uměleckých děl, nezaměnitelná atmosféra v rozlehlém kempu. To byl rámeček letošního Le Mans Classic 2023.

Hlavně se však opravdu závodí, žádné demonstrační jízdy, sice s respektem, ale bez rukaviček a prostě naplno. Na pit lane, v boxech i v rozlehlých depech vládne elektrizující atmosféra. Stroje, které znáš jen z časopisů, najednou vidíš naživo. Závodní auta jsou rozdělena do šesti skupin – gridů (nebo chcete-li po francouzsku a přiléhavěji plateau) po zhruba osmdesáti vozech podle jejich stáří. Každá posádka

má možnost si užít dva tréninky a tři závodní jízdy po zhruba 45 minutách.

Pořadatelé letos z českých uchažečů vybrali rekordních pět posádek, což je velkým úspěchem našeho veteránismu a motorsportu. Nestačí totiž vlastnit výjimečné auto a zaslat tučný poplatek – takových by po světě bylo. Pořadatele se ptají především po historické souvislosti se závodem 24h Le Mans. Z československých vozů se pravidelně od roku 1949 do roku 1953 účastnily vozy Aero Minor Sport a vytvořily zde nesmazatelnou stopu, díky které se sem mohou vracet. Avšak pouze v prvním poválečném ročníku zde s nimi závodili čeští jezdci. Legendární posádka Krattner - Sutnar v roce 1949 dokonce zvítězila ve své třídě a po započítání výkonnostního faktoru obsadila neuvěřitelné druhé místo v celkové klasifikaci. Tuto posádku včetně tehdejšího startovního čísla 58 reprezentovali letos už podruhé Michal Froněk, David Karásek a Zdeněk Kašpar. Druhým vozem Aero Minor Sport na čtyřicetihodinovce v roce 1949 byla smíšená česko-francouzská posádka Ivan Hodáč a Jean Poch. Ivan Hodáč byl skvělý závodník a Francouz Jean Poch ještě k tomu dovozce československé motoristické produkce do Francie. Jejich auto pochopitelně nemohlo tehdy dostat po příjezdu do Francie před závody jinou než modrou národní barvu. A k tomu především charakteristické, dodatečně na místě vytvořené větrací otvory, které jej odlišovaly od později vyrobených závodních Minorů, jak je běžně dnes vidíme. Toto byla naše příležitost a šance startu – upravit našeho Minora do co nejuvěrnějšího stavu, v jakém absolvoval závod Poch a Hodáč v roce 1949. Mimochodem také velmi dobře: tehdy obsadili druhé místo ve třídě a 13. místo celkově. Od předběžného

potvrzení přihlášky začal závod s časem – zbývalo necelých osm měsíců na přípravu auta. Každá nově získaná informace a ostrá fotografie přinášela nejen radost, ale také téměř povinnost zasáhnout do již hotové a v historicky krátké době nově krásně nalakované karosérie ve firmě Interaction. Nejvíce mne však potěšilo přidělení tehdejšího historického startovního čísla 59, které umocnilo identitu našeho vozu. I tento detail však znamenal spoustu hodin práce, cestování a nákladů pro nově přepracovanou masku do původní podoby ve kovotvářečské dílně Inventservis Jardy Vobořila. Zcela zásadní a daleko náročnější však byla příprava podvozku a motoru. Naštěstí jsem taky zde našel skvělé kolegy a kamarády. Rám šel takřkajíc do naha a specialisti Pavel Krbec a Michal Karásek z mělnického Minor servisu nasadili veškeré zkušenosti a vyzkoušeli si také pracovní směny do ranních hodin. Vzali to i jako svoji reprezentaci, jako svůj závod. Dvoudobý motor si vzal na starosti náš bývalý motokrosový soutěžák Jirka Císař a ve spolupráci s Honzou Řehounekem z něj vykouzlili na brzdě namísto sériových devatenácti hrdých 26 koní při více jak 6000 otáčkách. Pohonná jednotka byla doplněna karburátorem a vodní pumpou od zkušeného dodavatele dvoudobých motorů pana Řezníčka. Cenné rady k sestavě poskytl uznávaný brněnský guru dvoudobých motorů a také závodník docent Karel Jaroš. Rezonanční fungující výfuk vyrobil a napasoval na auto Martin Šimánek. Mezi těmito operacemi jsem auto opakovaně vozil do šumavské Kdyně k Mírovi Svobodovi, který jej dostával a doplnil o prvky nezbytné pro závodní auto. Míra se později stal pro závod hlavním mechanikem a také členem posádky. Auto jsme vyzkoušeli s uspokojivým výsledkem krátce před závodem na okruhu v Sosnové, jehož ředitel Pavel Dušánek se stal dalším členem soutěžní čtveřice, jejímž členem byl také čistokrevný závodník Jirka Navrátil. Možná by se mohlo zdát, že šlo o chaotickou organizaci, ale v dané době a při nedostatku času (i mých tehdejších vědomostí) se to nakonec ukázalo docela fungujícím a hlavně úspěšným řešením. Jen těch návratů domů hluboko po půlnoci! Naštěstí mi byla oporou moje žena, která to vše vydržela a další velkou oporou a pomocí mi byli ostřílení matadoři Michal Velebný a Standa Kafka, kteří se chystali se svou Škodou Sport na svoje již druhé vystoupení na Le Mans Classic. Zabalit vše potřebné, hlavně náhradní motor a převodovku a hurá do Le Mans!

Věděl jsem, kam jedu, protože díky pozvání našeho pilota Ing. Karla Dolejšího (absolvoval 24h LM v Seikel Motorsport 1995 na Porsche 911 GT2) jsem měl možnost zažít necelé tři týdny před Le Mans Classic atmosféru „velkého“ 24 hodin Le Mans, prohlédnout si prostředí, dokonce



i pit lane a alespoň část trati. Ohromilo mne především poměrně velké stoupání za cílovou rovinkou k legendárnímu oblouku Dunlop. Náš Minor není přes veškerou snahu obdařen velkým výkonem, takže jsem při prvním pohledu zapochyboval, jestli kopec vůbec vyjedeme. Při prvním vstupu na okruh na začátku řady tribun vlevo okolo cílové rovinky jsem si nemohl s pietou nevzpomenout na nejtragičtější příběh v dějinách motorsportu při závodě v roce 1955, havárie a smrti jezdce Mercedesu 300 SLR Pierra Levegha a 83 diváků.

Za 14 dní jsem v Le Mans znovu a první dojmy na Le Mans Classic jsou úžasné, všude jasné značení a směrovky s logy LMC, nová pečlivá výzdoba, milí organizátoři. Pomalu se zaplňující kemp Du Houx, odtahovky s úžasnými auty, skvělá atmosféra. A to byl teprve začátek...

