

Presskity už tolik neváží

V průběhu minulých let jsme si zvykli, že se světové motocyklové výstavy konají na konci předchozí sezony a domácí zase na začátku té přicházející. Největší proměnou prošla distribuce presskitů, které si každoročně vezou všechny evropské redakce domů.

Ivo Helikar, ivo@cmn.cz
foto: autor

Zatímco na konci minulého tisíciletí byl největší problém, jak všechny ty desítky kilogramů potištěných materiálů odnést nebo odvoztit celodenním programem výstavy a jak potom v redakčním autě mezi zavazadly vyhrabat dost místa na uložení, začal na nás v novém miléniu útočit digitální věk. Presskity se nejprve objevily na cédéčkách, ale pořad to ještě zabralo pořádný kus místa. Pokrok se však nezastavil, jednou dostal udivený novinář do ruky první presskitový flashdisk, pamatují-li si to dobře, byl to oranžový náramek KTM o velikosti 128 Mb. Chvilí na to se v Paříži místní Peugeot a japonská Kawasaki vytasily s dvojnásobným objemem 256 Mb a už to začalo. Zmouhali jsme v ruce malou krabičku a divili se, proč toho dostáváme k redakčnímu použití tak málo



Dnes už se vejdou všechny presskity skoro do kapsy

(na hmotnost samozřejmě). Lehkých flashdisků s presskity v dalších letech přibývalo, stejně jako jejich digitální velikosti. Navíc někteří výrobci zjistili, že se dá ušetřit, když novinářům předají jen malou papírovou vizitku s webovou adresou a heslem. Kufr redakčního automobilu z výstavy zůstal po letech skoro prázdný.

Jak se proměňovaly výstavy

Když zalistujete staršími ČMN, zjistíte, že ani výstavy dnes nejsou stejné jako dřív. Na přelomu století se jezdilo v sudých letech do Mnichova a v lichých do Milána. Těsně před Milánem se konala Paříž a chvíli to dokonce vypadalo, že se stane hlavní světovou výstavou.

Z ČMN 15/1999 je vidět, že Milán měl ještě co dohánět: „Pomineme-li přirozenou zálibu Italů v dezorganizaci a chaosu, pak lze říct, že bylo na co koukat, ale pokusíme-li se srovnat tuto show s loňským Mnichovem, pak se snažíme zbytečně. Německá preciznost a organizovanost nebyla v tomto případě na škodu a díky tomu Němci dokázali v loňském roce uspořádat o třídu lepší vý-



Tohle jsme vozili dříve

stavu. Řada výrobců usoudila, že Milán není pro ně to pravé ořechové a jejich hlavní expozice budou až v Paříži.“

O rok později (ČMN 20/2000) jsme se vypravili do Mnichova, kam to pro nás bylo daleko nejbližší: „Na čem budeme jezdit v novém tisíciletí? Každý motocyklový fanďa, který čte v ČMN aktuality a sleduje novinky ze světa dvou kol, nemohl chybět na mnichovské megavýstavě Intermot. Kdo by si nechal ujít nové trháky, které u nás budou k vidění až na jaře na Motocyklu.“ Mnohem optimističtěji vypadal v té době také ekonomický vývoj, takhle se u nás psalo o březnové výstavě Motocykl (ČMN 6/2001): „Výstava se tedy stala odrazovým můst-

kem pro nadcházející sezonu na českých silnicích, i když prodejci si již v těchto chvílích mnou ruce a téměř nemají na skladě žádné motocykly, protože zájem o ně je obrovský.“ Itálie zase mílovými kroky doháněla Německo: „Motocyklová výstava EICMA se koná tradičně každý lichý rok. O tom, že motocyklový trh kráčí stále kupředu, svědčí i fakt, že v několika posledních letech vzrostl prostor výstavních ploch takřka dvojnásobně na dnešních 70 tisíc metrů čtverečních.“ (ČMN 19/2001)

