

Odporúčaný postup pre kupujúceho pri kúpe jazdeného vozidla

Kupujúci by mal pri obhliadke jazdeného vozidla vykonať kroky, ktoré pri minimálnych nákladoch kupujúceho významne eliminujú možnosť zistenia skrytých závad na vozidle, ktoré by sa mohli prejaviť v blízkej budúcnosti po kúpe vozidla. Odporúčam preto pred samotnou kúpou vykonať nasledovné kroky:

1. **Vizuálna vonkajšia obhliadka vozidla** – kontrola farby a odtieňa laku vozidla na všetkých dieloch karosérie, vysledovanie stôp brúsenia tmeliacich a gitovacích hmôt pod lakom, malé praskliny, zastriekané smeti, jamky. Pozornosť je potrebné zamerať hlavne na ohyby karosérie, miesta v blízkosti tesniacich líšt t.j. v blízkosti okien, svetlometov, prednej masky a pod. V okolí svetiel, smeroviek a tesnení okien je potrebné sledovať stopy po jemnom zastriekaní lakom alebo po zlom napasovaní. Pri striekaní blatníka alebo dverí sa často nedemontujú svetlá alebo tesnenia okien, takže na týchto častiach ostávajú často stopy po predchádzajúcom lakovaní. Dôvodom opráv alebo prelakovania častí karosérie môže byť často aj korózia, je potrebné zamerať sa na všetky odlupujúce sa časti laku alebo výskyt pluzgierikov hlavne na namáhaných spodných častiach karosérie. Následne je potrebné porovnať veľkosť medzier medzi jednotlivými časťami karosérie, diely musia lícovať a škáry medzi nimi musia byť rovnako široké. Dvere sa musia ľahko zatvárať a otvárať bez nejakého zadierania.

Pri kontrole motorového priestoru a vnútorných častí karosérie je potrebné skontrolovať, či lak na skrutkách, ktoré spájajú jednotlivé časti karosérie nie je poškodený. Ak bol na ne nasadený kľúč a boli povoľované, svedčí to o výmene alebo oprave daného dielu. Rovnako je potrebné skontrolovať lícovanie vnútorných dielov karosérie, pevnosť ich uchytenia o karosériu a pod.

Je potrebné skontrolovať spoje, ktoré sa pri výrobe vozidla v závode prekrývajú plastovým tmelom. Tmel chráni karosériu pred zatekaním vody a vníkaním nečistôt. Po prípadnej oprave nie je možné tieto miesta uviesť do pôvodného stavu, tmel iný ako tmel od výrobcu má inú konzistenciu, inú farbu, inú štruktúru povrchu.

2. **Kontrola interiéru vozidla** – kontrola stavu a neporušenosti čalúnenia vozidla, doliehanie jednotlivých častí k sebe, škáry medzi čalúnením, poškodenie sedačiek, nadmerné opotrebenie povrchu ovládacích prvkov vozidla (pedálov, radiacej páky a pod.). Korózia a nečistoty pod čalúnením, pod sedačkami a pod prístrojovou doskou môže byť znakom zatopenia vozidla. Následkom zatopenia dochádza ku skratu elektrických častí vozidla, niektoré prístroje tým pádom nemusia fungovať. Je potrebné ďalej preskúšať všetky elektrické súčasti vozidla napr. či svietia všetky svetlá, smerovky, brzdové svetlá, spätný chod a pod. Kontrola elektrického ovládania okien (musí byť plynulé), kontrola elektrického ovládania vonkajších spätných zrkadiel, kontrola funkčnosti audio systému vozidla, klimatizačného zariadenia, vzduchových klapiek a pod. Všetky tieto funkčné časti je potrebné preskúšať nie len na stojacom vozidle, ale aj počas jazdy. Ideálne je využiť diagnostické zariadenie v servise, ktoré odhalí poruchy funkčných skupín vozidla a prípadné chyby v riadiacej elektronike vozidla.

3. **Skúšobná jazda s vozidlom** – pri skúšobnej jazde je možné odhaliť závady na hnacom a prevodovom ústrojenstve vozidla ako aj na funkčných častiach podvozku. O stave hnacieho agregátu vozidla najlepšie napovie emisná kontrola výfukových plynov s využitím meracieho zariadenia. Ak nie je možné vykonať emisnú kontrolu, je možné vizuálne kontrolovať skrutky na hnacom agregáte, neporušenosť plastových dielov podskupín motora, ich uchytenie, motor by mal byť suchý bez zisteného úniku oleja, je potrebné zamerať sa napr. na kontrolu nádobky s chladiacou kvapalinou, nemala by byť v nej olejová emulzia, toto je znakom presakovania motorového oleja do chladiacej kvapaliny, rovnako na viečku, kde sa dopĺňa motorový olej by nemala byť emulzia.

Motor by mal naštartovať na prvý krát, po štarte motora je potrebné sa zamerať na jeho pravidelný chod počas voľnobehu, nemalo by dochádzať k žiadnemu kolísaniu otáčok, nemalo by sa ozývať klepanie a a iné neprirodzené zvuky. Po zahriatí motora na prevádzkovú teplotu je potrebné sledovať farbu výfukových splodín. Dym vychádzajúci z výfuku by nemal byť výrazne sfarbený. Čierny dym svedčí o nadmernom opotrebovaní motora alebo jeho zlom nastavení, dym sfarbený do modra svedčí o prenikaní motorového oleja do spaľovacieho priestoru valca, môžu byť opotrebené piestne krúžky

resp. ventily. Biely dym svedčí o prenikaní chladiacej kvapaliny do spaľovacieho priestoru, svedčí o poruche tesnenia pod hlavou valcov alebo o prasknutej hlave valcov.