Závod pro více jak 500 vozů je organizován tak, aby každá posádka měla možnost potrénovat ve dne i v noci a pak absolvovat tři závodní jízdy, včetně nočního zážitku. Každá jízda znamenala asi padesát minut strávených v opojení na trati. V každé jízdě musíte povinně zajet alespoň jednou do depa, což je pro většinu posádek, včetně té naší, příležitostí ke střídání. Rokem výroby se všechna česká auta sešla ve druhém gridu pro léta 1949–1956.

Do našeho prvního měřeného tréninku vyrazí nejdříve Jirka Navrátil, na pit lane napjatě sledujeme na obrazovkách pohybující se čísla na trati. Ale co se to děje! Naše 59 bliká a stojí! V tu chvíli mne přepadají černé myšlenky, všechno přijde vniveč! Z odstavného parkoviště tlačíme později auto s poruchou motoru do paddocku a zahajujeme diagnostiku. Je to jasné, jeden válec nepracuje, musíme měnit motor. Naštěstí máme kam sáhnout, tak se naši mechanici pouští do jeho výměny.

Pustí nás však do dalšího pokračování závodu? Rozhodl jsem se ujistit na ředitelství LMC, jestli můžeme pokračovat. Sympatický sportovní ředitel mi sděluje, že řady mu dovolují učinit rozhodnutí. Na jeho otázku, zda-li jsme schopni v závodě pokračovat, jsem sebevědomě prohlásil, že ano. Tak jste stále v závodě! S obrovským ulehčením jsem se vracel do paddocku se zprávou, že noční trénink bude s naší účastí. Na mobil mi ještě k tomu cinkla z whatsappové kolektivní komunikace pro všechny účastníky zpráva, že všichni, kteří podobně jako my nedojeli měřený trénink, mohou pokračovat v závodě, pokud to oznámí vedení závodu.

Ve dvě hodiny v noci se tedy k nočnímu tréninku stěhujeme opět do „našeho“ boxu, zatímco Míra Svoboda rozjíždí noční trénink. Chystáme se ke střídání, začíná však hustě pršet. Se svátečním pocitem a rozehřeváním vyrazím poprvé na trať. Kupodivu prudké stoupání k oblouku Dunlop jde docela lehce, pak opatrně



došlo v sérii zatáček Esses a Tertre Rouge. Vzpomínám na Allana Simonsena, který zde v roce 2013 po zdánlivě nevinném střetu se svodilky vpravo ve svých 34 letech naplnil svůj tragický osud. A pak už pověstná dlouhá rovinka Hunaudières. Nedá mi to, abych si také nevzpomněl na Petera Dumbrecka v Mercedesu CLR na Le Mans 1999, kdy drží druhou pozici za vedoucí Toyotou a najednou se vznáší z rychlosti více jak 300 km/hod. ve spektakulárních saltech do dvacetipětimetrové výšky a přistává v hustém porostu někde vlevo na všechna čtyři kola a jako zázrakem vyvázne nezraněn. Když jsem se o rok později při novinářském setkání za přítomnosti DTM teamu Mercedes v Affalterbachu, kde se závodní mercedesy pro DTM a další závody vyráběly, ptal po jezdcích, který se tak hezky proletěl, tehdejší nepsaný kapitán týmu Bernd Schneider se nejdříve ujistil, že moji hrubou neznalostí jen nepředstírám a se smíchem ukázal na nenápadného pihovateho Ira, který od té doby prý oslavuje dvoje narozeniny.

Ale zpět na trať. Držím si našich předem dohodnutých maximálních 4200 otáček za minutu, což je rychlost okolo 120 km/hodinu a očekávám první šikanu. Mezitím začalo pršet tak hustě, že nevidím přesně, kam ukazují značky před první zatáčkou, bohužel jsem na trenážeru neměl čas najezdit trať. Stírám déšť ze štítu na autě a ze skla na helmě, abych alespoň trochu viděl. Jedu si pravou stopu, začínají mne předjíždět rychlejší auta, nechci překážet. Šikanu Daytona bezpečně, byť pomalu, projíždím. Znovu Hunaudières a tuším další šikanu Michelin. První pravá a pak výjezd úplně na hraně před kačirkem. Snažím se zapamatovat si trať, ale jsem rád, že držím auto na silnici, prší už opravdu hodně. Všichni mluví o zátačce Mulsanne – a už je to tady. I pro naše malé auto je to opravdu pomalá zatáčka

o více než 90 stupňů doprava. Hlavně nespadnout do kačírku vlevo a nikomu nepřekážet. Daří se, ale už není vidět vůbec nic. Stírám znovu štítek u auta i na helmě a říkám si, že to nebude vůbec jednoduché, a to jsem teprve v polovině a nevidím skoro nic. Přeci jenom však jedu Le Mans, říkám si, mám zavazující číslo 59 a závodím, musím jet, co to dá. A najednou červená světla – to znamená v klidu dojet jenom zbytek kola a nepředjíždět. Asi nejenom pro mne je to vysvobození, jedu v klidu a užívám si zbytek trati. Sklápím středové zpětné zrcátko plné světel vlčáků za mnou, v klidu dávám Indianapolis a d'Arnage, tady to za světla asi nebude jednoduché. Nápís nad trati Porsche, Virage du Pont, du Karting, Corvette, mírná šikana Maison Blanche, chvilka oddychu a dvě cílové šikany, druhá se před cílovou rovinkou dost zavírá. Zatímco silnější stroje zde budou brzdít z dobré více než stovky na šedesát, my to budeme mít ulehčeno bržděním právě z té šedesátky. Pak ale neudělat ostudu ve výjezdu na rovinku – ta je však mírně do kopečka – a před tribunami projet pokud možno aspoň na čtyřku a dosáhnout více jak 4000 otáček, tedy slušnou stovkou. My však noční trénink končíme, za Dunlopem odbočujeme z trati doleva na malý okruh Bugatti a projíždíme do paddocku. Nakonec to vlastně byl pro začátek ten nejlepší adrenalinový koktajl neznat trať, nevidět na cestu a přitom se snažit jet rychle v nejpomalejším autě.