Intermot se v Mnichově naposledy objevil v roce 2004, o dva roky později jsme se za ním museli už vydat do Kolína nad Rýnem, kde byl doma úplně původně. Vrcholem se stal rok 2005, v Paříži se kromě italské Ducati objevili

všichni a každé představení novinek velkých výrobců vyvolávalo nadšení. Yamaha objednala večer v Lidu uprostřed Champs-Élysées s programem plným nahatých slečen, také Kawasaki zamířila na slavnou pařížskou třídu a Honda dokonce objednala celý Stade de France. Do Paříže se jelo ještě v roce 2007, ale to už nabrala dech milánská EICMA. Dokonce porušila pravidla lichých let a v kalendáři se od té doby objevuje pravidelně každoročně. Jen akurátní Němci pořád ještě drží své sudé roky. Přízpůsobili se výrobci, rozdělují teď se skřípěním zubů novinky rovnoměrně na obě výstavy. Paříž to s příchodem světové hospodářské krize v roce 2009 prozatím zabalila. ■

Vyráběla se rekord

Svého času se Kawasaki vydala v supersportovní kategorii trochu jinou cestou než nejbližší konkurence. Místo k jednoúčelovému sportovnímu speciálu k univerzálnější mašině, která nakonec své konkurentky přežila.

Ivo Helikar, ivo@cmn.cz
foto: Kawasaki

Otom, že se Kawě tenhle nečekaný tah s modelem ZZ-R600 povedl, svědčí neuvěřitelná doba sedmnácti let výroby, dnes už věc zloha nemožná. I když se motocykl hlavně v prvním desetiletí vyvíjel, základ zůstal stále stejný, s vestavěnými blikáči a velkou kapotáží. V té době byla její silnější verze ZZ-R1100 nejvýkonnějším sériovým motocyklem na světě. Před svým odchodem do motocyklového důchodu ještě jedenáctka dostala namísto karburátorů vstříkovaní, což se u její menší verze nikdy nestalo. Všechny

no skončily ekologické předpisy v roce 2007.

Špička střední třídy

Šestistovka ZZ-R nebyla po motorické stránce žádným ošizeným motocyklem. Devětadešát koní nejstarší verze bylo v porovnání s konkurencí dokonce nadprůměrem. K dispozici jste dostali kapalinou a olejem chlazený řadový čtyřválcový motor DOHC se čtyřmi ventily ve válci, šestistupňovou převodovku, velice slušnou ochranu proti proudění vzduchu, na svou dobu výborné brzdy a dostatečně tuhý páteřový rám z lehkých slitin. Dobové testy si ze záporných vlastností všimaly hlavně rezavějících výfukových svodů a jak šel čas, začala se připomínat vyšší hmotnost proti přicházejícím novinkám.

K cestování vybízel nejen pohodlný posaz na rozložitém sedle, ale například i řešení podsedlové části rámu, na pevnější konstrukci se bez problémů daly zavěsit cestovní kufry. Způsob chlazení motoru významně ovlivňoval pomalý pohyb v kolonách. Vzduchový filtr byl z molitanu na drátěné konstrukci a jednoduchým způsobem ho šlo kdykoliv na cestě vyčistit. Se stupačkami se od začátku počítalo na místo trochu níže pod sedlem, což jezdci oceňovali hlavně během delších cest. Celokapotáž chránila velice slušně až do vyšších rychlostí.

A co na ZZ-R jeho majitelé? „Sedlo je dobře navržené, 500 km nebo i více není problém. Poměr řídítka – ramena jezdce – sedlo je

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Kawasaki ZZ-R600 (r. v. 1998)	
Objem	599 cm³
Výkon	73,5 kW/100 k@11 500
Točivý moment	66 Nm@9000
Výška sedla	780 mm
Hmotnost (bez náplní)	195 kg
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový čtyřválec DOHC/4, vrtání × zdvih 64 × 46,6 mm, kompresní poměr 12,8:1, 4x karburátor, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod 0-kroužkovým řetězem	
Podvozek: dvojitý páteřový hliníkový rám, vpředu teleskopická vidlice, vzadu centrální tlumič, brzdy vpředu 2 kotouče Ø 300 mm, čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 220 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 120/65ZR17, vzadu 180/55ZR17	
Parametry: rozvor 1400 mm, palivová nádrž 18 l, množství oleje 10W40 nebo 10W50 v motoru 3,2 litru	

► MEZINÁRODNÍ MISTROVSTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY 2003

Místo motodromů se závodilo na letištích

Předesílám – nejsem a nikdy jsem nebyl v žádné politické straně, natožpak v některé ze současných sekt, myšleno počtem jejich členů. Nic to bohužel nemění na skutečnosti, že to byla Ioni Nečasova vláda, která přivedla Českou republiku k potravinové nesoběstačnosti. Co však vím jistě, pak tedy to, že naše motocyklová silnice připomínala sněžený krám už v roce 2003.

