

ZPRAVODAJ

AMK Trabant Plzeň z.s.

číslo 3/18 ročník 50



*internetová adresa: <http://www.trabantklub.cz> Na Facebooku hledejte stránku „AMK Trabant Plzeň“
email: trabantklub.plzen@seznam.cz tel: 377323689 Provozní doba Út 13-18, St 9-12 13-18, Čt 9-12 13-15*

Zpravodaj vydává nepravidelně 3x ročně pro své členy a ostatní Trabantkluby v nákladu cca 150ks redakční rada AMK Trabant Plzeň z.s. Uzávěrka tohoto čísla je 27.9.2018. Příští číslo vyjde v lednu 2019.

Výbor zve srdečně všechny členy na

ČLENSKOU SCHŮZI

Kdy? ... ve středu 7.11. 2018 od 16 hod.

Kde? ... v klubovně v 1.patře !!!

v sídle spolku AMK Trabant Plzeň z.s., Úslavská 2, Plzeň

!!! POZOR !!! Členská schůze nebude v KD JAS, ale přímo v klubovně v sídle trabantklubu !!!

Novinky z klubu ...

V minulém Zpravodaji jsme přinesli informace o možnosti sjednání oprav s panem Záborcem a panem Fryčkem. (kontakty na ně naleznete v minulém Zpravodaji a na webových stránkách klubu). Podle ohlasů je vidět, že spolupráce funguje a i přes dočasně uzavřenou klubovou dílnu jsou požadavky členů na opravy a zajištění STK uspokojovány. Chtěl bych tímto oběma pánům poděkovat a věřím, že se spolupráce bude nadále rozvíjet. Co se dále událo v našem domě. Ti, kteří chodí poctivě na členské schůze, si jistě všimli zrekonstruované zasedačky v 1. patře. Rekonstrukci jsme zvládli vlastními silami a tak nezbývá než poděkovat všem, kteří se na rekonstrukci podíleli, především Jirkovi Vachtlovi, Pavlu Křovákovi, Láďovi Zíkovi a Ríšovi Lampovi, ale i dalším členům výboru a kontrolní komise, kteří přišli pomoci. V červnu došlo v jednom z bytů ve 2. patře k vodovodní havárii – praskla napouštěcí hadička nádržky na WC.

Bohužel v době, kdy v bytě nebyl nikdo doma. Došlo k vytopení dvou místností pod tímto bytem, resp. skladu náhradních dílů v 1. patře a motorárny v přízemí. Z větší části se podařilo náhradní díly přestěhovat jinam, otřít je a ošetřit a tím je zachránit. Naštěstí máme dobře sjednané pojištění a tak vzniklé škody proplatila pojišťovna. Jen odborné vysoušení trvalo prakticky dva měsíce a celková výše škody přesáhla 80 tisíc korun. Takže nepodceňujte ty malé hadičky k nádržkám a k dřezovým bateriím, protože i hadička za 30 korun může způsobit škody za statisíce. Díky Jirkovi Vachtlovi, který v klubu o prázdninách trávil hodně volného času se podařilo z velké části vyklidit dvůr, za což mu patří velký dík a pochvala. No a stále hledáme adepta na nového předsedu spolku. Volby budou již v únoru 2019, tak rozmyšlejte, kdo by se mohl této funkce ujmout

Petr Pihlík

U s k u t e č n í l o s e . . .

Jarní výlet

9. června jsme procestovali sever karlovarského kraje. Nejprve jsme navštívili trojici historických kaplí v Ostrově a po obědě expozici muzea na místním zámku. V přilehlém parku se konaly slavnosti a někteří se ještě došli podívat na zvířátka ve stanici mladých chovatelů. Pak jsme se přesunuli na břeh Ohře do Kyselky, a jelikož nám počasí přálo, rozdělali jsme na tábořišti pro vodáky oheň a opekli přivezené uzeniny. Někteří si ještě došli natankovat Mattoniho minerálku a na zpáteční cestě se část účastníků zastavila u největších slunečních hodin pod vysílačem Krašov. Snímky jsou v galerii na webu klubu.

Skvosty s vůní benzínu

Pořadatelem druhého ročníku motoristické výstavy v DEPU sice nebyl náš klub, ale přesto někteří naši členové se zúčastnili jako vystavující. Během čtyř dnů 19. - 22.7. bylo k vidění na dvě stě vozidel od parních přes motocykly, veterány, supersporty až po historické autobusy, se kterými bylo též možné uskutečnit vyhlídkovou jízdu. Návštěvníci též mohli navštívit zdarma výstavu 100PY k výročí vzniku naší republiky, nebo si dopřát občerstvení u stánků a poslechnout některý z koncertů či besed se závodníky.

