



Erik
Černák



2019

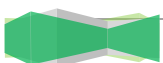
Erik Černák

Návod jak koupit auto bez rizika

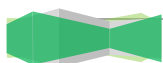
E - kniha

Zvolen, Slovensko, 2019

ISBN: 978-80-99937-04-9



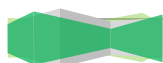
Název: Návod jak koupit auto bez rizika
Autor: Erik Černák
Vydavatelství: OAPA s.r.o.
Formát: PDF
Obrázek na obálce: OAPA s.r.o.
Tvorba obálky: Erik Černák
Vydání: Druhé
Počet stran: 49
Zvolen, Slovensko: 2019 ISBN:
978-80-99937-04-9



Upozorňujeme, že tato elektronická kniha je dílem chráněným podle autorského zákona a je určena pouze pro osobní potřebu kupujícího, který si ji zakoupil. Kniha jako celek ani žádná její část nesmí být volně šiřitelná na internetu, ani jinak dále publikována. V případě dalšího šíření neoprávněně zasáhnete do autorského práva s důsledky podle platného autorského zákona a trestného zákoníku.

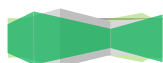
Moc si vážíme, že e-knihu dále nešíříte. Jen díky Vašemu nákupu dostanou autoři a vydavatelé odměnu za svou práci. Děkujeme, že tak přispějete k rozvoji dalších skvělých knih.

Pokud máte jakékoliv dotazy ohledně použití e-knihy, kontaktujte nás na odborne.autoporadenstvo@gmail.com.



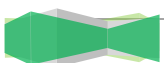
PODĚKOVÁNÍ

Poděkování patří mé manželce Gabriele Malčkové za editaci textu, vizuální úpravu, pomoc při výrobě ilustračních obrázků a konzultace při tvorbě knihy. Marekovi Janovcovi za focení jednotlivých částí aut. Martinovi Vaškovi za konzultace při tvorbě. Štěpánovi Maškulákovi za focení jednotlivých částí aut, reálných poškozených dílů a za nápady a konzultace při tvorbě knihy. Michalovi Klimentovi za umožnění focení částí aut. Hanke Káčerikové za korekturu českého textu. V neposlední řadě chci poděkovat své rodině za podporu při tvorbě knihy.



OBSAH

1. Proč auto kontrolovat?
2. Manuál k protokolu část 1.
3. Manuál k protokolu část 2.
4. Kontrolní protokol
5. Závěr



PROČ AUTO KONTROLOVAT?

Proč auto před koupí kontrolovat? Nejlepší je reálná zkušenost. Řeknu vám jednu příhodu z mého běžného pracovního dne.

Naše služby prohlídky vozu před koupí si u nás objednal zákazník z Banské Bystrice. Jeli jsme do jednoho nejmenovaného autobazaru, nebyl blízko, cesta nám trvala cca 3 hodiny. Po příchodu do autobazaru si nás nejprve nikdo nevšímal. Pak přišel pán cca 50letý, byl to majitel autobazaru. S ním volal náš zákazník, takže věděl, že přijdeme a auto budou prohlížet odborníci.

S kolegou jsme se tedy pustili do práce, po 15 minutách na nás spustil slovní útok: „Je to běžné takto prohlížet auto? Kde jste to viděli, takhle kontrolovat auto?! Já jsem kupoval auto za mnohem vyšší částku (800 000 Kč), udělal jsem zkušební jízdu a okamžitě ho vyplácel! Kupujete vůz za 180 000 Kč a prohlídíte ho, jako kdybyste přišli kupovat nové! Pánové tohle je ojetá kára, tak se probudte!“ S těmito slovy odešel na oběd. My s kolegou jsme na tohle ani nestihli reagovat.

