

POWER  
96 kW  
130 k

0-100  
8,9  
sec.

Vmax  
200  
km/h

# LA MACCHINA ARANCIATA



PETRA ŠIMÍKA A JEHO FIRMU TUNE & CAR BUDOU ČTENÁŘI  
MOŽNÁ ZNÁT JAKO DESIGNÉRA A ZRUČNÉHO TVŮRCE  
LAMINÁTOVÝCH DOPLŇKŮ NA AUTOMOBILY A TUNINGOVÝCH  
BODYKITŮ. S JEHO VÝTVORY SE SETKÁVÁME NA TUZEMSKÉ  
TUNINGOVÉ SCÉNĚ UŽ DELŠÍ DOBU. PŘESTOŽE SI PETR NEMŮŽE  
STĚŽOVAT NA NEDOSTATEK PRÁCE, NEZAPOMÍNÁ PŘI NÍ ANI NA  
SEBE A NA SVŮJ KONÍČEK.



**K**ovářova kobyla tak v tomto případě bosa nechodí a náš úpravce vystřídal za svou „kariéru“ už pěknou řádku více či méně upravených automobilů. Ty sloužily vlastně jako pokusní

králíci při modelování spoilerů. Jeho tuning káry jako octavia první generace a Seat Toledo generace druhé se už objevily v několika tuningových časopisech a Petr tedy ani zdaleka není, co se tuningu týče, žád-

ným nováčkem. Tuning je prostě jeho zaměstnáním se vším, co k němu náleží.

Když jsem se ho zeptal, jak vlastně vytváří svoje laminátová díla, jestli je třeba nenavrhuje na počítači a následně nevyrábí makety pomocí nějakého CNC stroje, Petr mi odpověděl, že se jedná kompletně o ruční práci. Všechno modeluje pomocí PUR

pěny, polystyrenu a různých pomocných materiálů přímo na prototypu tak, aby z něj následně mohl sejmut formu. Tento postup není rozhodně žádnou zvláštností, podobně postupují i renomovaní designéři (například v Japonsku), kteří prostě preferují ruční práci a nikoliv počítače.

Jak jsem již nahoře zmínil, Petrova minulá tuningová auta



# LA MACCHINA AVANCIATA



*Těsný interiér Petr vylepšil o sportovní volant, leštěnou hlavici řídicí páky a koberečky*

byla nepříliš sportovními rodinnými automobily, proto také už delší dobu přemýšlel o nějakém cenově výhodném sportáku, se kterým by se mohl prohánět po okolních klikatých silničkách. Nakonec se jako ta správná volba ukázal otevřený roadster. A když Petr uvažoval, jaký konkrétní model zvolit, myslel při tom i na to, aby byl natolik dostupný, že by si jej mohl dovolit každý, a to včetně kompletní tuningové sady. Jak si usmyslil, tak také udělal a záhy (minulé léto během července) se v jeho dílně v areálu bývalého zlínského Svitu objevila platinově metalizovaná barchetta, na které začal Petr vzápětí provádět své designérské hokus-pokusy.

Představovat roadster od Fiatu, sdílející podvozek s první generací Fiatu Punto asi nemá velký smysl. Jedná se o otevřený roadster se 130k osmnácti-

stovkou, který je s ohledem na svou cenovou dostupnost mezi mladými lidmi velmi oblíben. Barchetta (čti barketa – nikoliv nesprávně barčeta) patří k průměrně spolehlivým autům, která si zaslouží patřičnou péči.

Tou dobou se novopečení majitel barchetty neboli „Člunku“, jak zní volný překlad slova barchetta z italského, zapojil do několika tuzemských klubů, ať už zaměřených na kabriolety obecně, nebo specializovaných na přímo na Fiat Barchetta. Postupem času začal v Petrově dílně vznikat návrh na realizaci sady spoilerů, která by svou kvalitou i designem byla konkurenceschopná i v rámci celoevropského trhu. A přitom byla cenově dostupná. Tak vznikla šestnáctidílná sada na sebe navzájem navazujících nárazníků, krytů prahů, decentního křídla a ostatních doplňků, které z ma-



*Sto třicet koní dokáže s malým kabrioletem slušně zahýbat; Petr se chystá na leštění motoru, proto jej také už stačil obrousit*



lého kabrioletu udělá něco vzdáleně podobného jakoby menšímu Maserati. Výsledkem úpravy je, že auto nenásilně zmohtnutí a nabude na objemu, podobně jako když na Hondu S2000 namontujete nárazníky od VeilSide.

