ZA AE SE PTAL: Jaromír Martinec **FOTO:** Martinec a zúčastněné společnosti



PNEUSERVIS OČIMA SPECIALISTŮ (1)

V rámci komunikace s dodavateli pneuservisních zařízení jsme se zúčastnili debaty, ze které vzešly zajímavé postřehy. Napadlo nás, že by vám čtenářům mohly být užitečné, a sestavili jsme krátké diskusní fórum. V něm jsme položili otázky několika subjektům, jež se v oblasti pneuservisu pohybují. Přinášíme odpovědi zástupců prvních dvou společností.

Zeptali jsme se tedy:

1. **Co je podle vás dnes standardem kvalitního pneuservisu (jak z hlediska technického vybavení, tak i souvisejících služeb)?**
2. **Jaké jsou trendy z hlediska rozměrů a typů pneumatik? Zaznamenali jste zvyšující se trend celoročních pneumatik? Promlouvá do těchto trendů nějak i elektromobilita?**
3. **Kde autoservisy dělají největší chyby při provozování pneuservisních služeb?**
4. **Popište prosím jednotlivé kroky při správném přezouvání pneumatik tak, jak by měly jít za sebou (myšleno např. sundat kolo, zkontrolovat brzdy, kolo umýt… očistit náboj, zkontrolovat šrouby, jestli nejsou natažené, atd.). Je něco, co mechanici často opomíjejí?**
5. **Pneuservis je fyzicky náročná a špinavá práce. Dokážete najít a poskytnout několik tipů, jak pracovníkům tuto práci co nejvíce usnadnit (například z hlediska ergonomie, uspořádání provozu, osvětlení atd.)?**
6. **Doporučujete na pneuservis navázat i další služby, jako je třeba prohlídka před zimní sezonou, kontrola geometrie, tlumičů, aku, kontrola bodu varu brzdové kapaliny, kontrola chladicí kapaliny)? Jaká je vaše zkušenost – mají zákazníci o tyto služby zájem?**
7. **Jaký mají zákazníci zájem o skladování pneumatik? Je to zajímavá obchodní příležitost?**

REMA TIP TOP INCO
Petr Findejs
Ředitel divize Automotive

// REMA TIP TOP INCO VŠE PRO PNEU.

1. Standard vybavení pneuservisu se odvíjí od standardu vozidel, která pneuservis obsluhuje, a objemu klientely. Jiný standard má pneuservis, který je ve městě a obsluhuje fleetové zákazníky, a jiný standard má rodinný pneuservis na periferii, který preferuje osobnější přístup. Na otázku se tedy nedá jednoznačně správně odpovědět. V každém případě by ovšem měla být standardem komplexnost služeb – pneuservis by měl umět profesionálně jak opravit defekt pneumatiky, tak např. správně naprogramovat TPMS. Vzhledem k tomu, že moderní vozidla už vás bez autorizace nepustí do všech systémů a ani standardní výměna brzdových destiček se neobejde bez diagnostiky, pneuservis jako takový funguje víceméně sezonně při povinných výměnách pneumatik. Optimální konfigurace zouvačky a vyvažovačky tedy plně záleží na skladbě klientely, vozového parku a na očekávané propustnosti pneuservisu. Ostatním vybavením, které by mělo být standardem, je kromě správně nakonfigurovaných zvedáků též plnička klimatizací, základní diagnostika, myčka kol a také manipulační technika, která pomáhá mechanikům s čím dál těžšími koly.

Profesionální pneuservis by měl mít zároveň dobře vybavené pracoviště a personál vyškolený na opravy pneumatik. Uvedené poznámky se týkají osobního pneuservisu, pneuservis na nákladní a speciální kola je úplně jiná kategorie, která vydá na celý článek.