Pokračovali jsme dál ve své práci, po chvíli ho vystřídal jeho syn, který už mnohem lépe jednal. Hlavou se mi honilo: „Co když se útokem snažil něco zakrýt? Co když je na tom autě závažná porucha a on se něco snaží ututlat, případně tuší, že auto vůbec nekoupíme a zbytečně jej prohlídíme?“ Už diagnostika vykazovala podivné údaje. Snažili se několikrát mazat chybu DPF filtru? Po nastartování se nám také úplně nezdál ostřejší zvuk motoru. Auto mělo mít údajně 125 000 kilometrů. Zatím jen samé otázky, ale nic konkrétního. Na zkušební jízdě vypadalo být vše v pořádku, do výkonu jelo auto normálně. Po zkušební jízdě znovu tatáž porucha. Ještě jednou jsem zkontroloval motor a začal vykazovat známky prasklého těsnění pod hlavou, případně prasklé hlavy válců. V nádrži chladicí kapaliny se nacházel olej. „To před zkušební jízdou takto nebylo!“ říkám kolegovi.

Zaslechl to i syn majitele. Začal slovy, že to auto bylo v pořádku. Po pár zjišťovacích otázkách jsme zjistili jen tolik, že auto je z operativního leasingu. Servisní knížka, která měla být údajně v autě, nebyla! Po zavolání do servisního střediska, kde mělo být podle slov „autobazarníka“ auto servisováno, nám oznámili, že auto u nich servisováno nebylo. Volali jsme do autorizovaného servisu, který byl od nás 400 km, a tam návštěvu servisu potvrdili, ale žádné informace v rámci ochrany osobních údajů nám poskytnout nechtěli. Takže k servisní historii velmi slabé informace a do telefonu majitel bazaru tvrdil, že auto má kompletní servisní historii, kterou umí prokázat na místě. Přiznal se však s jednou věcí. Toto auto při převzetí z leasingovky rozhodně nekontrolovali tak jako my nyní.

Koupě takového auta by představovala prodražení jeho ceny v rámci opravy hlavy válců o cca 25 000 Kč a auto by strávilo v servisu podle zaneprázdněnosti mechaniků 2 - 4 týdny. A to ještě nepočítáme poruchu DPF filtru, možná by pomohlo nucené pročištění, možná chemické čištění, možná výměna snímače a možná už jen jeho samotná výměna. Oprava do dalších 50 000 Kč. Šli byste do takto rizikové koupě?

Věděli jste, že koupě ojetého vozu patří mezi nejkomplicovanější a nejrizikovější? Nevhodným výběrem můžete zaplatit o tisíce až desetitisíce kaček navíc! A problémem není jen nedůslednost kontroly autobazarů při výkupu aut. Ale i jejich ziskuchtivost. Zmatek a problémy s koupí auta však nedělají všechny autobazary, ale i různí překupníci s auty. Odhadnout, kdo z nich je fér, je dnes velmi obtížné. Motiv může mít i soukromá osoba, která vlastní auto dlouhá léta a chce se auta zbavit za každou cenu kvůli jeho



zvýšené poruchovosti po letech spolehlivého provozu. Každé auto si prostě jednou o svou daň za spolehlivé fungování řekne. Takže jak koupit auto a vyhnout se dalším platbám a nepříjemnostem spojených s opravami? Před podpisem kupní smlouvy pečlivě zkontrolujte:

- technický stav vozu (je adekvátní počtu najetých kilometrů?)
- zvuk motoru a těsnost
- funkčnost převodovky a její těsnost
- funkčnost a účinnost brzd
- prověření vozidla na klempířské opravy po nehodě, případně, které části byly lakovány a měněny
- výskyt koroze
- jízdní vlastnosti v přímém směru, v zatáčkách a po přejezdu nerovností
- stav interiéru
- technický průkaz, pravdivost údajů, hlavně VIN čísla
- skutečný rok výroby
- prověření exekučního řízení, zástavního práva a dědického řízení

Jak by se Vám líbilo, kdybyste si mohli vybrat mezi několika auty? A zároveň byste měli větší jistotu, že auto, pro které se rozhodnete, se nestane okamžitě nepojízdným? Kilometry na ODO metru by byly pravdivé? Znali byste skutečný rok výroby? Odhadli byste, kolik je třeba do auta ještě investovat? Zjistili byste, že auto bylo po těžké havárii nebo vytopené? Měli byste jistotu, že o auto nepřijdete kvůli exekuci, zástavnímu právu nebo že se nebude jednat o odcizené vozidlo? Co byste řekli na to, kdybyste před podpisem smlouvy znali tyto výhody a nevýhody? Myslíte, že by se vám lépe rozhodovalo pro koupi auta? Rozhodně ano!