Skoro do rána si s posádkou povídáme o našich zážitcích před vlastními závody. Ráno zahajují, je krásně, jedeme „rolling start“, tedy letmo z prostoru za paddocky, nejdřív natěsno se špalíry diváků okolo Bugatti Circuit a najednou jsme na trati. Auto jede kopeček k Dunlopu poměrně rychle, dokonce musím přibrzdit v odkloněné ostré doleva. Ikonický průjezd pod obloukem Dunlop a pak už hezké esíčko,



zátáčky a už se s Minorem neseme na mírně klesající dlouhou rovinku Hunaudières. Jedete v klidu, užíváte si obrázky okolo trati a říkáte si, ano, přesně jako ve filmech a na fotkách, nádhera. Později se s Michalem Froňkem z Aero Minor číslo 58 „Krattner-Sutnar“ shodují, že to byl také jeho jeden z nejsilnějších zážitků na trati. Dokončují kolo, před tribunou mačkám z trojky maximum, abych projel když už ne rychle, tak alespoň důstojně. Druhé kolo si už zkusím, co mi trať dovolí. Při průjezdu třetím kolem přicházejí na konci Hunaudières modré vlajky, budou mne předjíždět ti nejrychlejší. Vpravo i vlevo v zrcátkách vidím malé zvětšující se kuličky a přemýšlím, jestli se uklidím doprava nebo doleva. Nestačím udělat nic. Nejrychlejší auta našeho gridu - Jaguar D-Type a Cooper T 38 - si mne každý z jedné strany velkou rychlostí obkládají jako v sendviči a svádějí přede mnou naprosto neúprosný souboj v šikaně. Nádhera, mladencům to hodně dobře jede, umí dobře řídit a vůbec nic si nedarují. Velké divadlo. V Mulsanne vidím rozházený kačírek na asfaltu a odstavené auto na druhé straně. Za chvíli mne míjí také jeden ze dvou Mercedesů 300 SL Coupé, které sem vyslal starý známý Hans Kleissl. Zajíždím na pit lane k vystřídání s Jirkou Navrátilem. Vedle je ve stejné situaci posádka Renaultu 4 CV s René Arnouxem. Je to velká čest být na trati s takovým slavným jezdcem F1, ale to si uvědomíte až později. Jirka se celkem pěkně drží alespoň s podobně výkonnými auty v našem gridu a srdnatě projíždí před tribunou. Jsme rádi, že první část závodu máme úspěšně za sebou a už se těšíme na noční závod. Dobré pocity nám však kalí zpráva, že naši kamarádi Standa Kafka a Michal Velebný se Škodou Sport měli incident před Dunlopem s jedním z Lotusů a končí v závodě. Také Talbot Lago T26 GS posádky Františka a Roberta Kudelových měl potíže a ukázalo se, že mu „fouklo“ těsnění pod hlavou. Naštěstí jsou naši kamarádi z Kroměříže dobře materiálně i personálně vybaveni a výměna je pro ně standardní záležitostí. V druhé noční části závodu začíná Míra Svoboda, dokončuje Pavel Dušánek. Oba jedou bezvadně, vždy profřík kolem nás velmi slušně a auto

stále drží, to je skvělá zpráva. Z výsledků vidíme, že několik aut odstupuje a byt jsme hluboko ve druhé polovině startovního pole, zdaleka nejsme poslední. Do třetí závěrečné denní části jdeme zase spolu s Jirkou. Jirka jede opravdu svižně, z obrazovky vidíme, že snad dokonce i předjíždí. Teploměr vody při našem střídání ukazuje asi 70 stupňů, což je výborné. Určitě se nám vyplatila investice do vodní pumpy namísto pasivního termosifonového chlazení. Svoji roli asi sehrály i speciální větrací otvory v přední části karosérie, které jsme okopírovali podle Minoru číslo 59 našich vzorů Jacquese Pocha a Ivana Hodáče. V klidu projíždím další kola a netuším, že mám příležitost si objet ještě celé jedno kolo navíc, protože nejrychlejší vozy mají právě signalizovaný průjezd do posledního kola těsně za mým průjezdem cílem. Zůstávám na okruhu sám, nikdo mne už nepředjíždí, vidím jen tu a tam odstavená auta u trati. Sváteční pocity proto raději odhazuji stranou a v duchu prosím všechny svaté patrony okruhu, ať mi dovolí to nejdůležitější – průjezd s vlastním autem pod cílovou šachovnicí. Už jen závěrečná dvě esička a je to tady! Stačím ještě zvednout ruku a zahlednout mávajících členy týmu. Dokázali jsme to...

V paddocku se s námi schází kamarádi a známí, kteří se přijeli na Le Mans podívat z Čech a blahopřejí nám. Blahopřejeme si také navzájem s dalšími posádkami, dnes jsme dojeli všichni, byt druhý Talbot Lago T26 GS Iva Smutného, Davida Smutného a Petra Břečky raději neodkroužil všechna možná kola kvůli nepěkným zvukům ze zadní nápravy. Později se ukázalo, že to byl jen jeden uvolněný šroub z věnce diferenciálu, který škrtal o pouzdro. Přichází za námi i naše živoucí jezdecká legenda, Tomáš Enge, který 24h Le Mans absolvoval vícekrát s Aston Martin a Ferrari 550 Maranello, což si zopakoval i letos na LMC v kategorii Prodrive s Peterem Koxem. Do konce obsadili 3. místo ke spokojenosti majitele auta i jezdců. Skvělou atmosféru podtrhují rozhovory s naším novinářským týmem, Markétou Srbovou a Martinem Kindernayem z O2TV Sport. Jsme šťastní, v tento den se nám splnil jeden velký sen.

I když výsledky jsou v tomto případě druhořadé, těší nás pohled na celkové pořadí po započítání performance faktoru. Obsazujeme 54. místo z osmdesáti tří posádek, před námi je z Čech pouze posádka č. 58 s Minorem na senzačním 38. místě. Jen o dvě místa výše před námi končí posádka s René Arnouxem na Renaultu 4CV. Příště jej určitě porazíme. Večer se loučím s naším koordinátorem, Aimery Dutheil de la Rochère, který mi klade poněkud zbytečnou otázku, jestli se nám na Le Mans Classic líbilo a jestli přijedeme znovu. C'était merveilleux et certainement la prochaine fois!

Jaroslav Větvička, Aero Minor Sport č. 59

V dalším čísle Color Expertu v roce 2024 se můžete těšit na podrobnosti o lakování tohoto unikátního vozu.



DOBA MATOVÁ JE TU!

Důkazem je automobilka Škoda Auto, která představila svoji elektrickou vizi budoucnosti. Představené modely byly lakovány matným lakem Spiess Hecker, který dodává na český trh naše společnost. Na tyto studie byl použit matný lak (stupeň matu ML2).

Stále více výrobců zavádí do svého programu možnost objednat si příplatkový matný lak.

