



# Nejlepší úlovky

**Aleš Zich s kolegy ze společnosti Auto AZ Consulting profesionálně pomáhá lidem s výběrem ojetin – ročně jich prověří přes dvě stě. A my ho každý rok zpovídáme, co nejzajímavějšího zažil. I letos je to poutavé.**



**M**álokdo má takový přehled o stavu vozidel v českých bazarech a praktikách prodejců. Aleš Zich totiž vozidla prohlíží nejen při koupi, ale s žádostí o radu či zprostředkování právní pomoci se na něj obrazejí i ti, kteří již nějakému podvodníkovi naletěli.

Obecně má dnešní kupující ojetiny mnohem víc možností prověření jejího stavu a skutečného nájezdu než před patnácti lety. Autoservisy ukládají najeté kilometry do sdílených databází, v některých případech může do elektronických servisních knížek (Toyota, Mazda) přes internet nahlédnout každý, kdo zná VIN. Na prověřování auta se zaměřují specialisté ochotní za svoji práci ručit (Aleš Zich) i celé společnosti (Cebia). Proto doslova bere dech drzost prodejců, kteří stále dokážou vědomě nabízet vozy stočené o několik set tisíc, svařené z více kusů či neopravitelně poškozené. To se ti lidé nebojí veřejné hanby? To jim není trapné, když na to zákazník přijde a dochází mu, že se ho ten pán vlastně pokusil okrást? Možná se bojí a je jim i trapné, ale dokud se najde dost lidí schopných si různě zmanipulované ojetiny koupit, pak se jim taková činnost prostě vyplácí. Pokud chceme něco udělat pro očistění trhu od veksláků a podvodníků, věnujme nákupu použitého vozu mnohem víc pozornosti. Lidé naučení na snadné zisky se nikdy nebudou chtít žít poctivě – ty musíte nechat vyhladovět. A nyní již dejme hlas Aleši Zichovi a osmi nejzajímavějším případům za poslední rok.

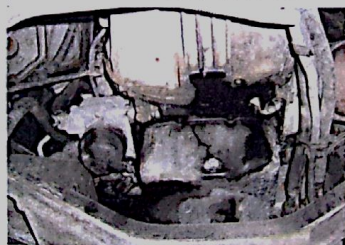
-vac-

## FORD TRANSIT 350 S CHLADÍRENSKOU NÁSTAVBOU

### Banán za půl milionu

Toto užitkové vozidlo uvedené do provozu v roce 2008 ve Španělsku pán zakoupil bohužel bez naší kontroly v dobré víře po vlastní zběžné prohlídce v českém bazaru v říjnu 2012. Zaplatil za něj přes 500 000 Kč. Ford měl být v perfektním stavu, nehavariovaný a s nájездem jen 56 000 km. Krátce po zakoupení se kupujícímu nezdály jízdní vlastnosti, zejména výkon motoru (na palubní desce se rozsvítila kontrolka MIL) a divné zvuky z převodovky. Po návštěvě značkového servisu byla zjištěna nadměrná hlučnost převodovky a diagnostikován vadný EGR ventil. To by ještě nebylo nic hrozného – každý ojetý vůz se může porouchat. Centrální servisní databáze Fordu však ukázala nájезд 97 605 km již v dubnu 2010! Z toho vyplynul průměrný roční průměr kolem 50 000 km. V roce 2012 tak mohl mít transit reálně za sebou kolem 200 000 km. Poslední kapkou byla důkladná prohlídka na zvedáku, která odhalila havárii poškozený nosný rám a neodbornou opravu rovnáním a svařováním, což je u aut tohoto typu zakázáno. V tento moment

majitel oslovil mě, co se s tím dá dělat. Bazar, který mu vozidlo prodal, totiž odmítal jakoukoliv komunikaci na téma opravy či vrácení vozidla. Prohlídkou auta jsem potvrdil stav zcela nezpůsobilý k dalšímu provozu. Měření geometrie náprav jen ověřilo mé očekávání, že poloha obou kol na pravé straně je jiná než na levé. Celý vůz je tedy po prodělané havárii neopravitelně zkroucený takzvaně do banánu. S kolegou jsem vypracoval znalecký posudek a společně se současným uživatelem vymáháme zrušení kupní smlouvy a vrácení peněz za vozidlo soudní cestou.