Pri skúšobnej jazde treba začať s pomalým rozjazdom vozidla, chod motora by mal byť plynulý, bez šklbania v každom rozsahu otáčok. Postupne treba motor dostať až do najvyšších otáčok, počas tohto nesmie dochádzať k žiadnemu náhlemu poklesu výkonu. Rýchlosti sa musia dať zaradiť ľahko, bez zadrhávania radiacej páky a v každom rozsahu otáčok motora.

Počas skúšobnej jazdy na rovnom úseku je potrebné uvoľniť volant a zistiť, či vozidlo „neťahá“ do strany, k tomuto nesmie dochádzať ani pri akcelerácii a ani pri brzdení vozidla. Počas brzdienia z vysokej rýchlosti sa nesmie ozývať žiadne klepanie, vibrácie, pri opakovanom brzdení sa nesmie prejavíť zníženie účinku brzd. Ak auto počas brzdienia nedrží stopu, tak na vine sú zlé brzdy, nesprávne uchytená náprava, zlá geometria zavesenia kolies alebo ojazdené pneumatiky.

Poruchu poloosí vozidla alebo posilňovača riadenia je možné vyskúšať takým spôsobom, že s volantom pri pomalej jazde zatáčame na obe strany až do krajných polôh. Toto je potrebné vyskúšať pri pomalej jazde, pričom treba sledovať odpor volantu počas otáčania. Potom je potrebné tieto isté úkony vyskúšať aj pri razantnejšej jazde s vozidlom. Počas tohto sa nesmú objavovať žiadne neobvyklé zvuky, zvuky podobné búchaniu resp. zvuky podobné preskakovaniu reťaze na ozubenom kolese, ktoré sú znakom poruchy poloosí vozidla, hlavne poruchy homokinetických kĺbov.

Opotrebovanie ložísk sa prejaví ich hučaním hlavne pri ich zaťažení počas jazdy pri zatáčaní s vozidlom.

Pri prudkom zabrzdení vozidla sa auto nesmie rozkolísať, toto je znakom opotrebovaných tlmičov. Pri jazde po nerovnej vozovke by sa vibrácie nemali prenášať do kabíny a do riadenia vozidla. Ak sa prenášajú, je to znakom opotrebovania závesov ramien, stabilizátorov resp. vybitých čapov riadenia.

4. **Kontrola pneumatík, náprav a podvozku** – je potrebné pri kúpe skontrolovať predné aj zadné nápravy – atypický odklon kolies je znakom, že vozidlo malo vážnu haváriu (o zlej geometrii vypovedajú aj nesúmerne opotrebované pneumatiky na vozidle). Pri zjavne havarovaných a následne opravovaných vozidlách, kde je podozrenie z poškodenia

niektorej z náprav je potrebné vozidlo podrobiť kontrole geometrie náprav na meracom zariadení, čo si vyžaduje malú investíciu, nesprávne nastavená geometria je jasným znakom, že vozidlo malo haváriu, pričom prišlo k trvalej deformácii nosnej časti vozidla. Na základe zlých výsledkov kontroly geometrie stojí vždy za zváženie premeranie podvozku na meracom zariadení (stolici). Takto namerané výsledky môžu byť momentom pre rozhodnutie o kúpe vozidla resp. o dojednaní primeranej zľavy z kúpnej ceny vozidla.

Ak nie je k dispozícii meracia stolica, je potrebné s vozidlom vyjsť aspoň na rampu, kde je možné vykonať vizuálnu kontrolu podvozku vozidla. Pri tejto kontrole je potrebné zamerať sa nie len na kontrolu pohyblivých, ale aj na kontrolu nepohyblivých častí podvozku. Pri uchopení kolesa a jeho silnom zalomcovaní nesmie byť cítiť žiadnu vôľu. Zamerať sa na kontrolu presakujúceho oleja z prevodovky a z olejovej vane motora. Skorodovaný výfuk naznačuje veľký počet najazdených kilometrov. Tlmiče by mali byť suché, nedeformované. Pri kontrole podvozku je možné odhaliť skutočnosť, či vozidlo malo vážnu haváriu so súčasným poškodením nosnej časti vozidla takým spôsobom, že sledujeme prítomnosť deformácie pozdĺžnych a priečných nosníkov, deformáciu prahu (podbehov) vozidla, pozornosť treba zamerať na kontrolu originality zvarov, súmernosť spojov a neporušenosť tmelu a neporušenosť gumených manžiet pohyblivých častí podvozku. Pozornosť je potrebné zamerať aj na hnacie hriadele prednej nápravy, ich vzhľad, povrchovú koróziu, originalitu gumených manžiet a ich upevnenie a pod.

Pri kontrole brzdových kotúčov je potrebné sledovať ich hrúbku, nesmú byť na nich, hrany, vrypy alebo drážky, brzdové obloženie by malo byť predpísanej hrúbky.

Veľa šťastia a najazdených kilometrov prajem.