



Erik
Černák



2019

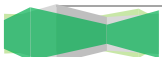
Erik Černák

Návod ako kúpiť auto bez rizika

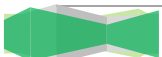
E - kniha

Banská Bystrica, 2019

ISBN: 978-80-99937-00-1



Názov: Návod ako kúpiť auto bez rizika
Autor: Erik Černák
Vydavateľstvo: OAPA s.r.o.
Formát: PDF
Obrázok na obálke: OAPA s.r.o.
Tvorba obálky: Erik Černák
Vydanie: Prvé
Počet strán: 49
Banská Bystrica: 2019
ISBN: 978-80-99937-00-1



Upozorňujeme, že táto elektronická kniha je dielom chráneným podľa autorského zákona a je určená len pre osobnú potrebu kupujúceho, ktorý si ju zakúpil. Kniha ako celok ani žiadna jej časť nesmie byť voľne šíriteľná na internete, ani inak ďalej zverejňovaná. V prípade ďalšieho šírenia neoprávnene zasiahnete do autorského práva s dôsledkami podľa platného autorského zákona a trestného zákonníku.

Veľmi si vážime, že e-knihu ďalej nešírite. Len vďaka Vášmu nákupu dostanú autori a vydavatelia odmenu za svoju prácu. Ďakujeme, že tak prispějete k rozvoju ďalších skvelých kníh.

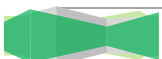
Ak máte akékoľvek otázky ohľadom použitia e-knihy, kontaktujte nás na oapa.sk@gmail.com.



POĎAKOVANIE

Pod'akovanie patrí mojej priateľke Gabriele Malčekovej za úpravu textu, vizuálnu úpravu, pomoc pri výrobe ilustračných obrázkov a konzultácie pri tvorbe knihy.

Marekovi Janovcovi za fotenie jednotlivých dielov a častí áut. Martinovi Vaškovi za konzultácie pri výrobe. Štefanovi Maškuľákovi za fotenie jednotlivých dielov, častí áut, reálnych poškodených dielov a za nápady a konzultácie pri tvorbe knihy. Michalovi Klímentovi za umožnenie fotenia časti áut. V neposlednom rade sa chcem poďakovať svojej rodine za podporu pri tvorbe knihy.



OBSAH

1. Prečo auto kontrolovať?
2. Manuál k protokolu časť 1.
3. Manuál k protokolu časť 2.
4. Kontrolný protokol
5. Záver



PREČO AUTO KONTROLOVAŤ?

Prečo auto pred kúpou kontrolovať? Najlepšia je reálna skúsenosť. Poviem vám jednu z môjho bežného pracovného dňa.

Naše služby prehliadky vozidla pred kúpou si u nás objednal zákazník z Banskej Bystrice. Šli sme do jedného nemenovaného autobazáru, nebol blízko, cesta nám trvala cca 3 hodiny. Po príchode do autobazáru si nás najprv nikto nevšimol. Potom prišiel pán cca 50-ročný, bol to majiteľ autobazáru. S ním volal náš zákazník, takže vedel, že prídeme a auto budú prezerať odborníci.

S kolegom sme sa teda pustili do práce. Po 15-tich minútach na nás spustil slovný útok: „Je to bežné takto pozeráť auto? Kde ste to videli takto kontrolovať auto?! Ja som kupoval auto za oveľa vyššiu sumu (30 000 €), spravil som skúšobnú jazdu a okamžite ho vyplácal! Kupujete auto za 7 000 € a prehliadate ho, ako keby ste prišli kupovať nové! Páni toto je jazdené auto, tak sa prebudzte!“ S týmito slovami odišiel na obed. My s kolegom sme ani nestihli zareagovať.

Pokračovali sme ďalej vo svojej práci. Po chvíli ho vystriedal jeho syn, ktorý už mal oveľa lepšie jednanie. V hlave mi však išlo: „Čo ak sa týmto útokom snažil niečo zakryť? Čo ak je na tom aute závažná porucha a on sa niečo snaží zakryť, prípadne tuší, že auto vôbec nekúpime a zbytočne auto prehliadame?“ Už diagnostika vykazovala divné údaje. Snažili sa niekoľko krát vymazať chybu DPF filtra? Po naštartovaní sa nám taktiež úplne nezdal ostrejší zvuk motora. Auto malo mať údajne 125 000 kilometrov. Zatiaľ len samé otázky, no nič konkrétne. Na skúšobnej jazde vyzeralo byť všetko v poriadku, do výkonu šlo normálne. Po skúšobnej jazde znova tá istá porucha. Ešte raz som skontroloval motor a začal vykazovať známky prasknutého tesnenia pod hlavou, prípadne aj prasknutej samotnej hlavy valcov. V nádržke chladiacej kvapaliny sa nachádzal olej. „To pred skúšobnou jazdou takto nebolo!“ hovorím kolegovi.