Z tohoto důvodu si již dnes autolakýrníci nevystačí se zastaralým systémem, který byl jednoduchý. Buď jste měli mat nebo polomat.

Spiess Hecker přichází s řešením u kterého lze vytvářet nejširší škálu úrovní lesku (matu), které odpovídá povrchovým úpravám OEM od 5GU* (matný) až do 65GU* (satén) pod úhlem 60°

Dosáhnout požadovaného lesku (matu) lze přesnou kombinací našich nových 2K laků:

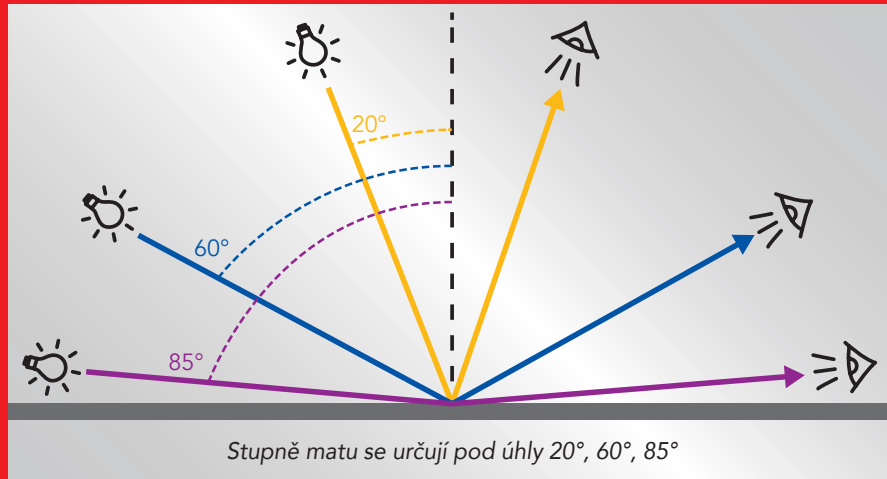
- Permacron Matt System Clear Coat 8185
- Permacron Semi-Gloss System Clear Coat 8170

Tento systém je velice flexibilní a snadno použitelný pro jakékoli klimatické podmínky a je vhodný pro použití na opravy jednotlivých dílů karoserie nebo celkovému přelakování vozidla.

Definované doby schnutí a odvětrání vedou k homogennímu a jednotnému vzhledu bez skvrnitosti i při velmi nízkém lesku.

Nová technologie matného pigmentu s velikostí pouze 4 μm (oproti původním 14 μm) výrazně zlepšuje barevný efekt (méně šedé/mléčné v postranním tónu). Toto vylepšení mimo jiné umožňuje vyhledávání matných barev pomocí spektrometru.

Rozsah úrovně lesku (matu) je rozdělen do šesti skupin Matt Level (ML 1-6). Proto lze při opravách snadno sladit opravovaný díl s nejnovějším OEM matným povrchem.



Upozornění:

Některé matné povrchové úpravy OEM vykazují kombinaci ultra nízkého lesku (5-10 GU) v úhlu 60° spolu s hodnotou pod 20 GU v bočním lesku v úhlu 85°.

Tato povrchová úprava s nízkým bočním leskem (LSG) vyžaduje speciální směs produktů. V této směsi je Permacron Matt System Clear Coat 8185 nahrazen Perma-

solid Matting Component MA110.

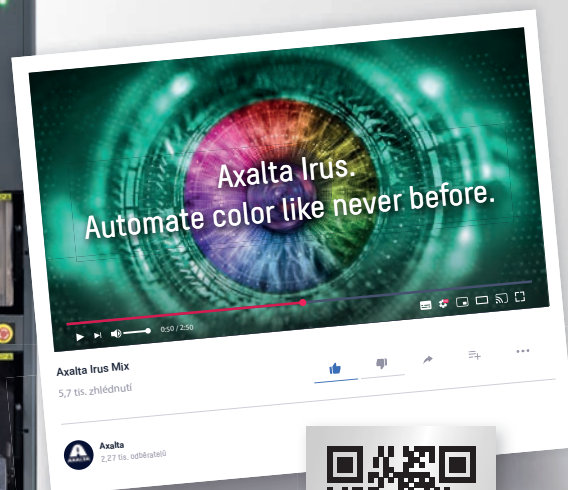
Tyto ultra matné povrchy jsou již na některých modelech značek Volkswagen a CUPRA. Dá se tedy očekávat, že je budou následovat další modely i automobilky.

Při opravách vozidel s ultra nízkým leskem např. Volkswagen a CUPRA je třeba zvážit použití této směsi.

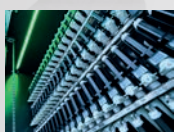


AXALTA IRUS MIX

AXALTA IRUS MIX JE PRVNÍ PLNĚ AUTOMATIZOVANÉ MÍCHACÍ ZAŘÍZENÍ, KTERÉ ZAJIŠŤUJE MAXIMÁLNÍ ZISKOVOST A POSKYTUJE UDRŽITELNÉ VÝHODY PŘI LAKOVÁNÍ V AUTOOPRAVNÁCH. TENTO STROJ MÍCHÁ ODSŤINY RYCHLE, ÚČINNĚ A PŘESNĚ BEZ JAKÉHOKOLI PLYTVÁNÍ.

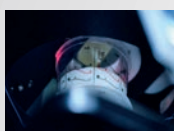


PRODUKTOVÉ
VIDEO



Přesnost barev, na kterou se můžete spolehnout

Chytré navržené dózy a automatizované procesy zajišťují přesné dávkování.



Nejrychlejší míchání pro vyšší produktivitu lakovny

Axalta Irus Mix jako nejrychlejší dostupný plně automatický míchací stroj maximalizuje produktivitu ve vaší lakovně.



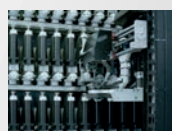
Maximalizujte produktivitu lakovny

Obsluha je tak jednoduchá, že ji zvládne každý. Uspadněte práci lakýrníkům a zvyšte produktivitu lakovny.



Šetrnější k životnímu prostředí

Ergonomické dózy v různých velikostech jsou vyrobeny z 50 % recyklovaného plastu a svým provedením umožňují jejich obsah využít do poslední kapky a tím šetřit náklady.



Pohodlí bez ručního míchání

Axalta Irus Mix zcela eliminoval potřebu ručního míchání barvy, což výrazně usnadňuje proces.



Maximální efektivita, zisk a návratnost investice

Vzhledem k tomu, že méně často používané komponenty se dodávají v menších dózách, nebudete investovat do zbytečných zásob méně používaných komponentů. Axalta Irus Mix šetří čas, zvyšuje produktivitu.