Jiří Franek, redakce@cmn.cz
foto: autor

Řadový divák vnímal závody, výkony jezdců i výsledky ze sportovního úhlu pohledu. Vše související s organizací, ekonomikou a pravidly mu mohlo být zdánlivě šumafuk. Autoklub ČR si plácnul na spolupráci s ostravskou firmou na úpadkové právo – Renditou Rea-

lis JRT a začaly se dít věci. Navenek ve jménu přiblížení závodů lidem se v kalendáři objevila místo motodromů letiště – Trenčín, Mošov a Hradec Králové. V Trenčíně na místě samém byli za pořadatele lidé z Mototrade Racing s.r.o. Pár jezdců si cestu tam odpustilo, občas někdo lehce upadl, ale v principu neměl závod vad. Michal Březina tam při premiéře nové ústeckoorlické značky

FGR málem hned napoprvé vyhrál. Následně, stejně jako před rokem, se druhý závod uskutečnil v Brně v rámci programu závodu světového mistrovství vytrvalců. Březinu tam sundal roz dováděný Vašek Krupička. Absolutně vyhrál ani ne třináctiletý Rakušan Eitzinger před Italem Gnanim a Patrikem Ertlem a na stupně vítězů zcela poprvé v historii našeho šampionátu vystoupila s chlapy blondatá dívka Markéta Janáková. Úspěšnou premiéru si odbyli také hned tři piloti nového týmu Cardion AB – Karel Abraham, Ondra Ježek a Honza Prudík na Hondách 125.

Diváky zval hluk motorů

Další letištní štací byl Hradec Králové. To, že vtr vypracel plastové kadibudky, bylo pouhou lapálií ve srovnání s ostatním. Plakát jste ve městě nepotkali, takže ani sami Hradečáci netušili, že se u nich závod koná. Pár diváků nakonec přizval hluk motorů. Chybělo dost rukou, které by postavily samotnou trať s nezbytným zabezpečením. Již v tréninku se váleli Bittnar a Borowczak, v závodě třeba Ertl, a ohlas na sebe nedal dlouho čekat. Pod petici s požadavkem „napříště závody již jen na motodromech“ se podepsala snad padesátka star-

tujících. Březina na FGR 125 se odškodnil výhrou za předchozí kotrmelce a v supersportech se všemi mazáky doslova vyběhnul Jirka Kadeřábek. Další polínko k pozdějšímu zisku mistrovského titulu přiložila blondatá slečna Janáková.

Experimentům nebyl konec

Závod na mošnovském letišti nedaleko Ostravy se z kalendáře vypařil, zmínku však jistě zasluhuje stý start Oldy Podlipného v mistrovském závodě v Mosutu, další výhra Březiny s FGR a doslova festival pádů, z nichž ty v podání Glasera, poslední vítězného Kadeřábka, Slovák Marínici a Němce Lugera stály obzvlášť za to. Experimentům však ještě nebyl ani zdaleka konec. Místo znovu v Brně se jelo na rakouském A1 Ringu ve Spielbergu. Tam kromě dalších poprvé vyhrál Kája Abraham. Následoval závod na Pannoniaringu v režii střelců z Triumph Clubu Wien a znovu Most. Teprve tam, na místě samém, vešlo ve známost zrušení závěrečné závodní reprízy Hradce Králové s tím, že se náhradou nabízel Hungaroring! Jen tak, za pochodu, jakoby neexistovala ročenka AČR se všemi daty a pravidly. Když už o nich padla zmínka, nelze opomenout, že