Započul to aj syn majiteľa. Začal slovami, že to auto bolo v poriadku. Po pár zisťovacích otázkach sme sa dozvedeli len toľko, že auto je z operatívneho leasingu. Servisná knižka, ktorú udávali, že je v aute, nebola! Po zavolaní do servisného strediska, kde malo byť podľa slov „autobazáristu“ auto servisované nám oznámili, že auto u nich servisované nebolo. Volali sme do autorizovaného servisu, ktorý bol od nás 400 km a tam návštevu servisu potvrdili, ale žiadne informácie v rámci ochrany osobných údajov nám poskytnúť nechceli. Takže k servisnej histórii veľmi slabé informácie a do telefónu majiteľ bazáru tvrdil, že auto má kompletnú servisnú históriu, ktorú vie preukázať na mieste. Priznal sa však s jednou vecou. Toto auto pri prebratí z leasingovky rozhodne nekontrolovali tak, ako my teraz.

Kúpa takéhoto auta by predstavovala predraženie jeho ceny v rámci opravy hlavy valcov o cca 1 000 € a auto by strávil v servise podľa zaneprázdnenosti mechanikov 2 – 4 týždne. A to ešte nerátame poruchu DPF filtra, možno by pomohlo nútené prečistenie, možno chemické čistenie, možno výmena snímača a možno už iba jeho samotná výmena. Oprava do ďalších 2 000 €. Šli by ste do takto rizikovej kúpy?

Vedeli ste, že kúpa ojazdeného auta patrí medzi najkomplikovanejšie a najrizikovejšie? Nevhodným výberom môžete zaplatiť o stovky až tisícky eur navyše! A problémom nie je len nedôslednosť kontroly autobazárov pri výkupe áut. Ale aj ich ziskuchtivosť. Zmätko a problémy s kúpou auta však nerobia všetky autobazáre, ale aj



rôzni priekupníci s autami. Odhadnúť, kto z nich je férový, je dnes veľmi obtiažne. Motív môže mať aj súkromná osoba, ktorá vlastní auto dlhé roky a chce sa auta zbaviť za každú cenu, kvôli jeho zvýšenej poruchovosti po rokoch spoľahlivej prevádzky. Každé auto si

jednoducho raz svoju daň za spoľahlivé fungovanie vypýta. Takže ako kúpiť auto a vyhnúť sa ďalším platbám a nepríjemnostiam spojenými s opravami? Pred podpisom kúpno – predajnej zmluvy starostlivo skontrolujte:

- technický stav vozidla (je adekvátny počet najazdených kilometrov?)
- zvuk motora a tesnosť
- funkčnosť prevodovky a jej tesnosť
- funkčnosť a účinnosť bŕzd
- preverenie vozidla na klampiarske opravy po nehode, prípadne, ktoré časti boli lakované a menené
- výskyt hrdze
- jazdné vlastnosti v priamom smere, v zákrutách a po prejazde nerovností
- stav interiéru
- technický preukaz, pravdivosť údajov hlavne VIN čísla
- skutočný rok výroby
- preverenie exekučného konania, záložného práva a dedičského konania

Ako by sa Vám páčilo, keby ste si mohli vybrať medzi viacerými autami? A zároveň by ste mali väčšiu istotu, že auto, pre ktoré sa rozhodnete, sa nestane okamžite nepojazdným? Kilometre na ODO metri by boli pravdivé? Poznali by ste skutočný rok výroby? Odhadli by ste koľko je potrebné do auta ešte investovať? Zistili by ste, že auto bolo po ťažkej havárii alebo vytopené? Mali by ste istotu, že o auto neprídete kvôli exekúcii, záložnému právu alebo, jednoducho, že sa nebude jednáť o odcudzené vozidlo? Čo by ste povedali na to, keby ste pred podpisom zmluvy poznali tieto výhody a nevýhody? Myslíte, že by sa Vám lepšie rozhodovalo pre kúpu auta? Rozhodne áno!