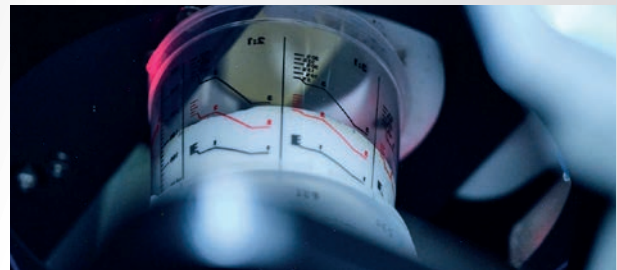


- Plně automatické míchací zařízení pro opravy automobilů
- Originální dózy Axalta Spies Hecker
- Rozměr stroje
výška: 231 cm (potřebné 240 cm)
Hloubka: 72 cm
Šířka: 237 cm (+ přístup na pravé straně)
- Celkem max. 120 pozic komponentů (16 × 1,5 l a 104 × 0,8 l/0,35 l/0,1 l)
- Barevná indikace stavu Irus Mix
Žlutá = pracuje, červená = chyba, zelená = připravena
- Non-Atex



DÁVKOVACÍ PUMPY – přesné a odolné

- Automatický výběr a umístění jednotek
- Jedinečné umístění čerpacích jednotek v Irus Mix
- Pístová čerpadla pro vysokorychlostní dávkování
- 3cestný ventil; jednoduchý odolný
- Výstražné úrovně indikující výměnu dózy



DÁVKOVÁNÍ – plně autonomní a extrémně přesný

- Plně řízené dávkování 50ml pístovými pumpami
- Přímé propojení s váhou
- Vždy začíná největší komponentem
- Automatické čištění trysek
- Minimální dávkování 0,05 g



ROBOTICKÉ RAMENO – extrémně rychlá

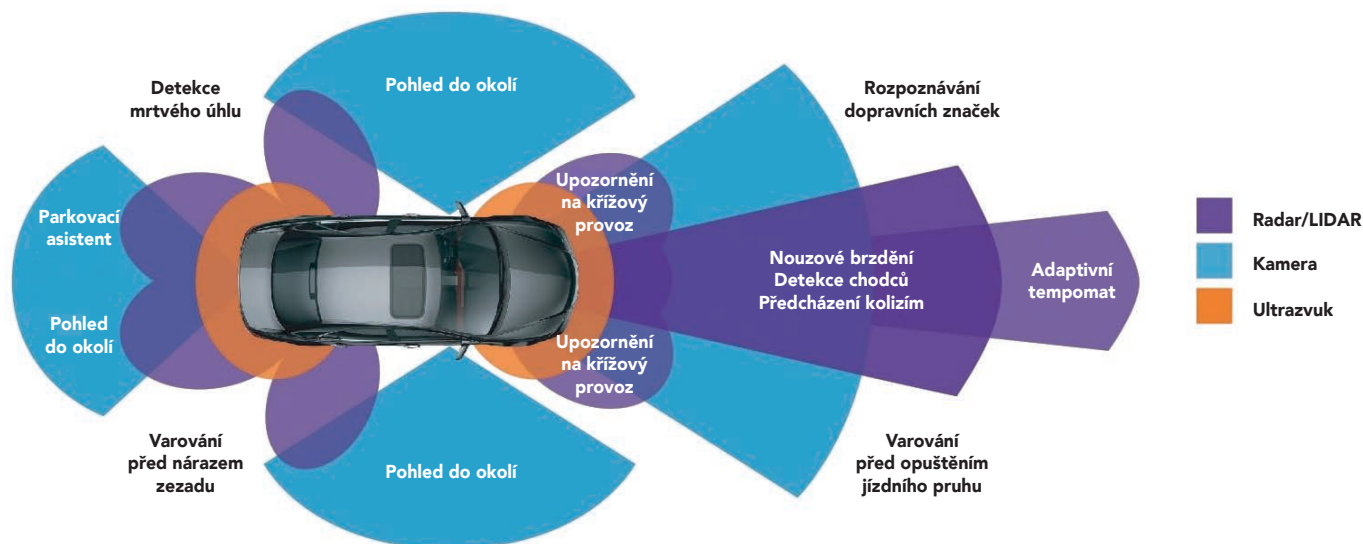
- Robot vybírá a třese čerpací jednotkou, pohybuje se vlevo/vpravo a nahoru/dolů
- Dopraví čerpací jednotku do dávkovací pozice
- Během dávkování vybírá další komponent
- Rychlá výměna komponentů
- Denní údržba – každý komponent je 2x denně promíchán pro zajištění jeho správné kvality



VÁHA – vysoce přesné a uživatelsky přívětivé

- Uživatelsky přívětivé
- Integrovaný stolek (prostor pro umístění váhy a míchací nádoby)
- Dodáno včetně přesné váhy do (7,5 kg) minimální přesnost 0,05 g
- Displej pro vizuální kontrolu
- Laserové polohování
- Plná viditelnost procesu míchání
- Přímá komunikace se softwarem

VYHOVUJÍCÍ RECEPTURY PRO RADARY



Výrobci automobilů a lehkých nákladních vozidel stále častěji využívají pokročilé asistenční systémy pro řidiče („ADAS“). Některé odhady předpovídají, že se trh ADAS zdvojnásobí z hodnoty 30,9 miliardy dolarů v roce 2022 na 65,1 miliardy \$ do roku 2030 kvůli většímu počtu vozidel vybavených nějakou formou ADAS.

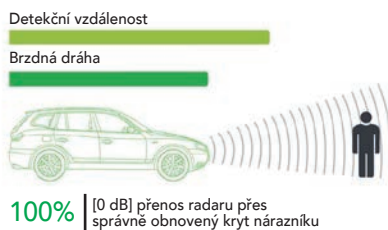
Podpůrné zařízení ADAS umístěné za lakovanými plastovými povrchy je hlavním problémem pro automobilový průmysl, protože vrstvy laku mohou přímo ovlivňovat signál vysílaný a přijímaný senzory ADAS. Radarové senzory jsou zvláště citlivé na tloušťku a složení podkladových vrstev, což má za následek potenciální interferenci s kritickými bezpečnostními systémy, včetně:

- Detekce chodců
- Předcházení kolizím
- Adaptivní tempomat
- Automatické nouzové brzdění
- Detekce mrtvého úhlu

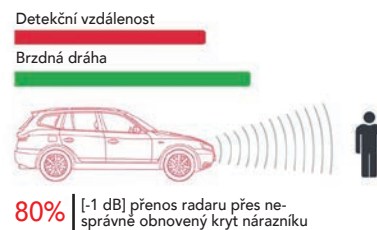
VLIV LAKOVÁNÍ NA ADAS

Některé typy laků mohou ADAS ovlivnit jinak než jiné. Laky, které obsahují vysoké koncentrace hliníku, mohou způsobit snížení přenosu signálu RADAR, což negativně ovlivňuje provoz ADAS. Když je signál radaru blokován lakem, může být ovlivněna schopnost přesné detekce objektů. Minimalizace ztráty signálu radarů je pro funkčnost ADAS zásadní. Kromě snížení koncentrace hliníku musí být vrstvy laku co nejtenčí, aby se zabránilo zbytečné ztrátě signálu.

