

# NEDŮVĚRA UŽ ZMIZELA

Už dávno nejsou 90. léta, kdy lidé chiptuningu nedůvěřovali. **DNES UŽ JE TATO SPECIFICKÁ OBLAST ÚPRAV NA PROFESIONÁLNÍ ÚROVNI.** Nejen o úpravách aut jsme si povídali s Richardem Ulipem, zakladatelem firmy UR Tuning.

**F**irma UR Tuning působí na českém trhu již od roku 1996 a řadí se mezi špičkové úpravní motorů pomocí chiptuningu. V současné době už dávno nestačí amatérsky přeprogramovat neboli „okecat“ řídicí jednotku, do motorových prostorů se instaluje přídavná jednotka s novým programem. Na otázky chiptuningu a dalších věcí jsme se zeptali Richarda v jeho sídle v Praze 8-Ďáblicích.

## Kdy jste se dostal k úpravám aut a jakým způsobem?

O auta, letadla a vlastně o celou techniku jsem se zajímal odmala. Až v prvním ročníku na VŠE v Praze jsem pochopil, že musím spojit auta, počítače a obchod, protože to vše mě vždycky bavilo.

## Jak jste narazil na chiptuning jako způsob zvýšení výkonu?

To bylo někdy v průběhu roku 1996, šlo o to, že jsme s otcem vybírali nový VW Passat B5 TDI 81 kW (který tenkrát v českých zemích naživo ještě nikdo neviděl) a v nějakém německém časopisu tam někdo psal o chiptuningu. Nejlepší bylo, že tehdy byl u motorů 1.9 TD vrchol výkonu někde na 66 kW a málokdo věřil, že motor 1.9 TDI vydrží i těch sériových 81 kW. O nějakém chiptuningu motorů TDI tady nikdo ani neuvažoval.

## Věděl v druhé polovině 90. let v ČR někdo něco o chiptuningu či podobných, „elektronických“ úpravách motorů?

Popravdě, když jsme začínali, mysleli jsme, že jsme ve střední Evropě sami. Jenže už nás tady bylo několik. Přesto k nám jezdili a jezdí někteří zákazníci z okolních států dodnes. Filozofie byla jednoduchá: nakoupit nebo vyrobit něco, co má fungovat, testovat, testovat a testovat. V 90. letech (a vlastně i dnes) 90% těchto systémů nefungovalo podle představ, zbývajících 10% se dalo pustit dál na trh. Dnes máme s vozy minimum problémů – maximálně jeden dva ze sta vozů hlásí chy-

bu, a ta je většinou z výroby. Pořád je tu podmínka umět vše během chvilky vrátit do původního stavu.

## Jak vznikla firma UR Tuning a jaké byly začátky?

Začátky byly tenkrát velmi těžké. Přesto jsme v druhé polovině 90. let prodali několik tisíc powerboxů pro motory 1.9 TDI 66 a 81 kW. Byly jednoduché, spolehlivé a daly se jednoduše přehazovat mezi auta, což bylo důležité především pro předvádění tehdy velice nedůvěřivým zákazníkům a dealerům.

## Kde jste čerpal inspiraci?

U těch nejlepších v Evropě. Je nutné si uvědomit, že dnes ti nejrenomovanější úpravci přechází na přídavné jednotky. My děláme 16 let klasický chiptuning a flashtuning včetně některých modifikací softwarů a 15 let přídavné (dnes plně programovatelné) jednotky.

## Jaké vozy si lidé nejvíce upravují?

Především vozidla vyšších tříd. Děláme hodně octavií a superbů v lepších výbavách, vozy VW/Audi všech typů (např. modelů Q7 3.0/4.2TDI jsme upravili kolem dvou set), BMW, Mercedes, ale i Opel, Ford, Kia, Hyundai. Mezi motory pak především koncernové motory 1.6/2.0/3.0 TDI CR.

## Čím jezdíte vy a jaké bylo vaše první auto?

První auto byl Citroën GTI 16V s legendárním motorem 19MI16 se 170 koňmi, hmotností 1050 kg a maximální rychlostí někde kolem 240 km/h. To bylo v roce 1996, v době, kdy Škoda měla na Monte Carlu Felicii Kit Car se 150 koňmi a podobnou hmotností. Dnes jezdím Audi A6 allroad 3.0 TDI a Audi Q7, obě mají výkon kolem 310 koní, ale naprosto odlišný charakter. Audi RS6 předchozí generace jsme před půlrokem prodali, zůstaly jenom motokrosové motorky, s těmi je také sranda. Občas se svezu také v Audi Coupé S2 (1991) s veškerou výbavou, ale to je dnes skoro veterán.

## Měl jste na Citroënu úpravy?

První Citroën měl lehce upravenou řídicí jednotku a KN filtr v originálním

airboxu a omezovač někde na 7500 ot/min. A motor to s dobrým olejem vydržel.

## Máte kladný vztah k motorsportu, případně ke kterým disciplínám?

K motorsportu mám velice kladný vztah, znám se se spoustou závodníků, např. s Josefem a Honzou Kopeckými, dnes ze Škoda Motorsport, kteří svého času prodávali stovky našich jednotek ročně. Nyní z pochopitelných důvodů na obchod nemají tolik času jako dříve.

## Závodíte s něčím či máte na to ambice?

Co se týče samotného závodění, na to čas opravdu nezbyvá. Na druhé straně musíme neustále testovat nové motory, jednotky, auta. Proto využiji příležitost a poděkuji Policii ČR za shovívavost, ono udělat i pouhých pár testů, např. pružná zrychlení 50 až 140 km/h před a po úpravě, je dnes někdy problém.

## Jaké jsou další plány rozvoje vašeho obchodu?

Před asi deseti lety jsme byli před rozhodnutím, zda pořídit areál i s brzdou na měření výkonu motoru. Došli jsme ale k tomu, že se to hodí pouze pro porovnávání, rozhoduje to, jak se auto chová na silnici. Pokud brzda není certifikovaná, změřte si jen to, co chcete. Navíc máme nadstandardní vztahy se společností Auto Jarov, kde mají už mnoho let certifikovanou brzdu MAHA 4x4.

## Kde prezentujete své výrobky?

Dnes máme velkou síť obchodních zastupců v ČR i SR. Internet moc neřešíme, už vůbec ne internetové diskuze. Vystavovali jsme také na několika autosalonech a prezentacích.

## Čím byste mě přesvědčil k instalaci chiptuningu?

Naštěstí dnes jsme v situaci, kdy nikoho přesvědčovat nemusíme. (smích) Koncepce je od začátku taková, že jde o rezervu pro bezpečné předjíždění a řešení krizových situací. Ale především jde o radost z jízdy.

Ptal se František Vahala



Někteří zákazníci k nám jezdí mnoho let – vědí totiž, že od nás dostanou úpravu, která vydrží stovky tisíc kilometrů.



V SOUKROMÍ jezdí Richard s vozy Audi – samozřejmě i Q7 3.0 TDI má pod kapotou řídicí jednotku UR Tuning.

PŘI návštěvě vidím zájem o motor 180 CDI v novém Mercedesu A. Někdy koně by si zasloužil...



PŘÍDAVNÉ jednotky dnes do aut montují většinou rovnou velká dealerství zabývající se prodejem nových aut.



RICHARD se hned pouští do práce, nebojí se na vozy sám sáhnout a na úpravách se podílet.

CHIPY jsou testovány. Stále je podmínka, že se vše dá rychle vrátit do původního stavu.