Už trinásť rokov pôsobím profesne v oblasti automobilového priemyslu. Zastával som pozície prijímacieho technika, automechanika, skladníka, predajcu automobilov. Posledné 4 roky sa venujem aktívne obhliadkam automobilov pred ich kúpou a za tie roky praxe som sa stretol s mnohými prípadmi. Naučilo ma to veľa a svedomito môžem povedať, že je jedno či človek kupuje auto ročné alebo 20-ročné, za 300 000 € alebo za 1 000 €, v Európe, USA či v Ázii, všade na svete existujú féroví ale aj vynaliezaví predajcovia, ktorí sa snažia auto predať za každú cenu a zakryť tak jeho nedostatky, ktoré by im neumožnili na aute zarobiť, neprerobiť, prípadne zmierniť následky ich straty. Za roky praxe som prišiel na jediný spôsob, ako sa vyhnúť podvodom, a to vedieť, mať vedomosti o autách, o automobilovom svete, ako to v ňom funguje. Áno, je to nespočetné množstvo vedomostí, ktoré aj samotní profesionáli pri kúpe auta prehliadajú, alebo, jednoducho, zanedbajú ich kontrolu. Navyše každé auto je špecifické, aj keď princíp ostáva. Často krát som sa stretol s reakciou profesionálov, že nad zásadnými vecami mávli rukou. Mávli preto, že to bola drobnosť. Drobnosť na prvý pohľad. Za tie roky praxe som zozbieral informácie a skúsenosti, ktoré ma priviedli k záveru, že všetky tie drobnosti vytvárajú o aute ucelený obraz. Všetky tie časti vám povedia určitý príbeh o aute. Príbeh ako sa s autom jazdilo, ako o auto bolo postarané. Jednoducho dostanete ucelený obraz.

Ako už vieme o ľudskom tele, nedá sa brať určitý orgán akoby nebol súčasťou tela. Ak v tele zlyháva nejaký orgán, tak nemôžeme riešiť iba príčinu v tomto orgáne. Mali by sme sa zamerať na liečbu organizmu ako celku. Hľadať príčinu aj na iných miestach (v strave, v tom, čo telu dávame, ako sa o neho staráme) a liečiť celé telo. Tak to funguje aj pri aute. Napríklad porucha turbodúchadla môže mať príčinu v krátkej životnosti samotného turbodúchadla, ktorá je zavinená výrobnou chybou, prípadne vo všeobecnosti je jeho



životnosť daná napríklad hranicou 250 000 – 300 000 km. Nemusí to tak vždy byť. Zažil som prípady, kedy turbodúchadlo spoľahlivo slúžilo aj pri nájazde 450 000 km. Prihliadať totižto treba, samozrejme, aj na štýl jazdy, hlavne to ale môže byť zanedbanou údržbou v spojení s jazdou na krátke trasy a agresívnym jazdným štýlom. Ako? Jednoducho. Olej, ktorý nie je menený po 20 000 km začne strácať svoje vlastnosti, už nie je dobrým mazivom a účinok strácajú aj jeho aditíva. V spojení s krátkymi trasami a agresívnym štýlom jazdy môže nastať tvorba karbónu. Olej sa rýchlo zohrieva nad prevádzkovú teplotu, po okamžitom vypnutí motora bez dochladenia jeho teplota ďalej stúpa. Aj olej prispieva na ochladzovanie bloku motora a hlavy valcov. Ako jediné médium dochladzuje aj turbodúchadlo. Len niektoré turbá sú chladené aj vodou, a aj to spravidla u benzínových motorov. A tam nastane kameň úrazu. Olej, ktorý chladí rozžhavené turbo sa ohrieva na vysokú teplotu a následne pri ochladzovaní sa mení na karbón, ktorý sa stáva brúsnou pastou pre ložiskový uzol turba. Tento olej si plní svoju úlohu mazania a chladenia len ak je v pohybe, ak cirkuluje. Akonáhle sa zastaví, nevyhne sa prehriatiu. Opätovné naštartovanie už obrusuje klzné ložisko turba a zväčšuje sa tak vôľa v ložiskovom uzle. Po opakovaní tohto deja si to odnesie samotné turbodúchadlo. V krajných prípadoch nastane aj upchatie odvodu oleja smerom od turbodúchadla, a to je už oveľa väčší problém. Pretože môžete pri nedostatočnej kontrole meniť túto súčiastku dookola a stále vydrží možno iba 1 000 km. Sú motory, pri ktorých dochádzalo aj k upchatiu odvetrávania kľukovej skrine, a to tiež spôsobovalo nedostatočné mazanie ložiskového uzla turbodúchadla. Ako vidíte, auto je zložitý mechanizmus a je to, samozrejme, aj veda. Vy nemusíte vedieť všetky tieto veci. Za roky svojej praxe som zostavil protokol kontroly vozidla pred jeho kúpou, vďaka ktorému kúpate auto, ktoré vám bude dlhé roky slúžiť. Ak budete vedieť odhadnúť stav auta, môže vám byť následne jedno, kto dané auto predáva. Odporúčam preveriť auto aj po právnej stránke, exekúcie, záložné právo a dedičstvo. To už je ale téma pre inú knihu.