Zánovní olejníčka? To asi ne.

### POUČENÍ:

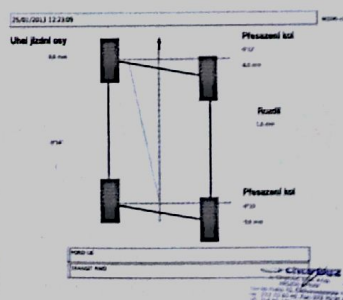
**Chladírenských dodávek s rozumným nájездem je na trhu velký nedostatek. To je živná půda podvodů.**



Deformovaný a rovnáný rám



Svar rámu, navíc nekvalitní



## AUDI A4 2.0 TDI QU

### Opraveno po totálce, ale jezdí skvěle...

Tohle auto si klient vybral, protože v době koupě jich v České republice moc nebylo. Po ověření pravé servisní knížky mi to nedalo a pátral jsem dál. Proč někdo z Prahy prodá opravdu bohatě vybavené auto se 40 000 km někomu na plochu na Moravu? Telefonicky mi v bazaru sdělili obvyklou formulku, že vůz má méně blatník, jedno světlo a nárazník. Jinak měl být ve skvělé kondici. Zapátral jsem tedy po historii auta a nestačil se





## ZÁNOVNÍ CITROËN C8

### Jen malinko bouraný, možná i neopravitelně

Na podzim 2012 začal Citroën doprodávat model C8 za ceny kolem 550 000–600 000 Kč. V té době se objevil u jednoho prodejce v ČR zánovní roční vůz s nájedem pouhých 18 000 km za cenu kolem 400 000 Kč. Klient si ho vyhlédl jako alternativu ke koupi nového auta – proč neušetřit skoro 200 000 Kč? Vůz byl inzerován jako perfektní a nehavarovaný. Ze zkušenosti jsem tušil, že tam něco nebude v pořádku. Čekal jsem buď výrazné stočení

tachometru (na Západě někdy takové vozy najezdí i 100 000 km ročně), nebo opravenou havárii. Prodejce nás uvítal se slovy, že nám zapomněl říct o výměně blatníku a světlá. OK, řekli jsme si. Auto vypadalo opravdu krásně, ale po bližším zkoumání motorového prostoru a předních nosníků jsem začal tušit, kde je zakopaný pes. Po zvednutí na hever bylo jasno – zdeformované nosné části karoserie zespodu, křivá nápravnice a každé přední



kolo na jiné pozici i po orientačním přeměření, přesnou geometrii byla škoda dělat. Běžný kupující by však při prohlídce auta nemusel nic poznat, zvenku vypadalo krásně a při zkušební jízdě jen občas lehounce zaplavalo, jinak nic nestandardního.

Opravit zjištěná poškození by však stálo minimálně šedesát až osmdesát tisíc. A není vůbec jisté, zda by se to povedlo.

#### POUČENÍ:

Co je výhodné, to je podezřelé.

## SERVISNÍ KNÍŽKA K VOZŮM FORD?

### Vyrobíme na počkání, nebo radši jděte jinam

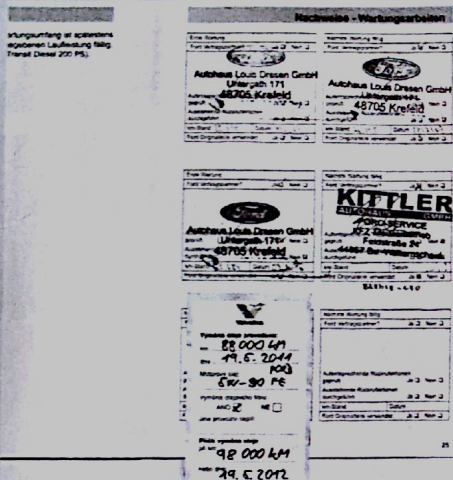
K Fordu S-Max, od kterého je tato kopie servisní knížky, jsem ani nevyšel. Když mi ji prodejce zaslal, začal jsem standardně ověřovat. Protože však ani jeden ze servisů po telefonu nepotvrdil, že se toto auto u něj někdy objevilo, poslal jsem jim sken knížky e-mailem. Obě dílny odpovídaly, že se jedná o falzifikát. Jeden z oslovených se dokonce ptal, zda se obrátím na policii. U jiného focusu jsem si jako obvykle chtěl vyžádat od prodejce kopii inzerované servisní knížky pro ověření. Telefonát probíhal zhruba takto: „Ale jistě, servisní