Žádná část bodykitu se ovšem nedá nazvat přemrštěnou. Typicky „šimíkovský“ návrh nasávací části předního nárazníku tvarované do formy rovno-ramenného lichoběžníku je doplněn o stylové prvky, které už Petr použil dříve. Rovněž nástavce prahů a jejich podobný design jste mohli vidět v Autosport & Tuningu na vínově-černé Hondě Civic Petra Kadlece z klubu Tuning Scene. Přední nárazník, boční kryty prahů i nástavce zadního nárazníku doplňuje malé dvoudílné křídlo a několik designových prvků. Ty jsou určeny k nalepení na přední blat-

níky, kapotu a pro náhradu plastu, zakrývajícího otvory pro vstup vzduchu do kabiny. Jedinou čistě karosářskou úpravou, kterou Petr na autě provedl, tak bylo zavaření zadního znaku Fiat. Bez něj je auto těžko identifikovatelné a někteří neznalí pozorovatelé si ho snadno pletou za výrobek mnohem luxusnější značky, než je zrovna Fiat.

Po vytvoření a doladění laminátů se barchetta nakonec oblékla do sytější oranžové lakování, který Petrovi poradil jeho známý lakýrník Pavel Bilík. Nejenže mu pomohl s výběrem barvy, ale auto pečlivě nalakoval, a to včetně černě lakovaných částí. Ostatně je to jeho práce. S lakováním karosérie souviselo i nalakování sedmnáctipalcových kol Rial LeMans, aby ladila s celkovým vzhledem. Disky dostaly navíc i barevnou linku, jak velí poslední trendy v designu litých

#### Proč ses rozhodl pustit do redesignu právě barchetty?

„Fiat je u nás hodně podceňovaná značka a barchetta skoro neznámé auto. Já jsem ho také neznal, ale když jsem ho uviděl, věděl jsem, že bude moje a že s ním určitě něco provedu.“

#### Máš radši spíš decentní, nebo tě extravagantní úpravy, nebo tě zajímá třeba performance?

„Od každého něco. Mám rád styl, který zaujme. O tom, co je decentní nebo extravagantní, se dá hodně hovořit. Vývoj vše ukáže. Na mém voze je šestnáctidílná sada, pro někoho to může být extrémní, ale na autě to vypadá tak decentně, že spousta lidí nepozná, že se jedná o tuning (možná i díky málo známé barchettě).“

#### Pěťe, jak dlouho se tuningem vlastně už zabýváš, to už bude let, ne? Vzpomeň si ještě na své začátky?

„Tuningem se zabývám 8 let a prošel jsem si vším, člověk se

zkrátka pořád učí. I když si myslíš, že všechno umíš. Ale přesto pořád upřednostňuji tuningová auta, která jsou zejména provozuschopná. Pak až to ostatní.“

#### Co ještě na svém autě uvažuješ vylepšit?

„Interiér a motor, to jsem zkrátka zatím nestihl, auto mám přece jenom rok.“

#### Tvůj nejlepší a nejhorší zážitek z poslední doby, týkající se auta, srazů, tuningu, soutěží?

„Mám takový dojem z poslední doby, že srazy už nejsou o autech, ale především o alkoholu, až na...“

#### Jak se díváš na budoucnost českého tuningu?

„Zajímavá otázka, i když je asi určena původně někomu jinému. Z mého pohledu jako výrobce spoilerů? Uvidíme, jíst musí přece každý.“

#### A nějaký sen do budoucna máš?

„Snů mám hodně, ale o nich zase někdy přišť...“

**VÝSLEDKEM ÚPRAVY JE, ŽE BARCHETTA NENÁSILNĚ ZMOHTNĚLA A NABYLA NA OBJEMU.**



Cena jedné sms je 6 Kč (včetně DPH). Službu provozuje společnost  
Vydavatelství Bohemia Auto Tuning s.r.o., technicky zajišťuje ERIKA, a.s.

