

# auto EXPERT

SLEDUJTE NÁS I ON-LINE

4/2026

Soutěž  
se společností  
**SATA**  
Více na str. 13



ČASOPIS PROFESIONÁLŮ V AUTOOPRAVÁRENSTVÍ

[www.autoexpertportal.cz](http://www.autoexpertportal.cz)

- Young Car Mechanic: Národní semifinále **4**
- Sollertia 2026: Souboj žáků s profesionály **10**
- Porsche Centrum Ořech: Servisní technologie **12**
- Představujeme Národní soustavu kvalifikací (4) **18**
- Míchání odstínu: Zkušenosti Pavla Zavadila **21**
- Roboti se stávají autolakýrnickými **24**
- Hybridní lakovací kabina **28**
- Globální odstín: Zelená na vzestupu **30**
- Škoda Auto: 18% úspora laku **32**
- UV technologie mění zaběhlé zvyky **34**
- Recenze: AI záznamník **36**

- Karosář.cz: Opravy PDR **38**
- E-mobilita v podání Ferrari **44**
- Gigacasting mění opravy karoserií **46**
- Autodílna Maier:  
Kvalita bez kompromisu **50**  
Školení AutoEXPERT Academy **52**

PŘÍLOHA – PRAKTICKÁ DÍLNA:  
**OD KLIMATIZACE  
PO SVÍČKY (18)**

**carbon**®

**OPRAVTE, NEMĚŇTE!**

Dostupné ve verzi VAS pro sít VW.



[www.toplac.cz](http://www.toplac.cz)



## Vážení čtenáři,

vítám vás nad stránkami tradičního speciálního vydání zaměřeného na oblast lakování a karosářských oprav, jehož příprava je pro nás vždycky zajímavým obdobím redakčního roku. Máme totiž možnost ve větší míře osobně navštěvovat konkrétní „živé“ lidi a podívat se jim pod ruce, což v oblasti lakování a karosařiny má své osobité kouzlo. Takže si sami pochutnejte na reportážích ze společnosti Karosář.cz nebo z lakovny společnosti Autodílna Maier. Byť není přímo z lakovny, myslím, že zajímavá je i reportáž z nově otevřeného autosalonu Porsche Inter Auto CZ v Ořechu u Prahy. Slouží pro značky v prémiovém segmentu a je to nejvyšší level autoopravárenství.

Ještě jedna událost nám dala příležitost dostat se více mezi lidi, a sice semifinále soutěže Young Car Mechanic, pořádané společností Inter Cars v prostorech Střední odborné školy a středního odborného učiliště v Roudnici nad Labem. Ty tři dny mezi autoopravárenským dorostem byly velmi inspirující, jak se můžete dočíst v reportáži na straně 4.

Pro toto vydání jsme rovněž ve větší míře využili možnosti převzít články z časopisů našeho mateřského vydavatelství



kobot do jisté míry asi dokáže zastoupit šikovné ruce lakýrníka, co nikdy nesvede, je nahradit lásku k řemeslu nebo radost z tvoření. Takže vy, kdo svůj profesní život stavíte na těchto attributech, se budoucnosti rozhodně bát nemusíte.

Jedním z takových lidí je i dlouholetý technik společnosti Toplac Pavel Zavadil. Pravidelně do speciálního dubnového vydání přispívá a nám se jej podařilo přesvědčit i letos. Pavel se už z perspektivy pracujícího důchodce ohlíží za vývojem lakovacích materiálů a souvisejících služeb tak, jak jej během svého profesního života zažil. Je to moc zajímavý pohled, Pavel je praktik tělem i duší, nikdy neměl rád reklamní proklamace. Nejlépe to konečkonců vystihuje jeho hláška v článku: „Odstín na poprvé máme v DNA.“ To jsou řeči na golfové hřiště, ne do lakovny.“

Děkuji tedy všem úžasným lidem, se kterými jsme měli možnost toto vydání připravovat, a vám čtenářům přeji, aby vám i dubnový AutoEXPERT přinesl zábavu, poučení i inspiraci pro vaši práci.