Už třináct let působím profesně v oblasti automobilového průmyslu. Zastával jsem pozice přijímacího technika, automechanika, skladníka a prodejce automobilů. Poslední 4 roky se věnuji aktivně prohlídkám automobilů před koupí a za ta léta praxe jsem se setkal s mnoha případy. Naučilo mě to hodně a svědomitě mohu říci, že je jedno, jestli člověk kupuje auto roční nebo 20 let staré, za osm miliónu korun nebo za 25 000 Kč, v Evropě, USA či v Asii, všude na světě existují féroví i vynalézaví prodejci, kteří se snaží auto prodat za každou cenu a zakrýt tak jeho nedostatky, které by jim neumožnily na autě vydělat, neprodělat, případně zmírnit následky jejich ztráty. Za roky praxe jsem přišel na jediný způsob, jak se vyhnout podvodům, a to vědět a mít znalosti o autech, o automobilovém světě, jak to v něm chodí. Ano, je to nesčetné množství znalostí, které i samotní profesionálové při koupi auta přehlížejí, nebo jednoduše zanedbají jejich kontrolu. Navíc každé auto je specifické, i když princip zůstává. Častokrát jsem se setkal s reakcí profesionálů, že nad zásadními věcmi mávli rukou. Mávli proto, že to byla drobnost. Drobnost na první pohled. Za ta léta praxe jsem sesbíral informace a zkušenosti, které mě přivedly k závěru, že všechny ty drobnosti vytvářejí o autě ucelený obraz. Všechny ty části vám řeknou určitý příběh o autě. Příběh, jak se s autem jezdilo, jak o auto bylo postaráno. Jednoduše dostanete ucelený obraz.

Jak již víme o lidském těle, nelze brát určitý orgán, jakoby nebyl součástí těla. Pokud v těle selhává nějaký orgán, tak nemůžeme řešit pouze příčinu v tomto orgánu. Měli bychom se zaměřit na léčbu organismu jako celku. Hledat příčinu i na jiných místech (ve stravě, v tom, co tělu dáváme, jak se o něj staráme) a léčit celé tělo. Tak to funguje i s autem. Například porucha turbodmychadla může mít příčinu v krátké životnosti samotného turbodmychadla, která je zaviněna výrobní chybou, případně obecně je jeho životnost daná kupříkladu hranicí 250 000 – 300 000 km. Nemusí to tak vždy být. Zažil jsem případy, kdy turbodmychadlo spolehlivě sloužilo i při nájezdu 450 000 km. Přihlížet je potřeba i na styl jízdy, hlavně to ale může být zanedbanou údržbou ve spojení s jízdou na krátké trasy

a agresivním jízdním stylem. Jak? Jednoduše. Olej, který není měněn po 20 000 km, začne ztrácet své vlastnosti, již není dobrým mazivem a účinek ztrácejí i jeho aditiva. Ve spojení s krátkými trasami a agresivním stylem jízdy může nastat tvorba karbonu. Olej se rychle zahřívá nad provozní teplotu, po okamžitém vypnutí motoru bez dochlazení jeho teplota dále stoupá. I olej přispívá k ochlazování bloku motoru a hlavy válců. Jako jediné médium dochlazuje i turbodmychadlo. Jen některá turba jsou chlazená i vodou. Tak je to zpravidla u benzínových motorů. A tam nastane kámen úrazu. Olej, který chladí rozžhavené turbo, se ohřívá na vysokou teplotu a následně při ochlazování se mění na karbon, který se stává brusnou pastou pro ložiskový uzel turba. Tento olej si plní svou úlohu mazání a chlazení pouze pokud je v pohybu, pokud cirkuluje. Jakmile se zastaví, nevyhne se přehřátí. Opětovné nastartování už obrušuje kluzné ložisko turba a zvětšuje se tak vůle v ložiskovém uzlu. Po opakování tohoto děje to odnese samotné turbodmychadlo. V krajních případech nastane i ucpání odvodu oleje směrem od turbodmychadla, a to je už mnohem větší problém. Protože můžete při nedostatečné kontrole měnit tuto součástku dokola a stále vydrží možná pouze 1 000 km. Jsou motory, při kterých docházelo i k ucpání odvětrávání klikové skříně, a to také způsobovalo nedostatečné mazání ložiskového uzlu turbodmychadla. Jak vidíte, auto je složitý mechanismus a je to samozřejmě i věda. Vy nemusíte vědět všechny tyto věci. Za roky své praxe jsem sestavil protokol kontroly vozidla před jeho koupí, díky kterému koupíte auto, které vám bude dlouhá léta sloužit. Pokud budete umět odhadnout stav auta, může vám být následně jedno, kdo dané auto prodává. Doporučuji prověřit auto i po právní stránce, exekuce, zástavní právo a dědictví. To už je ale téma pro jinou knihu.