TUNING MĚSÍCE BARCHETTA? SMS: AST 2A8 NA ČÍSLO: 900 06 06

| Fiat Barchetta 1.8 16v  |                                  |
|---|----------------------------------|
| rok výroby  | 2001                             |
| <b>MOTOR</b>  |                                  |
| zážehový řadový čtyřválec, uložený vpředu napříč, pohon předních kol  |                                  |
| rozvod  | DOHC se čtyřmi ventily na válec  |
| příprava směsi  | elektronické vstřikování benzínu |
| zdvihový objem  | 1 747 cm <sup>3</sup>            |
| nejvyšší výkon při  | 96 kW/130 k<br>6 300 ot/min      |
| nejvyšší točivý moment při  | 164 Nm<br>4 800 ot/min           |
| Vmax  | 200 km/h                         |
| zrychlení 0-100 km/h  | 8,9 s                            |
| <b>ÚPRAVY</b>   |                                  |
| otevřený vzduchový filtr K&N, nerezový výfuk MaxInnox   |                                  |
| <b>PŘEVODOVKA</b>   |                                  |
| pětistupňová manuální   |                                  |
| <b>LITÁ KOLA</b>  |                                  |
| Rial LeMans černě lakovaná s oranžovým lemem  | 7x17 palců                       |
| <b>PNEUMATIKY</b>   |                                  |
| Dunlop SP Sport 9000  | 215/35-17                        |
| <b>PODVOZEK &amp; BRZDY</b>   |                                  |
| sportovní pružiny JK Design, 15mm podložky na zadní nápravě, vpředu vnitřně chlazené kotouče, vzadu jednoduché kotouče, ABS |                                  |
| <b>KAROSÉRIE</b>  |                                  |
| zavařený znak na zadní kapotě, kompletní šestnáctidílná laminátová sada vlastního designu a výroby                          |                                  |
| <b>LAKOVÁNÍ</b>   |                                  |
| flip flop metalíza, černý podklad, tři vrstvy metalízy, pět vrstev laku   |                                  |
| <b>INTERIÉR</b>   |                                  |
| sportovní volant i-1, chromovaná řadicí páka, koberce s oranžovým obšitím, lakované plastové díly                           |                                  |
| <b>AUDIO &amp; VIDEO</b>  |                                  |
| CD receiver Pioneer   |                                  |
| <b>HODNOCENÍ</b>  |                                  |
| PETR  | 👍👍👍👍                             |
| VLÁDA   | 👍👍👍👍                             |
| MARTIN  | 👍👍👍👍                             |
| HONZA   | 👍👍👍👍                             |
| TUNDA   | 👍                                |

kol, například značky Tenzo R. Pocit z dobře vykonané práce našeho tunera znásobuje v tomto případě i zájem kolemjdoucích kdekoliv, kde se s upravenou barchettou ukáže. Mnoho z nich hádá auto na Lamborghini nebo Maserati. Přitom je to „obyčejný“ fiat, který včetně spoilerů a nového laku Petr pořídil za cca 180 tisíc Kč.

Tuning motoru se prozatím soustředil spíš na jeho opravy a kompletní zprovoznění a vyjma instalace otevřeného vzduchového filtru a výfuku MaxInnox, který Petr koupil u rokycanského JK Designu a jehož leštěný nerez svítí zpoza zadního difuzoru, se pod kapotou nic zvláštního nestalo. Soudě podle lehkého cvakání čtyřválece Petra asi brzy čeká generálka karbonem zanesené hlavy, respektive jejího systému časování ventilů. Barchetta si prostě zaslouží pravidelné výměny oleje i pečlivou kontrolu jeho stavu a pokud snad tyto úkony bývalý majitel zanedbal, je to téměř jis-

tá věc. Při té příležitosti jistě dojde i na zrestaurování a zušlechťení vizáže motoru, na němž je už nějaké to léto od roku 1996, kdy byl vyroben, znát. Ostatně do přípravy hliníkových dílů motoru na leštění se už Petr pustil.

Podvozek barchetty byl snižen pomocí sportovních pružin, opět od JK Designu, a rozšířen na zadní nápravě pomocí 15mm podložek. Vzhledem k tomu, že Petr dokončil design karosérie na jaře tohoto roku, soustředil se poté už jen na designové úpravy podvozku, a to nalakování brzdových třmenů na červeno. Freni alias brzdy stojí skoro u každého starého fiatů za starou bačkoru, proto auto čeká výměna brzdových kotoučů za nějaké performance díly. Po zušlechťení interiéru, který je aktuálně kromě několika tuningových doplňků a koberečků v sériovém stavu, si majitel auta bude teprve moci říct, že je to bella macchina aranciata. 🚗



Sériový model



Některé tvary má Petr prostě zaříté, a proto jsou si všechny jeho prahy tolik podobné



Laminátové křídlo není ani malé, ani velké, je prostě tak akorát



S černo-oranžovým lakováním karosérie korespondují i speciálně nastříkaná litá kola Rial