Scénář A



Scénář B



VÝBĚR BAREV A RECEPTUR VYHOVUJÍCÍ RPO RADARY

ADAS není ovlivněn stejným způsobem pro všechny barvy. Perleťové a UNI barvy a také nízko koncentrované hliníkové barvy jsou obecně přijatelné v závislosti na specifikacích OEM. Proto většina barev umožní signálům radaru procházet s menšími ztrátami bez další optimalizace. Avšak vysoké koncentrace jakýchkoli hliníkových vloček, představují největší dopad na radar.

V určitých situacích může Axalta přiblížit vliv barvy na ADAS a testovat barvy během procesu vývoje barvy. Pro barvy, kde ztráta přenosu radaru překračuje prahovou hodnotu stanovenou výrobcem vozidla, bude společnost Axalta za určitých okolností schopna vytvořit receptury vyhovující radarům a neovlivňovat. Toho lze dosáhnout snížením obsahu hliníku nebo použitím alternativních tonerů. Úpravy potřebné pro vytvoření receptury vyhovujícího radaru však mohou vést k jiné poloze barvy. Například standardní receptury, které na autě sedí může být lépe shodná než vyhovující receptura na

radary, ale použití standardní barvy není přijatelné kvůli potenciálně špatnému výkonu radaru. V těchto vzácných případech, kdy je třeba vyvinout optimalizovanou recepturu RADAR („RADAR optimalizovaná receptura“), bude pro tento barevný kód zobrazena nová varianta (ALT RC).

Pokud je opravované vozidlo vybaveno systémem ADAS, společnost Axalta doporučuje pro oblasti pokrývající senzory používat barevné receptury vyhovující radarům. JE POVINNÉ DODRŽOVAT POKYNY OEM PRO OPRAVU A NANÁŠENÍ BARVY VYHOVUJÍCÍ RADARU. Před opětovným uvedením vozidla do provozu byste měli také dodržovat pokyny výrobce OEM pro testování správné funkce ADAS. Před nanášením barvy na auto nebo jeho díl bude nezbytné provést testování nástřikem, aby se zkontrolovala shoda barev a zabránilo se nadměrné tvorbě filmu.

Společnost Axalta nepřijímá a nenese žádnou odpovědnost za výběr receptur barev laku.

Ve Phoenixu budou nyní barevné receptury vyhovující radarům označeny speciální ikonou znázorňující, že tyto receptury

This formula is also available in qualities or regions that have been disabled, click if you want to display them.

PORSCHE | LM7P | DOLOMITSILBER | RC | 1038193 | EUROPE | 480 - PERMAHYD HI-TEC BASISLACK | 06/04/2023

Ingredients Details Messages (5)

No quick select

PG I | THIS FORMULA WAS CREATED TO FACILITATE RADAR TRANSMISSION. COMPLETE SPRAY-OUT PROCESS TO CONFIRM COLOR MATCH QUALITY AND AVOID EXCESS FILM BUILD. IT IS MANDATORY TO FOLLOW OEM GUIDELINES FOR THE REPAIR AND APPLICATION OF RADAR COMPLIANT PAINT COLOR FORMULAS. REFER TO RADAR TDS FOR DETAILS. | COLOR LEVEL B = GREY SURFACER | + 20% ADDITIVE WT6050 | USE DEALER LABEL – 480-A

IngrdCd	Description	gram (abs.)	gram (cum.)	
WT387	SYSTEM KOMPONENTE B	328.17	328.17	⊘
WT385	SYSTEM KOMPONENTE A	328.17	656.34	⊘
WT366	PERLGOLD	100.86	757.20	⊘
WT362	BRILLANTSILBER FEIN	160.11	917.31	⊘
WT386	FLOP CONTROL	24.10	941.41	⊘
WT356	MITTLERES SILBER	52.73	994.14	⊘
WT323	SPEZIALSCHWARZ	21.88	1016.02	⊘
WT344	DUNKELBLAU	5.85	1021.87	⊘
WT322	MICROWEISS	6.95	1028.82	⊘
WT342	DUNKELVIOLETT	0.48	1029.30	⊘

This formula is also available in qualities or regions that have been disabled, click if you want to display them.

SERIE 480

EUROPE

PORSCHE | LM7P | DOLOMITSILBER 3

Panel No	Version	Sample model	Color Index	Region	Date	
0935822			OEM 2018 (OPEL/VAUXHALL - VW)	EUROPE	03/08/2022	R
1038193	RC		-	EUROPE	06/04/2023	
1010696	SID	911 - 2019	-	EUROPE	23/05/2022	R

prošly specifikacemi výrobců vozidel systémem ADAS.

Kromě toho bude k optimalizované receptuře přidán speciální text zprávy, který uvádí, že je důležité přísně dodržovat pokyny výrobce OEM pro opravu:

Když jsou vybrány barevné vzorce kompatibilní s RADAR, zobrazí se vyskakovací zpráva, která bude číst: „Receptura barvy vyhovující radarům, dodržujte pokyny výrobce OEM“.

OPRAVY

Výrobci OEM přesně navrhují tloušťku a složení jak nárazníků, tak vrstev laku, aby umožnili optimální výkon ADAS. Pro zajištění bezpečných oprav ADAS je kriticky důležité nahlédnout do pokynů pro opravy OEM, kde najdete informace o omezeních strukturálních oprav, přelakování a míchání. Při lakování vozidla, které je vybaveno systémem ADAS, je důležité používat barevné receptury vyhovující radaru. Pokud tak neučiníte, může to negativně ovlivnit ADAS. I když se specifikace OEM výrazně liší, je důležité si uvědomit, že použití poškozených dílů, nadměrné tloušťky filmu, neschválené náhradní nárazníky a smíšené povlaky mohou ovlivnit činnost senzoru ADAS.