Jaromír Martinec  
ŠÉFREDAKTOR

## SEZNAM INZERENTŮ

ACI - AUTO COMPONENTS INTERNATIONAL, S. R. O. . VKLAD	OSTRA GROUP A.S. ....	27
AUTOSLUŽBY JANOUŠEK S.R.O. ....	SATA GMBH & CO. KG ....	13, 17
AUTO FIT, SPOL. S R.O. ....	SERVIND, S. R. O. ....	4. OBÁLKA
BUČAN, S. R. O. ....	SPECTRUM FRANĚK S.R.O. ....	11
DF PARTNER, S. R. O. ....	TEAS, SPOL. S R. O. ....	26
ELRINGKLINGER AG ....	TECHNOLOGY - GARAGE SPOL. S R.O. ....	31
FERDUS, S.R.O. ....	TOPDON ELECTRONIC (HK) CO., LIMITED ....	2. OBÁLKA
IBIS GLOBAL SUMMIT ....	TOPLAC S.R.O. ....	1. OBÁLKA
INTER CARS ČESKÁ REPUBLIKA S.R.O. ....	TOP OIL SERVICES, S.R.O. ....	3. OBÁLKA
LKQ CZ S.R.O. ....		
MEWA TEXTIL-SERVICE AG & CO. ....		
MOTOFOCUS EU ....		

www.autoexpertportal.cz

### TIRÁŽ

ŠÉFREDAKTOR Ing. Jaromír Martinec • ZÁSTUPCE ŠÉFREDAKTORA Luboš Švamberg • INZERCE Ing. Renata Martincová • PORTÁL AutoEXPERT Bc. Eliška Zvářová • ADRESA REDAKCE Autopress, s. r. o., U Seřaditě 65/7, 101 00 Praha 10, e-mail: autopress@autopress.cz, www.autoexpertportal.cz, IČ 26181592, DIČ CZ26181592 • Inzerce přijímá redakce. Za obsah inzerce ručí zadavatel. • INZERCE V ZAHRAŇICÍCH Christine Geist, tel.: +499 314 182 241, fax: +499 314 182 720, e-mail: christine\_geist@vogel-automedien.de • VÝROBA Hana Štěrbová (grafická úprava a zlom), n3xt, s. r. o., e-mail: hana.sterbova@gmail.com, Ing. Zdeněk Chroust (příloha) • REPRO A OSVIT Tiskárna TISKAP, s. r. o. • DISTRIBUCE A PŘEDPLATNÉ ČASOPISU V ČR SEND Předplatné, s. r. o., Ve Žlíbku 1800/77, 193 00 Praha 9-Horní Počernice, +420 225 985 225, e-mail: administrace@send.cz, www.send.cz • DISTRIBUCE A PŘEDPLATNÉ ČASOPISU V SR L. K. Permanent, spol. s r. o., Hattalova 12, 831 03 Bratislava, tel.: +421 2 49 111 200-204, email: lkperm@lkpermanent.sk, www.predplatne.sk • VYDÁVÁ Vydavatelství Autopress, s. r. o. (IČO 26181592). • Nevýžádané rukopisy se nevracejí. Přetisk povolen pouze s písemným souhlasem redakce, s uvedením pramene a se zachováním všech autorských práv. VYDAVATEL Ing. Jaromír Martinec; ISSN 1211-2380, MK ČR 7385.

TEXT: Pavel Zavadil FOTO: archiv společnosti Toplac



## MÍCHÁNÍ ODSTÍNU: MOJE CESTA S GLASURITEM

Míchání odstínů v autolakovnách prošlo za posledních padesát let dramatickým vývojem – od improvizace bez receptur až po dnešní digitálně řízené systémy. Pavel Zavadil, vedoucí školicího střediska a koordinátor speciálních projektů ze společnosti Toplac, přináší ve svém článku nejen osobní pohled na technologický posun v tomto segmentu, ale i realistický vhled do každodenní praxe. Stále však platí, že přes moderní nástroje zůstává domíchání odstínu kombinací zkušeností, citu a trpělivosti.

Vzhledem k tomu, že jsem se s autolaky poprvé setkal už v roce 1972 v učení, mám na co vzpomínat a co porovnávat – co bylo a co je dnes. Vráťím se trochu do historie, abyste si uvědomili, jak se lakovalo ještě před 30 lety a jaké vymoženosti dnes máme. Velmi rád také vzpomínám na dobu, když jsem pracoval tři roky v lakovně v Německu, což mi dalo hodně – žiji z toho dodnes.