knihu vůz má a kilometry jsou tutový. Cože, chcete ji poslat? To nejde, nemůžu. Proč? No přece nebudete naše obchodní partnery otravovat s nějakým ověřováním, ještě by nám nechtěli další auta prodávat. Víte co? Obratě se raději jinam.“ Tak to se tedy rozhodně obrátíme a vám radíme to samé. A ještě jedna třesinka do sbírky falešných servisních knížek: Když jsme se jednoho obchodníka s klientem ptali, jak je možné, že jím nabízený vůz byl v servisu předtím, než byl vůbec vyroben, sdělil nám, že poslal

omylem servisní knihu od jiného auta. Za půl hodiny dorazila téměř shodně vypadající servisní knížka, kilometrové nájezdy při jednotlivých prohlídkách, dokonce i dny a měsíce se shodovaly s tou předchozí. Lišily se jen roky v datech a razítka autorizovaných dílen. Zkrátka vyrobil zákazníkovi servisní knihu na míru, když po ní tak toužil, je to nejmenší.

#### POUČENÍ:

Opravdu každý jezdí s osmiletým vozem do značkové dílny? Podle servisních knížek v českých bazarech to tak vypadá.



## ATTRO ZA 450 000 Kč

divit. Audi mělo před osmi měsíci škodnou událost za 650 000 Kč. Bylo pobourané ze všech stran, všechny airbagy vystřelily a tak dále. Pojišťovna ho tedy uznala jako totální škodu a nějaký domácí opravář automobil poté koupil, opravil a poslal znovu do oběhu jako zaručeně nebouraný zánovní vůz. Jak kvalitně byl opraven, jsem neviděl. Po této informaci se totiž klient rozhodl hledat jiný kus.

#### POUČENÍ:

První majitelé zánovních audi se těchto vozů málokdy zbavují v pokoutných bazarech



## VOLKSWAGEN GOLF 1.9 TDI Z NĚMECKA



### Švindl soudruhů z NDR

Že se již déle než dva roky až na výjimky nevyplatí individuální dovoz aut ze zahraničí (zejména z Německa), je poměrně známým faktem. Ale od toho jsou výjimky, aby potvrzovaly pravidlo. Letos na jaře jsem hledal pro klienta Volkswagen Golf 1.9 TDI/77 kW s co nejnižším nájedem. Výběr v ČR byl malý, ale v Německu

se kupodivu objevilo několik zajímavých nabídek u autorizovaných prodejců. Vybrali jsme vůz z roku 2009 s deklarovaným nájedem 66 000 km a servisní knížkou. Ověřili jsme jako vždy informace uváděné o voze telefonicky i písemně e-mailem včetně kopie servisní knížky vedené dokonce v autosalonu, který vůz

prodával. Vyrázili jsme tedy pro auto v očekávání, že vše proběhne hladce a bez potíží, stejně jako předchozích zhruba čtyřicet nákupů u jiných značkových dealerů v Německu. Když jsem po 450 km jízdy vystoupil z auta a obešel nabízené vozidlo dokola, všiml jsem si nelicujících spár. Po otevření vozu to začalo naplno. Do kufru zatékalo, některé prvky karoserie nebyly původní, i když byly kvalitně opravené. Celkové opotřebení interiéru odpovídalo spíše dvojnásobnému nájedu a zkušební jízda jen potvrdila, že tohle auto nemá 66 000 km ani omylem – vykazovalo značně opotřeбенou spojku, tlumiče a jedno ložisko v kole. Skutečný stav kilometrů musel být minimálně dvojnásobný. Prodejce jen krčil rameny, ale bylo cítit, že si svou pravdou moc jistý není. Jediné vysvětlení, které mě posléze napadlo, bylo, že jsme se nacházeli na území bývalého NDR. Tam bohužel při obchodu s ojetinami dodnes přetrvávají podobné zlozvyky jako u nás.