ZÁKONNÉ OZNÁMENÍ

Při práci na vozidlech vybavených ADAS je povinné dodržovat pokyny výrobce OEM pro opravy a použití receptur barev vyhovujících radarům. Před opětovným uvedením vozidla do provozu byste měli také dodržovat pokyny výrobce OEM pro testování správné funkce ADAS.

Výše uvedené informace neposkytují žádné záruky, že jakýkoli konkrétní ADAS bude správně fungovat s jakýmkoli barvami nebo laky. Nedodržení výše uvedených kroků však může mít vliv na ADAS. Společnost Axalta nepřijímá a nenese žádnou odpovědnost za výběr receptur barev laku.



NABÍJECÍ SYSTÉMY PRO ELEKTRICKÁ VOZIDLA

MASTERCHARGE JE NEPOSTRADATELNÁ NABÍJECÍ STANICE PRO DOBÍJENÍ ELEKTRICKÉHO VOZIDLA. SNADNO SE INSTALUJE, JE BEZPEČNÁ A MÁ ATRAKTIVNÍ DESIGN. JE TO SYSTÉM, KTERÝ LZE UMÍSTIT VE VAŠEM DOMĚ NEBO VE FIRMĚ, A TO JAK UVNITŘ, TAK VENKU.

ZAPOJTE A NABÍJTE

Extrémně snadné použití díky okamžitému a bezpečnému připojení.



ŽÁDNÉ KOMPLIKACE

Jednoduché a okamžité čtení stavu nabití vozidla z předního LED ukazatele na produktu.

EXKLUZIVNÍ PŘÍSTUP

Použijte prostřednictvím autentizace RFID karty pouze pro oprávněné uživatele (4 karty jsou součástí dodávky).



MASTERCHARGE 370 - 740 2200







REID
KARTA 



REŽIM 3



TECHNICKÁ DATA

Obj. číslo	Produkt	V _{1PH}	P _{MAX}	A _{MAX}			REŽIM		IP	 cm	 LxWxH kg	
44893001	MASTERCHARGE 370 230V	230 1ph	3,7	16	3	Typ 2	3	Pouzdro C	IP54	III	32,5 x 21, 5 x 7,7	3,8
44893002	MASTERCHARGE 740 230V	230 1ph	7,4	32	3	Typ 2	3	Pouzdro C	IP54	III	32,5 x 21, 5 x 7,7	4,5
44893004	MASTERCHARGE 2200 400V	230 3ph	22	32	3	Typ 2	3	Pouzdro C	IP54	III	13,2 x 27 x 36,2	5,0

Nabíjecí stanice pro elektrická vozidla se střídavým proudem (Režim 3). Použití prostřednictvím ověření pomocí karty RFID. Stav nabití vozidla je vždy viditelný z předního LED ukazatele na produktu. Vhodné pro vnitřní i venkovní instalaci v chráněných prostorách. Snadná instalace a použití. Vybaven přímým nabíjecím kabelem (5 m) s konektorem typu 2, nástěnným držákem a 4 karty.

POŽÁRNÍ DEKY PRO VOZIDLA S BATERIÍ VYSOKÉHO NAPĚTÍ

PRO PREVENCI A OCHRANU PROTI POŽÁRU

V případě havárie E-AKKUS s vysokou hustotou energie dojde k teplotám 800 °C a více. Aby bylo možné zaručit dostatečné omezení požáru, je nutné aby:

- KONSTANTNÍ tepelné zatížení deky co nejvyšší, aby vznikla co nejdelší bezpečnostní bariéra
- vysoká hodnota KRÁTKODOBÉHO zatížení pro absorbování teplot vyskytujících se v případě uzavření dek
- vysoký BOD TAVENÍ, aby se zabránilo předčasnému zničení plátu
- zpracování ocelovou přízí pro zvýšení životnosti příkrývky



TECH. DATA WS 1100:

- silikátová tkanina s obsahem vláken SiO₂ minimálně 94 %.
- minerální vysokoteplotní povrchová úprava na obou stranách
- teplotní odolnost dle EN 13501-1:
1100 °C konstantní
1300 °C krátkodobá
1600 °C bod tavení
- ideální chladicí vlastnosti díky prostupu par
- nízký tepelný vztlak díky propustnosti vzduchu
- vysoká chemická odolnost
- žádná elektrická vodivost



TECH. DATA WS 500:

- teplotní odolnost dle EN 13501-1:
500 °C konstantní
600 °C krátkodobá
- Tkanina z E-skla s jednostranným povlakem Alufix zpomalujícím hoření
- bez rozpouštědel a halogenů
- hmotnost cca. 625 g/m² | tloušťka 0,7 mm
- Pigmentace hliníkempro zvýšení kluzné síly

OBLASTI POUŽITÍ

Parkovací garáže
Parkovací paluby na trajektech
Průmyslové flotily
Hasičská vozidla
Dílny motorových vozidel
Autosalony
Půjčovny aut
E-nabíjecí stanice
Čerpací stanice
Odtahové služby
Velkokapacitní sklady

Výhody

Vzniklý požár na vozidle zvládnou zakrýt dvě osoby do 1 min.

Prodlužuje nezbytnou dobu příjezdu zásahových sil k provedení profesionálního hašení požáru.

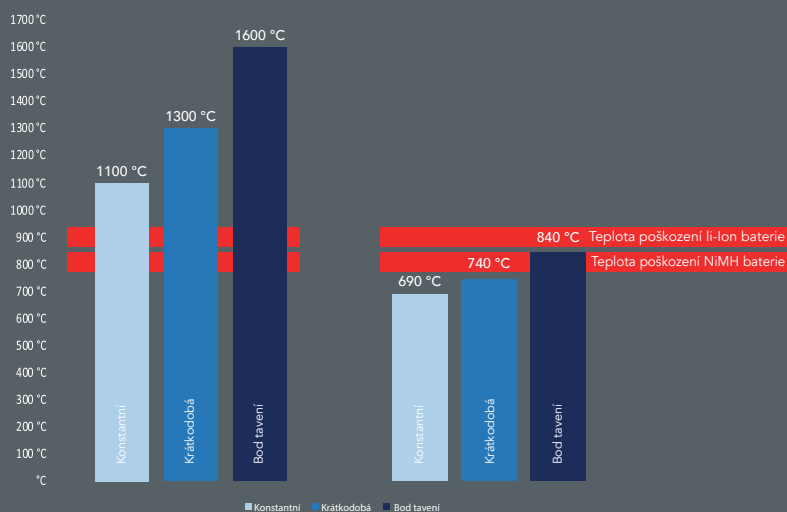
Snižuje riziko potenciálního rozšíření požáru do budov, dílen a autosalonů atd.