2. Tuto otázku jistě lépe zodpoví přímo pneuservis nebo obchodník s pneumatikami. Naše společnost z hlediska obrátkovosti spotřebního materiálu nebo strojů pozoruje dlouhodobě dva zásadní posuny:

První je přesun od plechových ráfků do segmentu lehkoslitinových – tady už je to v takové míře, že plechové ráfky se masověji užívají už pouze na užitkových vozidlech a s tím souvisí i značný nárůst poptávky po nalepovacích závažích k vyvážení kol.

Druhý je zásadnější změna chování zákazníků v oblasti oprav pneumatik. Objem těchto oprav především u osobních vozidel klesá současně s trendem zlevňování pneumatik – jednoduše u levných pneumatik se dražší opravy nemusejí vyplácet. Celoroční pneumatiky nebo větší, užší a ekologické pneumatiky na elektromobily první posun k alu ráfkům jen podpoří, ale opravy pneumatik se budou týkat spíše elektromobilů, kde se předpokládá vyšší cena pneumatiky.

3. Také z naší praktické zkušenosti je pro autoservis provozování pneuservisu v mnoha případech chápáno jako nutné zlo. Lze ale na druhou stranu pochopit, že tlaky ze strany automobilek se týkají jiných oblastí a autorizovaný autoservis se bude specializovat spíše pouze na to, co je předepsáno od importéra. Jiná kapitola je autoservis s obecným zaměřením, zde hrají hlavní úlohu preference a také zaměření personálu, který v autoservisu funguje. Pokud jsem vyhlášený jako diagnostik, tak logicky pneuservis nebude to, do čeho budu chtít dávat čas a energii. Pneuservisy v tomto ohledu vyhrávají komplexností služeb, které především v sezoně nabízejí – profesionální, rychlou a časově přesně naplánovanou práci včetně uskladnění pneumatik. To je při běžném autoservisním provozu značná zátěž.

4. Na toto téma provádí naše společnost školení, které zabere celý den. Je tedy dost složité postup popsat, aby nebyl zkratkovitý a aby činnosti na sebe navazovaly. Často se totiž stává, že je nutné se k některému kroku vrátit, ověřovat. Taktéž se liší např. umístění kroku mytí kol v celém procesu, a to mluvíme o prakticích, kteří pneuservis provozují desítky let. Někdo myje kola ihned po sundání z osy, někdo naopak až nakonec, než je dává na osu. Z praktického hlediska by kolo mělo být umyté a očištěné v momentu, než se vyvažuje, tedy zhruba uprostřed procesu. A takových příkladů je mnoho. Omezím se tedy spíše na taxativní vyjmenování úkonů: zjištění stavu TPMS – demontáž z osy – očištění náboje – kontrola destiček, případné upozornění zákazníka na další evidentní problémy na ose a odpružení – kontrola šroubů – vypuštění vzduchu z pneumatiky – demontáž pneumatiky – pokud je ukládána do pneuhotelu, zjištění stavu a evidence – výměna ventilku, případně TPMS – montáž pneumatiky – očištění ráfku, odstranění závaží, očištění dosedací plochy, mytí kola – vyvážení kola – montáž kola na osu – spuštění vozidla na kola – dotažení šroubů momentovým klíčem – párování TPMS, pokud bylo měněno.