### „Pár“ odstínů v 80. letech

Nebyly žádné váhy ani receptury. Barvy v opravárenství byly ve dvacetikilových konvích v hotových odstínech značky Škoda. Např. bílá byla pouze v odstínu 1001, který byl již zatónován modrou, černou a okrem. Tmavě modrá (pařížská modř) měla nádech do fialova a jiná tmavě modrá nebyla. Z červených odstínů šípková červená, signální červená, červená paprika. To ještě neznamenalo, že jsme tyto barvy znali, protože u výrobce často nebyly. Jednou nebyla chromová žluť, jindy pařížská modrá a s ostatními

barvami byl problém – bralo se to, co bylo k dispozici, a z toho se míchalo. Bylo potřeba 0,2 litru, míchalo se a míchalo a člověk skončil na dvou litrech.

Tmely byly syntetické a olejové červené, lepší servisy měly dvousložkové polyesterové. Stříkácký tmel jsme neznali a jako plnič jsme používali syntetický vypalovací. Barvy jsme měli také syntetické vypalovací, které se sušily dvě hodiny při 80–110 °C. Problémy s odstíny jsme měli např. u značek Lada, Zastava, Polski Fiat a Fiat. Vozy těchto značek se zde nevyráběly, proto jsme neměli ani jejich odstíny – a ty jsme museli míchat.

### Nastupuje „západní“ technologie

Dále přišla 90. léta, otevřely se hranice a s tím se přešlo na západní technologie. Lakovny se začaly vybavovat míchacími zařízeními, váhami a čtecími zařízeními (obr. 1), kde byly na mikrofiších (obr. 2) receptury na 0,3; 0,5; 1 a 2 litry.



# ROBOTI SE STÁVAJÍ ŘEMESLNÍKY

Používání robotů bylo vždy předmětem kontroverzních debat. Platí to zejména tehdy, když mají tyto stroje převzít úkoly v řemeslech. Současné systémy předpokládají, že roboti mohou lakýrníka podporovat, ale ne nahradit.

Budou roboti v budoucnu dělat mou práci? Tato otázka se v dnešní době objevuje v mnoha oborech. Zkušenosti nás naučily, že stroje jsou skutečně schopny převzít určité úkoly, které dříve vykonávali lidé. Šlo však obecně o jednoduché, opakující se a monotónní úkony. Pro ty složité jsou lidé stále potřeba. Přesto se dnes roboti prosazují i do oblastí, které mnozí považovali za nemožné – roboti se stávají řemeslníky.

Konkrétně máme na mysli lakování automobilů. Roger Blum, majitel a generální ředitel švýcarské společnosti Blutech AG, odhaduje: „Na veletrhu Automechanika 2026 ve Frankfurtu budeme moci vidět pět nebo šest robotických systémů pro lakování automobilů.“ Samotná společnost Blutech AG distribuuje robota PaintGo od čínského výrobce Onew. Čínská



**1** Výrobci robotických systémů v zásadě používají dvě koncepce – buď vodicí lišty položené na podlaze lakovny, nebo jako v tomto případě zavěšené u stropu.



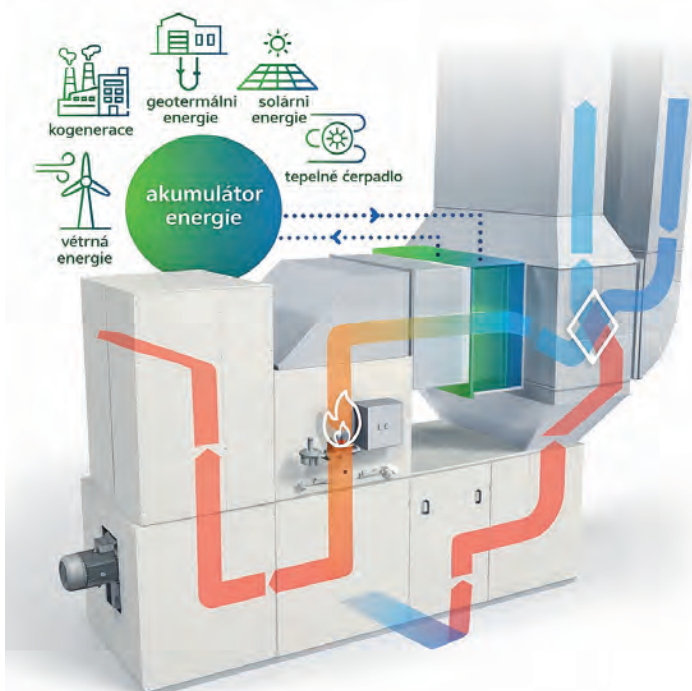
# HYBRIDNÍ LAKOVACÍ KABINA

Moderní lakovací kabiny dnes představují technologicky vysoce komplexní zařízení, kde už nejde jen o samotné nanášení laku, ale o přesně řízený proces zahrnující proudění vzduchu, stabilní teplotní podmínky, energetickou efektivitu i ergonomii práce. Kabina Blowtherm Extra, kterou na českém trhu dodává společnost Servind, patří do této nové generace řešení, kde jednotlivé systémy tvoří jeden funkční celek a kde technologie aktivně vstupuje do celkové energetiky provozu.