Jiří Mrkvývka na Ducati, Most 2003

► MEDAILISTÉ CZECH OPEN 2003

do 125 cm³: 1. Markéta Janáková (Honda) 123 bodů, 2. Michal Březina (FGR) 121, 3. Patrik Ertl (Honda) 73
do 250 cm³: 1. Radomil Rous (Honda) 87,5, 2. Jaroslav Černý (SK) 61, 3. Michal Filla (oba Yamaha) 54
Supersport: 1. Torsten Fritzsche (D, Suzuki) 100, 2. Jiří Fejta 94, 3. Jiří Brož (oba Kawasaki) 80,5
SST 1000: 1. Marek Svoboda (Yamaha) 87, 2. Tomáš Mikšovský (Honda) 68, 3. Alfred Luger (D, Suzuki) 53
Superbike: 1. Jiří Mrkvývka (Ducati) 107,5, 2. Pavel Veselý (Suzuki) 106, 3. Jiří Trčka (Ducati) 69,5

v oněch pravidlech poprvé stálo, že pokud se na start postaví méně než deset jezdců, bude se udělovat poloviční sazba mistrovských bodů, a pokud by se jich sešlo jen do pěti kusů, pak se bodovat nebude vůbec. Tehdy šlo o novinku, dnes ještě minimalizováno platí tohle již bez remcání. Veto zmíněného Hungaroringu mělo nakonec logiku, ale Jiří Fejta se už napořád může cítit okradený o mistrov-

ský titul skrze zmíněné šarády kolem bodování. Bohužel mu to nebude nic platné.

O 34 sad vavřínů se podělil shodný počet jezdců takto – Rous 6-0-0, Mrkvývka 5-1-0, Fritzsche 4-0-0, M. Svoboda 3-0-3, Březina 2-3-0, M. Smrž 2-1-1, Veselý 1-4-1, Janáková 1-3-1, Hudeček, Dražďák a Luger 1-1-1, Brož 1-1-0, Abraham, Ertl a Pavkovič 1-0-1, Kadeřábek, Kaláb a Prager 1-0-0. ■

MOTUL

Videňská 361, Vestec
info@motul-oil.cz
Tel. : 244 913 681
608 330 773
www.motul-oil.cz

ně dlouho



► ZZ-R400 – NA PRVNÍ POHLED K NEROZEZNÁNÍ



Povedená rodinka ZZ-R nebyla jen o jedné náctce a šestce, ale z výrobních linek po dlouhá léta sjížděly také **modely 250 a 400**, přímo určené pouze pro japonský trh. Zatímco čtvrtlitrový model je v Evropě téměř neznámý, čtyřlitr si na starý kontinent cestu našlo a **několik ZZ-R400 jezdí i u nás**.

Motorka vhodná pro vstup do světa velkých strojů, která umí tachometrových **200 km/h**, je od ZZ-R600 téměř k nerozeznání a oba modely mají za sebou dokonce stejně dlouhou pouť včetně všech inovací. První model „K“ vyjel v roce 1990 (někde je uváděn rok 1989), v roce 1993 došlo k upgradu a výroba byla zastavena v roce 2007 (model „N“). Pevný hliníkový rám, cestovníjší podvozek, nízké sedlo (780 mm), sportovní rozměry pneumatik, slušné brzdy, kapoty s vestavěnými blinkry, to vše je na chlup stejné, jen uvnitř ZZ-R400 pracuje agregát s menším vrtáním a zdvihem o objemu **399 cm³**, který dává **53 koní@11 000 a 37 Nm@9000**. Při stejné hmotnosti **necelých 200 kg bez náplní** to znamená co do síly a dynamiky motoru horší jízdní výkony. Na druhou stranu **velmi dobré jízdní vlastnosti** přispívají k rychlému získání absolutní důvěry. Kvůli tomu ovšem čtyřlitr dostávala od svého jezdce velmi brzy kouř a spolu se začátečnickým stylem, ručičkou otáčkoměru neustále u hranice červeného pole ve 14 000 a s nějakými těmi pády to zpravidla zapříčinilo nevyhnutelnou devastaci většiny ZZ-R400. **Vymačkaná kulisa řazení** (vyskakující dvojka), **obrovská žízeň motoru po oleji** a nejrůznější **barevné designové kreace** maskující „šrámy z boje“, to jsou **zcela běžné rysy jetých ZZ-R400**. Pokud se však jedná o zachovalý kousek, svezení je to parádní a kromě orgií v zatáčkách se na tomto stroji dá i hodně slušně cestovat. Hlavní stojan, výklopné háčky v zadní kapotě pro snadné uchycení zavazadel nebo uzamykatelná schránka vedle přístrojovky jsou pak vychytávky, které by mohly z praktického hlediska posloužit **jako vzor** hromadě strojů dnešní doby. **DMB**, foto: Daniel Boliák



► VAŠE OHLASY

Ptali jsme se na FB – Koupili byste si zetzetero ještě dnes?