2. MANUÁL K PROTOKOLU ČÁST 1.



Karoserie				
Lak	Stav		Sledujte celkový stav, zejména zvlněná místa, jamky, stopy po broušení, zastříkáný prach, drsný povrch, stopy bílého tmelu. Zkontrolujte hrany dveří, sledujte přechody mezi okny, těsněními, plasty a plechem. Hleďte stopy nechtěného zastříkání různých dílů jako světla, okna, těsnění a další karosářské díly. Napoví to o opravovaných místech. Všimněte si také šroubů upevňujících různé díly. Jejich lak by neměl být poškozen, v opačném případě se šrouby z nějakého důvodu povolovaly.	
	Oděrky, škrábance		Sledujte podle vlastního uvážení. Po letech používání se vždy nějaké nedostatky najdou vlivem vnějších okolností.	
	Popraskaný lak		Popraskaný lak napoví o neodborné opravě v minulosti. Může se jednat také o velké množství tmelu, případně o nekvalitní lak již od výroby.	
	Zvlněná místa			
	Lesk laku - vyblednutí		Stane se tak hlavně po dávné opravě lakováním. Daný díl je třeba řádně zkontrolovat. Závislé i od stáří vozidla.	
	Tloušťka a laku:	P kapota	LP blatník	LP dv.
LZ dveře		LZ blatník	Z kap.	Vrstva přelakováním max 300 um a vrstva tmelením nad 300 um. Max. vrstva při VIN čísle 90 um.
PZ blatník		PZ dv.	PP dv.	Max. vrstva předních nosníků a dna zadního zavazadlového prostoru 30 - 60 um.
PP blatník		Střecha	VIN	Velká vrstva tmelu na sebe může vázat vlhkost a pod touto vrstvou díl může po letech začít korodovat.
Barva	Rozdíl odstínů jednotlivých dílů		Sledujte rozdíly v odstínech barev všech dílů. Napoví to o opravovaných částech.	
Koroze	Venkovní, zevnitř do ven a vypouklé místa		Je to rez způsobena vnějšími vlivy, poškozením, působením solí a může také napovědět o kvalitě plechů od výroby. Může napovědět i o neodborném lakování dílu a následném nedostatečném ošetření voskem z vnitřní strany, případně o opravě daného dílu z důvodu koroze. V posledním případě se koroze objeví znovu.	
Slícování dílů + stav nosných částí		Sledujte hlavně rovnoměrnost mezer mezi jednotlivými díly (měly by být stejné). Sledovat hlavně z důvodu možné opravy po těžké bouračce.		
Rok výroby skel a jednotlivých dílů		Sledujte z důvodu možné bouračky v minulosti, ale také z důvodu tzv. "papírového omlazení auta". Rok výroby skel by měl být na všech oknech a dílech stejný, případně může být roční rozdíl. Čelní sklo mohlo být měněno i z důvodu poškození od kamínků.		
VIN číslo (karoserie, palubní deska, výrobní štítek, technický průkaz, kontrola vlastníka vozidla)		Porovnejte VIN číslo z TP + na všech místech, včetně výrobního štítku. Zkontrolujte i se servisní knížkou, pokud ji vozidlo má. Vlastníka porovnejte s OP.		
Svary karosérie kontrola		Kontrola viditelnosti továrních bodových svarů. Svary by měly být rovnoměrně a pravidelně rozmístěné (tovární spoje jsou souměrné a strojové), měly by být výrazně viditelné a neporušené. Sledujte i rovnoměrnou aplikaci továrního tmelu. Zkontrolujte také plechy pod rezervním kolem, pokud je to možné.		