5. Naše firma již několik let nabízí pneuservisům montážní linku, která značným způsobem uleh-

čuje mechanikům fyzickou práci. Princip je v tom, že kolo je v procesu výměny pneu zvednuto pouze jednou (zvedákem, který je v mnoha variantách) a následně už všechny práce probíhají na válečkové dráze, která je ve výšce pasu, za použití stávajících strojů, které jsou do linky jednoduše zařazeny. Z linky na konci vypadne vyvážené kolo, připravené k montáži na osu. Linka je modulární a dá se přizpůsobit téměř jakémukoliv prostoru, a pokud je vypočteno, že mechanik v pneuservisu za směnu nazvedá 14,4 t, s montážní linkou je to 4,8 t při použití klasického ručního způsobu demontáže a montáže z osy. Právě manipulace s kolem při demontáži a montáži na osu je moment, který je fyzicky jeden z nejnáročnějších. Existují manipulační vozíky s různými typy pohonů, které drží kolo při manipulaci se šrouby, umějí ho i polohovat, zdvihnout, kola se s nimi dají přesouvat po dílně nebo i umísťovat na stroj. Jediný problém je prostor. Takový vozík potřebuje mezi pracovišti dostatečný průjezd a plochou podlahu a toho se v pneuservisu především v sezoně zoufale nedostává. Smysl tedy dávají v nových provozech, kde je již počítáno s manipulační technikou a většími a těžšími koly a prostor mezi zvedáky je dostatečně dimenzován. Zvedáky kol u zouvaček a vyvažovaček už začínají být samozřejmostí a při hmotnosti dnešních kol nezřídka 40 kg by se měly stát standardem.

Jako novinka se v autoprůmyslu začínají objevovat tzv. exoskelety – vesty, které pomáhají zdvihat břemena nebo držet ruce delší dobu v pracovní výšce nad hlavou. Bohužel pro účely pneuservisu, kdy mechanik musí být maximálně pohyblivý a nedělá rutinní práci, jsou současná provedení nevhodná, ale vývoj jde rychle dopředu a měla by to být blízká budoucnost.

Jako další, především ergonomický přínos práce v pneuservisu pak vidím akumulátorové nářadí. Pneumatické utahováky jsou sice levné, spolehlivé a nyní už i lehké, ale vždy potřebují přívod vzduchu a hadice v provozu pneuservisu na podlaze dost překážejí. Co se týče manipulace s komplety kol a pneumatik, naše společnost nabízí nejen akumulátorový vozík na pneukomplety, ale i zakladač kol do regálů v pneuhotelech až do výšky 7 m.



Pokud to tedy shrneme, vše se točí kolem prostoru, který by měl být dostatečný a tím i bezpečný, a akumulátorových pohonů, které v současné době hrají prim ve všech odvětvích lidské činnosti.

6. Určitě. A je to na marketingu každého provozovatele pneuservisu. Dnes už neznám pneuservis, který by se nevěnoval minimálně dalším úkonům spojeným s vozidlem. Pneuservis je sezonní činnost a mezi sezonami je nejlogičtější se věnovat pracím, které buď přímo souvisejí s podvozkem vozidla, nebo jednodušším údržbovým záležitostem.

7. Co jsem měl možnost u zákazníků vypozorovat, skladování pneumatik se v pneuservisech stává standardem. Zákazník vyžaduje komfort komplexní služby a sezonní uskladňování kol už není omezeno jen na fleety a korporace. Pneuservisům se v tomto ohledu snažíme být maximálně nápomocni a nabízíme jak kompletní vybavení pneuhotelů včetně skládacích skladovacích kontejnerů, tak plánování rozmístění regálů a manipulační techniky. V našem provedení náklad na regálové místo jednoho kola vychází na cca 200 Kč, návratnost je tedy zaručena. Pokud k uskladnění pneuservis přidá další služby, jako např. kontrolu a renovaci ráfků, vyplní nejen prostor mezi sezonami, ale přispěje i ke komfortu zákazníka a komplexnosti služeb. ■

FERDUS
Pavel Ferdus
Jednatel společnosti

1. V kvalitním pneuservisu je čisto, pořádek a zpravidla v něm jsou i nové stroje. Základem čistoty je myčka kol, která zajistí, aby se nečistota nenosila dovnitř do dílny a ke strojům. Zouvačka by v dnešních podmínkách měla být s automatickým palcem (leverless) a s helperem. Vyvažovačka zase s automatickým nastavením programu a s laserovým ukazatelem pro umístění závaží. Používat ruční montážní páku je už na dnešní podmínky příliš velká dřina. Pracovníci uvádějí, že po několika letech práce s montážní pákou mají potíže se zády. Dále uvádějí, že ještě horší je stres z toho, že něco poškodí.