Základem systému je hybridní termoventilační jednotka, která může využívat energie z lokálních zdrojů, jako jsou fotovoltaické panely, tepelná čerpadla nebo třeba kogenerační systémy, které současně produkuje elektřinu i teplo. Tyto zdroje se stále častěji objevují jako alternativa ke konvenčním zdrojům (obr. 1). Podle konkrétních podmínek tak lze efektivně kombinovat více zdrojů energie a optimalizovat provoz bez závislosti na jednom médiu.

Výrobce Blowtherm nabízí širokou škálu hybridních kombinací, a to jak s přímým prouděním vzduchu, tak s vysoce účinnými tepelnými výměníky – kombinaci vodních a elektrických výměníků o různých výkonech.

**1** Schéma hybridní termoventilační jednotky pro lakovací kabínu, která kombinuje více zdrojů energie.



ZPRACOVAL: Jaromír Martinec FOTO: archiv společnosti Bučan

# ZELENÁ NA VZESTUPU

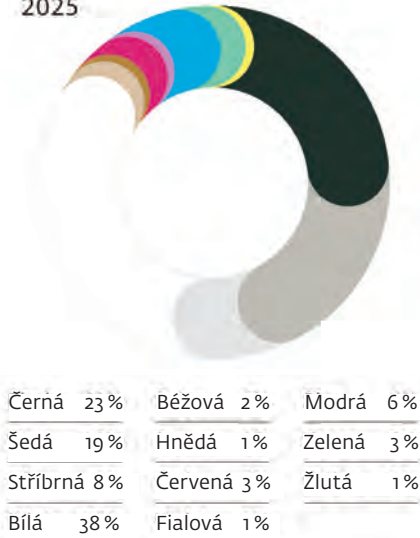
Tuto informaci mimo jiné odhaluje zpráva o barvách automobilů BASF Automotive Color Report za rok 2025. Ve spolupráci s techniky společnosti Bučan – dovozce materiálů tohoto výrobce – vám ji přinášíme.

Zpráva o automobilových barvách BASF Automotive Color Report 2025 představuje nejoblíbenější odstíny na globálních trzích a nabízí poznatky založené na datech, které pomáhají výrobcům a designérům reagovat na měnící se preference spotřebitelů (obr. 1).

Zelená se stává celosvětově nejsilněji rostoucí chromatickou barvou, pokračuje ve svém stabilním vzestupu a dostává se do první trojky, kterou vede modrá a červená. Obě barvy, které kdysi dominovaly, rok od roku upadají. Modrá klesá o jeden procentní bod a červená zaznamenává ještě prudší pokles a představuje pouze tři procenta celkového podílu na trhu. To definuje jasný ústup od klasických chromatických norem.

Šedá zaznamenává výrazný nárůst o dva procentní body a posiluje tak svou pozici moderně elegantní volby. Bílá vykazuje mírný pokles a černá zůstává silná, ale s menším počtem pastelových barev, přičemž celkový podíl pastelových odstínů se zmenšuje na pouhých 18 procent trhu. Tento vývoj podtrhuje globální trend, který kombinuje nadčasovou eleganci s ex-

## GLOBAL OVERVIEW 2025



**1** Celosvětový přehled zastoupení jednotlivých odstínů barev koncernu BASF.

presivní rozmanitostí, přičemž zelená vede posun směrem k individuálnější a udržitelnější barevné paletě.

## EMEA: od stříbrné k zelené

V regionu EMEA (Evropa, Blízký východ a Afrika) pokračuje vzestupný trend zelené. Ta předstihla červenou a etablo-

vala se jako symbol individuality a sofistikovanosti. Stříbrná nadále ztrácí na významu, zatímco černá a šedá posilují své pozice v achromatické paletě. Bílá vykazuje mírný pokles, ale dodává neutrální barevné škále více nuancí.