#### POUČENÍ:

Podívejte se na starou mapu, kudy vedla hranice mezi NDR a SRN. Dodnes je to důležité.



## VOLKSWAGEN PASSAT 2.0 TFSI

## Červenomodrá všehochuť

Klient si v bazaru koupil Volkswagen Passat 2.0 TFSI 4Motion z roku 2006. V inzerátu bylo uvedeno, že má servisní knížku, kterou nakonec neměl, ale servisní historie byla doložena výpisem od Cebie. Klient byl při koupi upozorněn na to, že vůz boursal na předek, nicméně nebyl to náraz až do prostoru motoru, čemuž odpovídal záznam v reportu o opravě v hodnotě 800 eur. O žádných dalších skutečnostech, haváriích ani servisech informován nebyl. Naopak mu bylo sděleno, že k ničemu závažnému nedošlo. To je bohužel obvyklý způsob, jak zákazníka napálit: přiznat jenom část původního rozsahu havárie. Většina běžných kupujících to přijme a skutečný rozsah oprav při prohlídce nejsou schopni rozpoznat. Podrobnou kontrolou vozidla

v servisu po koupi bylo zjištěno, že i když se má podle VIN kódu a štítku jednat o vůz s vrcholnou výbavou Highline v červené barvě, z velké části jde o přelakovaný modrý vůz v chudší úrovni Trendline. Na většině částí karoserie i podvozku je při bližším zkoumání viditelná původní modrá barva, nelicují některé části karoserie ani šrouby na podvozku proti ztuhlému původnímu umístění, na mnoha místech jsou neoriginální svařky karoserie jako přivařená střecha a další. Chybějí bixenonové světlomety a automobil je opatřen jakýmsi čínskými dodělvkami, parkovací senzory jsou také neoriginální, aby odpovídaly výbavě Highline a tak dále. Autobazar tvrdí, že o ničem neví a veškeré opravy byly uskutečněny pouze v autorizovaném servisu.



Čínské parkovací senzory

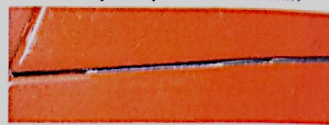
Vzhledem k tomu, že znám správné postupy při opravách ve značkových opravárnách, je vyloučeno, aby z některé vyjel podobný „bastl“. Tohle všechno se dá zjistit odbornou prohlídkou před koupí vozu a ušetřit si tažanice s prodejcem či případný soudní spor po takové nepovedené koupi, který současného majitele s největší pravděpodobností čeká.

## POUČENÍ:

V tomto případě je dokonce možné, že byl na takto na legální papíry naroubován odcizený vůz. A ten vám můžou zabavit třeba celníci na hranici.



Na více místech vylézal původní lak. Proto je nadprůměrně kvalitní.



Červený je i držák silentbloku – sříkáno bez odstojení



## VRÁK VOLKSWAGENU SHARAN

## Tohle už bazaristům neprošlo

Tento příběh ukazuje, že se dá podvodu účinně bránit i po koupi nekvalitního vozidla. Hranice způsobené škody, od níž si s klienty zvykneme obracet se na soud, činí 30 000 Kč.

Jednoho dne se na mě obrátil důchodce, že si v bazaru koupil sharan se 158 000 kilometrů, ale celé auto se chová divně a v autorizovaném servisu mu řekli, že je

zralé do šrotu. Při prohlídce jsem se opravdu zhroutil. Vozidlo bylo celkově ve špatném technickém stavu a se silnou korozí podvozku. Místy byla dokonce podlaha prorezavělá skrz. Výrazná koroze byla i na všech kovových površích v motorové části (blok agregátu, spojovací kovové trubky a tak dále). Levá strana byla opravena po havárii a lakovaná včetně výměny levého prahu,

zadního blatníku a obou bočních dveří, dále chyběly boční airbagy. Projevovalo se výrazné opotřebení všech mechanických částí vozidla, vadná ložiska předních kol, hlučná převodovka, nefunkční klimatizace i ABS. Celkově stav odpovídal nájedzu kolem 300 000 km, navíc po neodborně opravené havárii a dlouhém stání v kopřivách. Následným dotazem do databáze autorizovaného servisu VW jsme zjistili, že auto mělo již dva roky před koupí naším klientem najeto