Zdeněk Kratochvíl (29.3.): Koupil, ale radši čtrnáctku, ta aspoň jede ;)
Jakub Jeřábek (30.3.): Oproti konkurenci vyrobili v Kawasaki vzhledově nadčasovou a pohodlnou motorku, proto vydržela dle mého názoru ve výrobě tak dlouho.

► V PŘÍŠTÍCH ČMN

O které motorce z půlky devadesátých let můžete říct, že je sexy ještě dnes? Kolik motorek z této doby se prodává s malými obměnami i v roce 2013? Yamaha XJR ano. Měli jste ji a byli spokojeni? Nebo vás na ní něco štvalo, a proto šla z domu?

Napište na e-mail redakce@cmn.cz nebo na náš facebook.

► TECHNICKÁ PORADNA

Výměna brzdové kapaliny zespoda

Dotazy do Poradny zasílejte na poradna@cmn.cz nebo přes www.bikes.cz/otazky, kde najdete i všechny v ČMN dosud vyšlé poradny.

Odpovídá:
Pavel Polák,
 majitel pražského
 motoservisu
 a prodejny **Motolive**,
 Praha 4 – Chodov



Připravuje: L. Záruba
 foto: archiv

Měnil jsem brzdovou kapalinu u přední brzdy, ale nějak mi to pořád nejde odvzdušnit. Pořád liju novou kapalinu, mačkám, povoluju, utahuju, liju a povoluju, ale furt je to nějaký gumový. Dělá něco špatně? Existuje na odvzdušnění nějaký trik? Díky, Milocin

Pokud nejde brzda klasickým způsobem odvzdušnit, existuje poměrně jednoduchý a šikovný trik jak na to – naplnění brzdovky zezdola přes odvzdušňovky. Je to o to logičtější způsob, že při klasickém plnění shora musejí nahoru vystupující bublinky vzduchu procházet proti směru pohybu brzdové kapaliny při jejím dopl-

ňování, a protože ty bublinky nejsou spermié, občas někde v systému uváznou. Naproti tomu při plnění zespoda vytlačuje brzdová kapalina, tak jak stoupá, všechny vzduch ze systému směrem nahoru.

Co je třeba:

- velká injekční stříkačka, nejlépe tak velká, aby se do ní vešel celý objem brzdové kapaliny v systému
- čistá polyetylenová průhledná hadička
- nádobka na starou vypuštěnou brzdovou kapalinu
- nová brzdová kapalina, nejlépe v dosud neotevřeném balení
- křížový šroubovák na povolání víčka nádobky
- stranový klíč na povolání odvzdušňováků

Sundej víčko brzdové nádobky. Pokud je to víčko se šroubky, může se stát, že šroubky na víčku nejdou povolit. V tom případě na ně zkus přes šroubovák několikrát silnější poklepat kládívkem, aby se uvolnily. Starou brzdovou kapalinu vytáhni z horní nádobky starou injekční stříkačkou, nasad' polyetylenovou průhlednou

hadičku dole na odvzdušňovák na třmenu brzdy, odvzdušňovák povol a nech starou brzdovou kapalinu z hadice kompletně vytéct. Pokud máš vpředu dvoukotoučovku, musíš samozřejmě totéž opakovat i na druhé straně.

Pak do injekční stříkačky natáhni novou brzdovou kapalinu, nasad' hadičku na odvzdušňovák a pomalu (klade to trochu odpor) natlačuj brzdovku do systému, až se objeví nahoře v nádobce. Pokud chceš být úplně dokonalý, můžeš předtím kousek nové brzdovky systémem seshora prolít, aby se ze stěn hadiček omyla stará brzdová kapalina. Odvzdušňovák pak s citem dotáhni.

Pokud je vpředu jednokotoučovka, máš téměř hotovo, jinak ještě musíš odsát kus



nové kapaliny z horní nádobky (ne všechnu, něco u dna nech, aby se nenatáhl vzduch). Tím si udeleš v nádobce místo, abys stříkačkou přes druhý odvzdušňovák zespoda mohl naplnit i druhou větev systému.