„Zelený trend v regionu EMEA se projevil už před několika lety. V naší kolekci Automotive Color Trends byly představeny různé odstíny, což naznačuje obrovskou rozmanitost barev, které dnes považujeme za vhodné pro toto hnutí,“ uvedla Florina Trostová, vedoucí designu pro region EMEA ve společnosti BASF Coatings.

## Amerika: návrat chromatických barev

V americkém světě automobilových barev představuje rok 2025 smíšený obraz: šedá je mírně pod úrovní z roku 2024, ale stále výrazně nad úrovní z roku 2023. Stříbrná opět získává na významu, zatímco bílá nadále klesá. Podíl barevných laků automobilů vzrostl téměř o dva procentní body, což ukazuje na silnější preferenci expresivních barev. Zatímco v Americe historicky vedly červená a modrá, odstíny jako zelená, béžová, hnědá a fialová nyní akcelerují

# NAHLÍŽÍME K VÝROBCŮM VOZIDEL: 18% ÚSPORA LAKU



**V mladoboleslavské lakovně zavedli během loňské dovolené výrazné vylepšení, které pomáhá šetřit bezbarvým lakem na vrchní vrstvu.**



**SKODA**

Lak moderních vozidel se obvykle skládá ze čtyř samostatných vrstev, které ve vzájemné harmonii vytvářejí celkovou optickou i mechanickou kvalitu povrchové úpravy. Základem je kataforetická (KTL) vrstva, která zajišťuje protikorozní ochranu karoserie. Následuje plnič (neboli primer), tedy vrstva laku, která vykryje veškeré nerovnosti KTL vrstvy. Podle toho, jakou barvu má mít finální lak, v lakovně volí plnič v bílé, černé, šedé nebo červené barvě.

Po vysušení a vybroušení plniče k dokonalosti zbaví karoserii nečistot a následuje lakování samotnou barevnou vrstvou laku, která dodá vozu jeho výsledný odstín. V případě metalických laků se barva lakuje ve dvou krocích. Celkové vlastnosti však zajistí až finální vrstva – bezbarvý lak neboli clearcoat. Ten se nanáší opět po předchozím vysušení a dodá laku jeho lesk a zajistí tvrdost i mechanickou odolnost (všechny vrstvy mají dohromady asi 0,1 mm).

## Trošku opakování na úvod

Metoda elektrostatického lakování se zvonkovým rozprašovačem funguje na základě fyzikálních principů elektrostatiky. Karoserie je uzemněna a lak je nabitý vysokým napětím. Rotující rozprašovací zvonek nanášecí hlavy zajišťuje, že se barva rozpadá na mikroskopické kapičky, které díky elektrickým silám ulpívají na karoserii. Šířka záběru je dána nejen vzdáleností hlavy od karoserie, ale i tvarem kužele, který určuje zvonek ve spojení s vnějším vzduchovým kroužkem. Intenzita proudění vzduchu formuje tvar kužele rozstříku.

## Nová technologie

Právě metodu nanášení vrchní vrstvy bezbarvého laku v lakovně Škody Auto vylepšili. Novinka se jmenuje High Transfer Efficiency, tedy přenos s vysokou účinností. Jejím cílem je zmenšit množství nežádoucího rozstříku laku, tzv. overspraye, a tím snížit celkovou spotřebu materiálu.



TEXT: Robert Harvalík FOTO: archiv společnosti Interaction

Ve spolupráci se společností Interaction přinášíme pohled na systém, který zrychluje lokální opravy laku a pomáhá zvyšovat efektivitu práce v lakovnách. Jedním z řešení, která to dokážou provést doslova během několika minut, je systém produktů s UV vytvrzováním Roberlo Halley v kombinaci s UV lampou Robled.



## UV TECHNOLOGIE MĚNÍ ZABĚHLÉ ZVYKY

Při opravách karoserie se při standardním postupu běžně používají dvousložkové materiály, ty ale vyžadují čas na chemickou reakci a následné schnutí. Tyto technologické přestávky mohou výrazně prodloužit celkový čas opravy.

UV produkty fungují na jiném principu. Jednokomponentní materiál vytvrde ihned po ozáření UV lampou, a proto můžete bez dalšího čekání pokračovat v následujících pracovních krocích. Tento postup je ideální zejména pro lokální opravy laku a smart repair, které dnes tvoří významnou část práce lakoven a karosáren.

### Systém s UV vytvrzováním Roberlo Halley

Dále popíšeme jednotlivé součásti nezbytné pro rychlou opravu touto technologií.