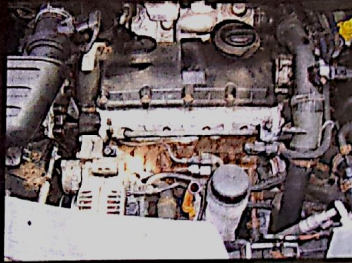
257 000 km! Vozidlo tedy zjevně neodpovídalo stavu udávanému prodejcem (nehavarované, v dobrém stavu, nájedz 158 000 km). S kolegy jsme sepsali odborné vyjádření a klient požadoval od bazaru vrácení vozu nebo přiměřenou finanční kompenzaci. Obchodník zvolil metodu hry na mrtvého brouka a na výzvy klienta nereagoval. Zpracovali jsme tedy podklady pro soud, který posléze hladce rozhodl ve prospěch kupujícího, jemuž bazar musel kompenzovat způsobenou škodu a dále zaplatit veškeré výlohy, které s vymáháním svých práv měl.



V podlaze už byly i díry



Koroze podvozku a prahu



Vrak bez kapoty stál asi pod okapem

## Něco pro lepší náladu

Jednoho dne mě telefonicky kontaktoval pán, že si vybral Audi A8 6.0 W12 z roku 2005 s pouhými 90 000 kilometrů. Přitom za cenu podobnou, za niž ve velkém bazaru stál kus s víc než dvojnásobným nájedzem. Jestli bych prý s ním mohl hned vyrazit do Opavy, aby mu ten skvělý kup někdo nevyfoukl. Snažil jsem se ho uklidnit a společně zjistit více informací, jak to s autem je, protože poměr nízkého stavu kilometrů a velmi příznivé ceny byl krajně podezřelý. A ještě k tomu byl vůz na severní Moravě jen kousek od polských hranic. Nakonec jsem nic hovořícího proti uváděným údajům nezjistil. Ani po cestě jsem moc dobrý pocit neměl, když jsem zjistil, že zájemce ani neví, zda prodávající vůz vlastnil delší



AUDI A8 6.0 W12

dobu, nebo je to překupník. Na místě jsme však spatřili krásné auto s plně doloženou historií a v perfektním stavu, které nám prodával přímo první majitel. Koupil ho jako půlroční předváděčku v Německu. Byla to rarita hned ze dvou důvodů. Zprvu kupovat takovéhle auto s jasnou historií od prvního majitele se podaří jen ojediněle, zadruhé setkat se v praxi

s tímto modelem je velmi výjimečné. Odhaduji, že Audi A8 s dvanáctiválcem bude v ČR jezdit maximálně dvacet třicet kousků.

## POUČENÍ:

Ostražitost je u výhodných nabídek namístě, ale může být škoda je rovnou odsoudit. Zázraky se občas přece jen dějí.

## Pár dobrých rad na závěr

Ať zde za rok není vaše auto!

- Vybírejte z nabídek s rozumem, předem s prodejcem telefonicky proberte maximum informací.
- Nechte si vždy technický stav ojetého vozu před koupí pečlivě prověřit, nejlépe od nezávislého odborníka.
- Kupujte ojetiny jen u ověřených autobazarů, v ideálním případě přímo od dealerů nových vozů s vlastním servisním zázemím (ani to však není automaticky zárukou dobré koupě).
- Zjistěte, zda vůz je majetkem prodávajícího (autobazaru). Pokud ne, ověřte si identifikační údaje původního vlastníka a jeho písemný souhlas s prodejem vozidla.
- Zjistěte si a pečlivě prověřte servisní historii kupovaného vozu a soulad se servisní knížkou včetně její pravosti.