4x poutka na rukojeť barevně odlišené pro rychlou orientaci

2x modrá = 6 m dlouhá

2x červená = 6 m dlouhá

1x modrá a 1x červená = 8 m dlouhá



WS 1100
Špičková protipožární deka

WS 500
protipožární deka

SATAJET X 5500

SATAJET X 5500 UNIVERSE TVŮJ PORTÁL DO EXKLUZIVNÍHO SVĚTA

SATAjet X 5500 universe je nová speciální edice prémiové lakovací pistole značky SATA. Přitom je ale ještě mnohem více. A zároveň i tvůj klíč do světa SATA universe s exkluzivním obsahem a exkluzivními výhodami i akcemi. Toto universum je vyhrazeno pouze pro ty, kteří vlastní SATAjet X 5500.

Do portálu universe ti bránu otevře akční QR kód na pistolí. Stačí zadat SAL kód1 tvé SATAjet X 5500 universe a už budeš součástí SATA universe a budeš mít přístup k řadě exkluzivních obsahů.

ONLINE SVĚT PLNÝ EXKLUZIVNÍHO OBSAHU A VÝHOD.

Přístup pouze přes číslo SAL vaší SA-TAjet X 5500 universe.

- Soutěže o ceny
- Sneak Previews
- Exkluzivní obsah
- Newsletter
- Pozvánky
- A mnohé další

UNIVERSUM SE ZVĚTŠUJE.

SATA universe se pravidelně rozšiřuje o nový obsah. Registrace ve SATA universe vás nezavazuje k účasti na určitých nabídkách nebo soutěžích. Nabízí vám možnost využívat exkluzivní obsah a účastnit se nabízených propagačních akcí.

Přístup do SATA universe je k dispozici výhradně těm osobám, které vlastní SA-TAjet X 5500 universe nebo ji používají jako hlavní uživatel. Jestliže je nějaká osoba ve spojení s určitým SAL kódem už zaregistrovaná, nejsou předání ani přenos přístupu dále možné.



SATAJET X 5500 CLEAR COAT EDITION

SATAJET X 5500 RP 1.3CC PRO APLIKACE VRCHNÍHO PRŮHLEDNÉHO LAKU.

SATAjet X 5500 Clear Coat Edition zaujme svou nově vyvinutou speciální sadou trysek pro aplikaci vrchního průhledného laku. Optimalizovaná aplikace materiálu v kombinaci s jemnější atomizací umožňuje uživatelům dosáhnout rozlivu materiálu i při malé tloušťce vrstvy.

Nový design s červeným tělem pistole a černými prvky!

VÝHODY NA PRVNÍ POHLED:

- Speciální tryska na čirý lak založená na osvědčené technologii I-trysek.
- Jemná, homogenní atomizace pro perfektní aplikaci vrchního průhledného laku.
- Rozliv materiálu i při malé tloušťce vrstvy.
- Geometrie trysek I umožňuje kontrolovanou aplikaci.

Speciální tryska na čirý lak s přídatným označením „cc“ (SATAjet X 5500 RP 1.3cc).





V autolakovnách se používá řada chemických látek, které mohou být škodlivé pro dýchací cesty. Mezi tyto látky patří rozpouštědla, barvy, laky, tmely a lepidla. Tyto látky mohou způsobit podráždění dýchacích cest, jako je kašel, kýchání, dušnost a bolest na hrudi. V závažnějších případech mohou způsobit i trvalé

poškození, jako je chronická obstrukční plicní nemoc (CHOPN) nebo rakovina plic.

Proto je důležité, aby zaměstnanci v autolakovnách používali ochranu dýchacích cest, aby se vyhnuli výše uvedeným rizikům.

RESPIRÁTOR S POHONEM VZDUCHU 3M VERSAFLO TR-819

3M™ Versaflo™ Filtroventilační jednotka TR-800 je zařízení na čištění vzdušiny nošené na opasku a certifikované dle směrnice ATEX. Lze ji používat i v některých potenciálně výbušných prostředích. Pokud ji používáte spolu s náhlavní jednotkou schválenou společností 3M, představuje tento systém ochranu dýchacích orgánů před částicemi, nepříjemnými pachy (v určených případech), plyny a výpary.

DOPLŇKY



3M Versaflo ochranný vak TR-681



3M Versaflo náhlavní díl M-106



3M Versaflo
Postroj na záda
BPK-01



Startovací sada TR-819UK/E obsahuje:

- turbo jednotku TR-802E
- filtr A2P
- kryt filtru
- předfiltry (10x)
- snadno čistitelný pás
- jiskrově bezpečnou baterii
- nástroj k připojení baterie
- jednomístnou nabíječku baterie
- dýchač trubici BT-30 s nastavitelnou délkou
- indikátor průtoku vzduchu

POHODLÍ

Řízené proudění zajišťuje stálé proudění vzduchu i při nízkém stavu nabití baterie nebo při zanesení filtru částicemi.

- Lehké, kompaktní a vyvážené provedení.
- Uživatel je dodáván dýchatelný vzduch, a ten tak nemusí vynakládat na dýchání tolik potřebného úsilí.
- Funkce nastavitelného proudění vzduchu do náhlavní části přivádí vzduch tam, kde ho uživatel potřebuje.
- Tichý systém se sníženým hlukem motoru a pískání vzduchu.
- Měkká obličejová těsnění a vnitřní límce.
- Řada možností nastavení velikosti umožňující pohodlné přizpůsobení.
- Nabízí vynikající výhled do stran a dolů.





INTERACTION

SPIES
HECKER



30
LET
SPOLU

VŠE PRO KAROSÁRNU A LAKOVNU



VŽDY NABLÍZKU

INTERACTION s.r.o. sídlem Komerční 467, 251 01 Nupaky

Tel.: +420 251 817 493, Fax: +420 323 602 122

E-mail: interaction@interaction.cz, www.interaction.cz

COLOREPERT – tipy a informace nejen pro lakovny a karosárny. | Interaction s.r.o., Komerční 467, 251 01 Nupaky | E-mail: interaction@interaction.cz | Internet: www.interaction.cz | Šéfredaktor: Robert Harvalík. Redakce: Michal Kirchner, Karel Trachta. Sazba a tisk: Tiskárna PRATR a. s., Trutnov | Texty: Interaction s.r.o. a Spies Hecker GMBH | Reprodukce, kopírování a rozmnožování je možné pouze se souhlasem vydavatele. Uvedené výrazy, technické údaje, informace a data k produktům nejsou závazné a nezbavují uživatele vlastní zodpovědnosti k testům a zkouškám před vlastním použitím přípravků. Názvy produktů zmiňovaných v článku jsou registrované ochranné známky.