#### UV tmel

Prvním krokem opravy je aplikace UV tmele Halley UV20 (obr. 1), jednosložkového materiálu připraveného k okamžitému použití bez nutnosti

míchání. Po vytvrzení UV lampou, které trvá 30 sekund, můžete tmelené místo ihned obrousit a díl je tak v krátkém čase připraven k dalšímu kroku – aplikaci plniče.

Praktické vlastnosti zahrnují:

- extrémně krátkou dobu vytvrzení,
- jednoduchou aplikaci bez míchání složek,
- minimální materiálový odpad,
- snadné broušení,
- dobrou přilnavost na ocel, hliník, pozinkované materiály i plasty.



**1** UV tmel Halley UV20 lze ihned bez míchání použít, navíc vytvrde již za 30 sekund.

#### UV plnič

Dalším krokem procesu je aplikace jednosložkového UV plniče Halley UV200 (obr. 2), který byl vyvinut pro rychlé opravy v lakovně. Produkt využívá technologii Blutech a umožňuje velmi rychlé vytvrzení pomocí UV záření. Po vytvrzení UV lampou, které trvá rovněž 30 sekund, můžete místo ihned obrousit a díl je tak v krátkém



**2** Příprava plniče Halley UV200.

TEXT: Luboš Švamberg FOTO: autor a archiv společnosti Karosář.cz a Servind



## KAROSÁŘ.CZ: OPRAVY PROMÁČKLIN BEZ POŠKOZENÍ LAKU

V rámci tematického vydání jsme navštívili společnost Karosář.cz, abychom zjistili, jak v praxi probíhají opravy promáčklín bez poškození laku a jak vypadá každodenní práce specializovaných techniků. Během reportáže, která přibližuje chod společnosti i průběh oprav, nám byli průvodci zakladatel společnosti Ondřej Coufal a obchodní manažer Vladimír Ulman.

Technologie PDR se v posledních letech stala důležitou součástí moderních oprav karoserií. Umožňuje vrátit promáčkliny do původního tvaru bez zásahu do laku, což znamená nejen výrazné zkrácení doby opravy, ale také zachování původního továrního lakování. Právě to je z hlediska hodnoty vozidla často zásadní. Zatímco klasická karosářská oprava a následné lakování mohou znamenat několikadenní rozpracovanost, při využití metody PDR může být stejná deformace opravena v řádu hodin.

Společnost Karosář.cz, kterou založil Ondřej Coufal (obr. 1), patří mezi specializovaná pracoviště, jež se touto metodou zabývají dlouhodobě. Technologie se uplatňuje především při opravách drobných a středních deformací karoserie – například po krupobití, parkovacích kolizích (obr. 2 a obr. 3) nebo pádu předmětů na karoserii vozidla. Další specialitou, jako jedné z mála, jsou šetrné opravy poškození prahů. Častou příčinou vzniku těchto deformací bývá například nevhodné umístění na zvedák nebo najetí na obrubník či zmrzlý sníh. Při opravách kladou důraz na



1 Ondřej Coufal, zakladatel společnosti Karosář.cz.

minimalizaci zásahu do karoserie a v mnoha případech dokážou poškození odstranit na počkání a bez nutnosti lakování.

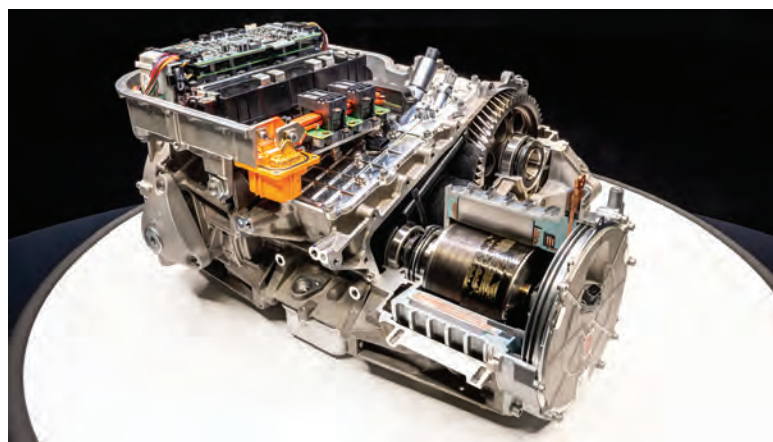
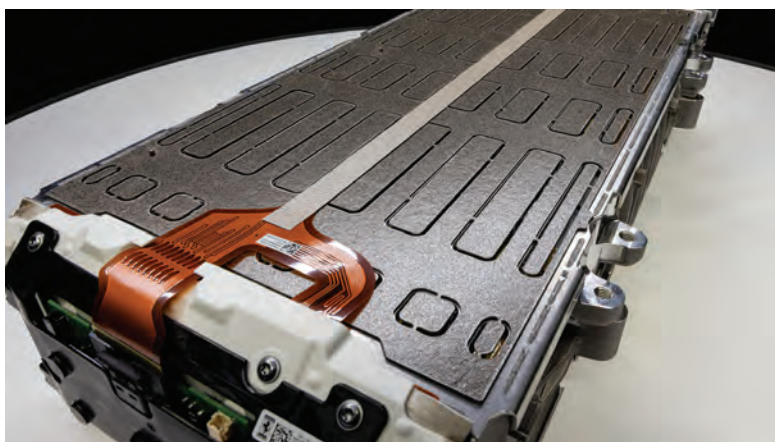
# E-MOBILITA V PODÁNÍ FERRARI