Absolutní hodnocení ČMN: ★ ★ ★ ★ ☆

Výroba: 1990–2007

Cena: od 14 000 Kč

► HODNOCENÍ

Motor
 Jízda, ovladatelnost
 Výbava
 Kvalita, zpracování
 Výkon/Cena

★★★★☆
 ★★★★★
 ★★★★★
 ★★★★★
 ★★★★★

► SERVIS

Servisní prohlídka a výměna oleje každých 6000 km, ventilové vůle sání 0,15 – 0,24 mm, výfuk 0,22 – 0,31 mm

► Z BAZARU – STR. 12

• Kawasaki ZZR 600, 98. 14 000 Kč. 777223189

také povedený, váha je optimálně rozložena. Manipulace na místě kvůli větší hmotnosti vyžaduje pozornost, pokud se stroj pohybuje, starosti s hmotností zcela mizí. Hlavní stojan vyžaduje plynulost, nikoliv sílu. Ovladatelnost v přímém směru je dobrá, stroj je jako doma v dlouhých zatáčkách.“

Maximálka byla někde kolem hranice 230–235 km/h. V chladnějším počasí přišly vhod výdechy teplého vzduchu od motoru na nohy. Na cestování se myslelo i v detailech, jakým byla například uzamykatelná schránka na levé straně vedle řídek. Nepříjemné překvapení jste však mohli zažít, než jste si zvykli na zdoluhavé zvedání sedla. Místo na zámek bylo totiž uzavřené dvěma imbusovými šrouby. Pod sedlem byl ještě umístěn zamykací háček na helmu. Přední světlo bylo slušné, hodně majitelů si ale na delší cestování opatřilo raději silnější žárovku. Nádrž vystačila na dojezd více než 300 km.

Cesty a sport

Výkonovou špičku naleznete někde kolem 12 000 otáček, a protože jde v první řadě o sportovní motocykl, nemusíte se bát vzít pořádně za plynovou rukojeť. Přední i zadní brzdy mají veli-

ce slušnou účinnost a jen tak se neunaví ani při delším brzdění z táhlého kopce s naloženým strojem. Trochu tvrdší by mohla být přední vidlice, původně tu byla neseřiditelná, na novějších modelech z druhé poloviny devadesátých let už se dala štelovat. Vzadu si pérování můžete od prvních modelů nastavit, nestačíte-li to pro cestování ve dvou, možná sáhnete raději k výměně nebo si aspoň pružiny podložíte podložkami. Na palubních přístrojích jsou umístěny dobře čitelné ciferníky, ale chyběl palivoměr. Palivo tak hlídala jen dvojice kontrolky, všechno ostatní však na přístrojovce najdete, kontrolku neutrálu, oleje, blikacího a dálkového světla. Původně tu chyběly hodiny, ale od roku 1996 se digitální čas objevil. Od začátku byla přístrojovka vybavena dvěma samostatnými počítadly ujetých kilometrů.

Pokud se chcete trochu orientovat v dlouhých letech výroby, pak vězte, že už v roce 1993 dostala ZZ-R600 nový podvozek a kapotáž, trochu se změnila přístrojovka a stroj dostal nové tlumiče. O dva roky později bylo pérování znovu upraveno s přidáním nastavení předpětí. Od roku 1998 se na stroji objevil ve standardu alarm a imobilizér. ■



Většinou při tomto způsobu plnění není třeba již nic odvzdušňovat. Pokud přesto nebude pocit v brzdě ještě úplně dokonalý, je třeba udelet ještě klasické odvzdušnění, ale to už by nemělo dělat problémy.

A napadla mě ještě jedna věc: nenapsals sice, co máš za motorku, ale některé brzdové systémy mají odvzdušňovky nejen dole u třmenů, ale ještě jeden může být nahoře na pumpičce, a občas se na tento odvzdušňovák zapomíná... (spodní obrázek). ■

PORADNA na
www.bikes.cz/otazky



www.pneubrno.cz

MOTO
 PNEUSERVIS
 A PRODEJ
 MOTOCYKLOVÝCH
 PNEUMATIK



PNEUSERVIS



Přezujeme
 a vyvážíme
 všechno,
 co dovezete.



PEMM BRNO s. r. o.

Jihlavská 27
 625 00 Brno-Bohunice
 vjezd do autocentra Kia
 z ulice Pod nemocnicí

tel.: 547 423 068–69
 e-mail: pneu@pemm.cz
www.pemm.cz