A proč je dobré při vyvažování automatické nastavení a laser? Protože základem kvalitního vyvážení je přesně změřit rozměry a přesně umístit závaží. Při kontrolním měření se tak už nesmí objevit nevývažek. Druhé závaží umístěné ve stejné rovině je známka nekvalitní práce a špatně vedeného pneuservisu. A ještě: I dobře vyvážené kolo může po namontování třepat při jízdě volantem, a to by se v kvalitním pneuservisu stát nemělo. Může to být způsobené vymačkaným středicím kroužkem, který se musí vyměnit, anebo ještě častěji – deformovaným diskem. Kvalitní vyvažovačky mají i program pro měření radiálního a bočního házení. Defor-



movaný disk se nesmí namontovat, přestože vyvažovačka vyváží na o-o i deformované kolo. Ale deformaci neodstraní. V kvalitním pneuservisu na to zákazníka upozorní a navrhnou řešení.

2. Celoroční pneumatiky se u osobních aut rychle rozšiřují, uvádí se, že podíl je nyní až 20 %. Nárůst je obrovský a stále trvá. Je to způsobené změnou klimatu, technologickým pokrokem při výrobě pneumatik a zlepšujícím se povrchem cest a jejich údržbou. Motoristé si výhod celoročních pneumatik rychle všimli. Odpadá dvakrát ročně měnit pneu, nemusí se řešit skladování. Lidé mají v rodině několik aut s nízkým nájezdem a přehazování pneu už zabírá hodně času. Je možné, že celoroční pneumatika se u nás brzy stane standardem a přezouvání letní/zimní bude pro omezený okruh specialistů.

Trochu jiné je to u současných elektroaut, která mají vyšší hmotnost a na kolech vyšší točivý moment. Tam trend celoročních pneu nepostupuje tak rychle, hlavně proto, že celoročních pneumatik pro EV není ještě dostatek.

Zajímavá situace nastane u samořídicích aut a u robotaxi. Tam nás čekají v pneumatikách velké změny.

3. + **4.** Postup při přezouvání pneumatik v autoservisu by měl být podobný jako v pneuservisu, ale s větším důrazem na kontrolu brzd a zavěšení kol.

V autoservisu jsou zpravidla pneuservisní stroje více vzdálené od pneuservisních strojů a více jsou využívané montážní zvedáky, na kterých se servisované kolo přepraví do pneuservisního místa. Pneuservisní zvedáky by se s ohledem na stále větší hmotnost kol měly více využívat i v pneuservisech.

Malá pozornost je obecně věnována nataženým kolovým šroubům, které se musí vždy vyměnit. Pokud nejsou

PLACENÁ INZERCE



mewa

Skupina Mewa jmenovala Dr. Christiana Funka novým předsedou představenstva

Generační výměna v čele rodinného podniku

Skupina Mewa nastavuje směr svého budoucího vývoje: od 1. srpna 2026 převezme funkci předsedy představenstva (CEO) Dr. Christian Funk.

S příchodem Dr. Christiana Funka získává skupina Mewa zkušeného manažera s prokazatelnou odborností v řízení velkých společností poskytujících služby, které disponují rozsáhlými provozními a logistickými sítěmi a zaměstnávají několik tisíc pracovníků. Po působení v Boston Consulting Group a Thomas Cook Group působí od roku 2020 v Compass Group, od roku 2022 jako generální ředitel Compass Group Deutschland. Jeho silné stránky spočívají v propojení strategického vidění s operativní realizací, v mezinárodních zkušenostech a vysoké odbornosti v oblasti digitalizace a transformace.

K této změně ve vedení dochází v rámci dlouhodobé generační obměny a podtrhuje záměr skupiny Mewa dále posilovat svou pozici úspěšného a trvale rostoucího rodinného podniku.