První elektromobil italského výrobce sportovních vozů se nazývá Elettrica a jeho kompletní představení je naplánováno nyní na jaro. Postupná marketingová strategie začala prezentací podvozku. Ferrari přirovnává generování charakteristického zvuku Elettricy k funkci elektrické kytary.

Po hybridních modelech 599 Hy-KERS prototype a LaFerrari, stejně jako po plug-in hybridech SF90 Stradale a 296 GTB představuje Ferrari Elettrica jako první plně elektrický model ve své historii. Podle společnosti je elektromobil připraven k výrobě; všechny klíčové komponenty byly vyvinuty interně, což stvrzuje více než 60 patentů. Výrobce sice zpočátku představuje pouze podvozek – ukázkový příklad marketingové strategie v malém měřítku –, ale odhaluje také některé detaily o celém vozidle:

- Jde o architekturu vozidla s krátkým rozvorem, podobně krátkými převisy a sedadlem řidiče posunutým vpřed blízko přední nápravy.
- Podvozek a karoserie jsou vyrobeny ze 75 procent z recyklovaného hliníku, což má ušetřit 6,7 tuny oxidu uhličitého na vozidlo.
- Do podlahy mezi přední a zadní nápravou je plně integrován vysokonapěťový akumulátor se jmenovitým napětím 800 voltů, 15 moduly, 14 články na modul. Celková kapacita



**1** Model Ferrari Elettrica je poháněn vysokonapěťovým akumulátorem o jmenovitém napětí 800 voltů, který je plně integrován do podlahy mezi přední a zadní nápravou.

**2** Vozidlo má pohon všech kol se dvěma synchronními motory s permanentními magnety a tzv. Halbachovými rotory, které pocházejí z formule 1 a byly upraveny pro sériovou výrobu.

ZPRACOVAL: Luboš Švamberg FOTO: archiv redakce



# GIGACASTING MĚNÍ PRAVIDLA OPRAV KAROSERIÍ

Velkoformátové hliníkové odlitky postupně mění konstrukci automobilů i přístup k jejich opravám. Zatímco výrobcům přinášejí vyšší efektivitu, pro autoservisy znamenají zásadní technologickou i ekonomickou změnu.

Gigacasting, tedy výroba velkých strukturálních dílů karoserie z jednoho hliníkového odlitku, se v automobilovém průmyslu prosazuje stále výrazněji. Namísto desítek až stovek lisovaných a svařovaných komponentů vzniká jeden funkčně integrovaný celek, který zásadně mění pohled na konstrukci vozidla. Tento přístup přináší výrobcům zrychlení produkce, snížení počtu výrobních operací a současně i úsporu hmotnosti vozidla. Vývoj těchto řešení však neprobíhá pouze v automobilkách samotných, ale též ve spolupráci s technologickými dodavateli a vývojovými centry, která tvoří nedílnou součást celé struktury automobilového průmyslu. Právě zde vznikají

nové konstrukční přístupy a výrobní postupy, které následně určují podobu sériových vozidel (obr. 1).