2. MANUÁL K PROTOKOLU ČASŤ 1.



Karoséria				
Lak	Stav			Sledujte celkový stav, najmä zvlnené miesta, jamky, stopy po brúsení, zastrekaný prach, drsný povrch a stopy bieleho tmelu. Skontrolujte hrany dverí, sledujte prechody medzi oknami, tesneniami, plastmi a plechom. Hľadajte stopy nechceného zastrekania rôznych dielov ako svetlá, okná, tesnenia a ďalšie karosárske diely. Napovie to o opravovaných miestach. Všimnite si aj skrutky, ktoré držia rôzne diely. Ich lak by nemal byť poškodený, v opačnom prípade sa skrutky z nejakého dôvodu povoľovali.
	Oderky, škrabance			Sledujte podľa vlastného uváženia. Po rokoch používania sa vždy nejaké nedostatky nájdu vplyvom vonkajších okolností.
	Popraskaný lak			Popraskaný lak napovie o neodbornej oprave v minulosti. Môže sa jednať aj o veľké množstvo tmelu, prípadne o nekvalitný lak už od výroby.
	Zvlnené miesta			
	Lesk laku - vyblednutie			Stane sa tak hlavne po dávnej oprave lakovaním. Daný diel je potrebné riadne skontrolovať. Je to závislé aj od veku vozidla.
	Hrúbka laku:	P kapota	LP blatník	LP dv.
LZ dvere		LZ blatník	Z kap	Vrstva prelakováním max 300 µm a vrstva tmelením nad 300 µm. Max. vrstva pri VIN čísle 90 µm.
PZ blatník		PZ dv.	PP dv.	Max. vrstva predných nosníkov a dna zadného batožinového priestoru 30 - 60 µm.
PP blatník		Strecha	VIN	Veľká vrstva tmelu na seba môže viazať vlhkosť a pod touto vrstvou diel môže po rokoch začať korodovať.
Farba	Rozdiel odtieňov jedn. dielov			Sledujte rozdiely v odtieňoch farieb všetkých dielov, napovie to o opravovaných častiach.
Korózia	Vonkajšia, zvnútra do von a vypuklé miesta			Je to hrdza spôsobená vonkajšími vplyvmi, poškodením, pôsobením solí a môže tiež napovedať o kvalite plechov od výroby. Môže napovedať aj o neodbornom lakovaní dielu a následnom nedostatočnom ošetrovaní voskom z vnútornej strany, prípadne o oprave daného dielu z dôvodu korózie. V poslednom prípade sa korózia objaví po čase znova.
Zlícovanie dielov + stav nosných častí				Sledujte hlavne rovnomernosť medzier medzi jednotlivými dielmi (mali by byť rovnaké). Sledovať hlavne z dôvodu novej opravy po ťažkej havárii.
Rok výroby skiel a jednotlivých dielov				Sledujte z dôvodu novej havárii v minulosti ale aj z dôvodu tzv. "papierového omladenia auta". Rok výroby skiel by mal byť na všetkých oknách a dieloch rovnaký, prípadne môže byť ročný rozdiel. Čelné sklo mohlo byť menené aj z dôvodu poškodenia od skaliek.
VIN číslo (karoséria, palubná doska, výrobný štítok, technický preukaz, kontrola vlastníka vozidla)				Porovnajte VIN číslo z TP + na všetkých miestach, vrátane výrobného štítku. Skontrolujte aj so servisnou knižkou ak ju vozidlo má. Vlastníka porovnajte s OP.