„V osobě Dr. Christiana Funka jsme získali vynikajícího nástupce na pozici předsedy představenstva. Jeho mezinárodní zkušenosti a kompetence v oblasti transformace budou důležitým impulzem pro další fázi rozvoje skupiny Mewa,“ vysvětluje Prof. Dr. Andreas Söffing, předseda dozorčí rady.

Dozorčí rada zároveň oceňuje zásluhy dosavadního předsedy představenstva Bernharda Niklewitze, který od roku 2000 významně formoval směřování společnosti. Pod jeho vedením byly položeny klíčové základy pro růst, ekonomickou stabilitu a dlouhodobou udržitelnost skupiny Mewa. Bernhard Niklewitz odešel ze společnosti ke dni 31. května 2026.

„Srdečně děkujeme panu Niklewitzovi za jeho dlouholeté nasazení a hlubokou osobní vazbu k naší společnosti,“ zdůrazňuje Gabriele Gebauer, vnučka zakladatele firmy a čestná předsedkyně dozorčí rady. Plánovanou změnou ve vedení skupina Mewa pokračuje v úsilí spojovat tradici a podnikatelskou kontinuitu s orientací na budoucnost a inovacemi.

www.mewa.cz

šrouby k dispozici, mechanik musí zákazníka upozornit na nutnost výměny. Natažení vzniká z nepozornosti při práci s utahovačkou. Zásadně je potřeba dotahovat pomocí momentového klíče. Šroubům je potřeba věnovat větší pozornost, než je doposud zvykem, odkládat je do misky tak, aby se na ně nenalepil prach, a před použitím je očistit a namazat tukem, včetně závitu.

Obecně je malá pozornost věnována středicím kroužkům a jejich časté výměně. Kroužky nesmí mít na náboji vůli a nesmí být deformované. Dosedací plochy kroužku, jak na disku, tak na náboji, musí být očištěné a namazané tukem. Aby se středicí kroužek při montáži nepoškodil, je důležité nasazovat kolo na náboj rovně a nejlépe pomocí servisního zvedáku. To mechanici často opomíjejí.

5. Pneuservis nemusí být trvale špinavá a fyzicky náročná práce. Špína by se neměla dostat dál než do myčky pneu. Kola aut jsou stále těžší a je důležité používat u aut montážní zvedáky. Stejně tak zvedáky u zouvaček a vyvažovaček. U zouvaček nastala revoluce s nástupem automatického palce a s vyloučením ruční montážní páky. Další revoluce už nastala se zouvačkami s upínáním kola za střed disku a s odtlačováním patek dvojicí kladek. U těchto strojů mechanik už pouze ovládá joysticky. Tyto stroje jsou běžně k dispozici.



6. Kvalitní pneuservisy mají dostatek práce po velkou většinu roku, právě proto, že jsou kvalitní a vyhlášené. Těm, kterým ještě čas zbývá, doporučuji provádět rovnání disků. Myslím tím opravy menších deformací, které nejsou poškozené prasklinou, která by se musela svařovat. Uvádí se, že takových disků je na osobních autech víc než polovina. Proč tato služba? Protože na tuto závadu se přijde v pneuservisu při vyvažování. Mechanik má ideální příležitost upozornit zákazníka na tuto vadu a domluvit s ním opravu disku v dohodnutém termínu. Většina zákazníků takovou službu neodmítne, právě proto, že o deformovaných discích nevědí, jenom mají pocit, že při jízdě něco třepe volantem, a přisuzují to špatnému vyvážení.

7. O skladování pneumatik zimní/letní je zájem, je to pro zákazníka komfortní a je to standardní služba, kterou pneuservisy poskytují. Málokdo má doma dostatek místa a chce pneumatiky dvakrát ročně převážet. Zájem o službu zatím roste a je to pro pneuservis obchodní příležitost. Ovšem v souvislosti s velkou oblibou celoročních pneumatik nebude možná zájem o tuto službu tak rychle pokračovat. Možná bude i klesat. ■

Pokračování příště.



PLACENÁ INZERCE