## Změna konstrukční filozofie karoserie

S nástupem této technologie se zásadně mění i samotná konstrukční filozofie karoserie. Tradiční přístup založený na skládání menších dílů a jejich následném spojování se postupně nahrazuje integrací více funkcí do jednoho celku. Tento posun znamená nejen redukci počtu dílů, ale i změnu způsobu, jakým jsou jednotlivé části vozidla navrhovány, vyráběny a následně servisovány. Gigacasting se uplatňuje například u základní nosné struktury karoserie (tzv. body in white – BiW, tedy kom-



1 Moderní vývojová a výrobní centra automobilového průmyslu jsou místem, kde vznikají nové konstrukční přístupy včetně velkoformátových hliníkových odlitků.

TEXT: Jaromír Martinec FOTO: autor

**Když přijedete na návštěvu do lakovny společnosti Autodílna Maier v Úněticích, nenechte se zmýlit vnějším dojmem. Na pohled obyčejná budova totiž ukrývá poklad. Vstupte dovnitř a jako mávnutím kouzelného proutku se ocitnete ve světě, kde se mísí špičková profesionalita, láska k řemeslu a obrovské zkušenosti...**



# KVALITA BEZ KOMPROMISU

Zakladatel společnosti Pavel Maier patří mezi ty, kdo začali podnikat už za minulého režimu. Jako mechanik družstevního podniku Autodružstvo Praha (specializovalo se na opravy tehdejších „západních“ vozidel) se v květnu roku 1989 osamostatnil a na tzv. povolení místního národního výboru si otevřel svoji první autoopravnu. Postupně se vyprofiloval a spojil své jméno se značkou Ford a té zůstal věrný doposud. V Praze na Podbělohorské ulici provozuje autorizovaný servis.

Potřeba nabídnout kompletní portfolio služeb vedla k tomu, že si společnost Autodílna Maier v roce 2006 nejprve pronajala lakovnu a postupně vybudovala svůj vlastní provoz. Sám Pavel Maier k tomu říká: „S vybudováním lakovny se moje profesní cesta spojila s Václavem Šaldou, již tehdy velmi zkušeným lakýrníkem. A nejen to – spojila nás i láska k veteránům, Vašek měl díky své šikovnosti mezi veteránisty hodně kamarádů (mnohé z nich máme i společné, protože se v této oblasti sám pohybují, veteráni jsou i moje vášeň), a tak jsme se pustili do náročné oblasti lakování historických vozidel. Máme svého dvorního karosáře, který pro nás provádí karosářské práce, my se soustředíme pouze na lakování.“

## Pořádně, nebo vůbec

Pokračuje lakýrnický mistr a vedoucí lakovny Václav Šalda: „Lakování vete-

ránů je specifické v několika ohledech a jedním z nich je to, že jde o časově náročnou věc. Na zakázce tohoto typu pracujeme v průměru rok a více. Jednotlivé vrstvy nanášených materiálů musejí dobře vyzrát, to není otázka rychlého usušení v lakovací kabině. A tím se dostávám k tomu nejdůležitějšímu: Za 40 let své lakýrnické praxe jsem se bezpečně naučil jednu věc – nedělat kompromisy v kvalitě. Této zásady se pevně držíme a se zákazníky, kteří stoprocentní kvalitu nechťejí nebo nejsou ochotni zaplatit, se vůbec do spolupráce nepouštíme. Jakýkoliv ústupek se vám totiž zejména u veteránů nikdy nevyplatí, na autě je to vidět. Jenže zákazník pak nikdy neřekne: ‚Já jsem to chtěl udělat jen tak nějak napůl...‘ On jen řekne: ‚... dělali mi to

tam a tam...‘ Naštěstí dnes již máme takovou reputaci, že svůj přístup nemusíme před nikým ani vysvětlovat, ani obhajovat. Naši noví zákazníci se rekrutují na doporučení těch stávajících, spokojených.

Ovšem nic z toho, co jsme vybudovali, by nebylo možné bez dobře fungujícího týmu. Chci proto poděkovat kolegům Danielu Turkovi a Matěji Vejražkovi, na které se můžeme vždy plně spolehnout. Bez lidí, jako jsou oni, bychom na náš kvalitativní standard nedosáhli.“

## Ctíme technologie

Jakkoliv se v lakovně společnosti Autodílna Maier nespécializují na určitý typ automobilů, největší podíl zakázek tvoří vozidla poválečná. Po-



**1** V lakovně společnosti Autodílna Maier nás přivítali (zleva) obchodní zástupce společnosti Servind Jakub Kotěra a za společnost Autodílna Maier vedoucí její lakovny Václav Šalda a jednatel Pavel Maier.