Retrojízda

V sobotu 11. srpna se sjelo téměř 130 posádek k 5. ročníku akce přichystané pro vozidla, která byla mezi lety 1948 – 89 dovážena Mototechnou, či prodávaná v Tuzexu. Od startu ve Škodalendu trasa vedla okrese Plzeň-jih do Nepomuku, kde byl oběd a po něm možnost návštěvy areálu na Zelené Hoře. Pochopitelně na účastníky čekaly různé úkoly a před 16 hod všichni dorazili přes Blovice na nádvoří plzeňského pivovaru, kde byla výstava vozidel pro veřejnost a na závěr vyhlášeny výsledky v pěti kategoriích.

Příjezd expedice z Indie

Na konci prázdnin měli všichni příznivci „žluťáků“ možnost přivítat cestovatele na jejich putování z Indie, během níž trabant EGU jako první zástupce značky objel svět. Konvoj překročil Slovensko-ukrajinské hranice v pátek 24. srpna a odpoledne byl očekáván na náměstí v Bánské Bystrici. V sobotu se za doprovodu dalších nadšenců přesunul do Zlína, kde od 16 hod proběhlo další vítání a po noclehu na odpočívce u D1, se ještě větší čoudící houf vydal směr Praha, kam dorazil na Kavčí hory ve stejnou dobu. V pondělí 27.8. byl program ukončen příjezdem k Trabant muzeu v Nové vsi pod Pleší.

Klubový výlet

Po prudkém ochlazení se 15 posádek účastníků vydalo 1. září na trasu z Křimic do Rozvadova, aby navštívilo muzeum Pohraniční stráže a železné opony, odpoledne se prošlo kolem zámečku Diana a na závěr vystoupilo na rozhlednu Milíře. Místo táboráku jsme na závěr kvůli dešti poseděli u kávy, cestou domů se přihodila naší člence nehoda.

Připravujeme...

Přednáška Dana Přibáně

Koho zajímá, co všechno potkalo naše cestovatele z Indie přes Nepál, Pákistán do Evropy, může přijít poslechnout a podívat se v úterý 25. září od 19 hod do DEPA 2015. Doporučujeme si zajistit vstupenky včas v předprodeji, cena 170 Kč, místa neznačena.

Posezónní setkání na Lipně

I když nejsme pořadatelé této oblíbené akce, přesto se jí pravidelně účastní řada našich členů. Letos se uskuteční ve dnech 28.-30. 9. na obvyklém místě (viz trabime.cz) a vzhledem k nabitému programu doporučujeme přijet již ve čtvrtek večer. Při zpáteční cestě v neděli je pro nejen účastníky z Plzeňska plánována návštěva hradu Helfenburg.



Podzimní pražská trabantiáda

Další z tradičních akcí, tentokrát v nové podobě, se uskuteční v sobotu 13. října v areálu pivovaru Moucha v Praze – Bráníku. Akce bude letos jednodenní, program a další podrobnosti naleznete na webu. Odjezd z Plzně, u ČS Rokycanská třída v 7 hod.

Výlet do automuzea s A.I.C.E.

Obvyklé podzimní putování za technickými památkami ukončíme v sobotu 20. října cestou do Litvínova. Odjezd z Plzně je v 9 hod od ČS na konečné v Bolevci, přes Žatec a Most, takže je možné připojení např. u Jesenické křižovatky v 10 hod, nebo u nádraží přímo v cíli. Po prohlídce expozice bude oběd a pak prohlídka expozic místního zámku. Počet porcí obědů nahlaste týden předem na tel. 728 172 212 nebo P.Trab@seznam.cz

Sváteční vyjížďka klubu

Stalo se již tradicí, že 17. listopadu společně navštívíme zajímavé místo a pak někde posedíme a zhodnotíme uplynulou sezónu. Nebude tomu jinak ani letos, a tak se sejdem v sobotu před 9,30 h u zámku v Křimicích, odkud zamíříme do Mariánských Lázní, kde navštívíme park miniatur Bohemia a po obědě se projdeme po kolonádě. Zájemci o účast necht' opět nahlásí předem počet obědů! (možno i 7. 11. na čl. schůzi)

Předsilvestrovské setkání

Naposled se letos sejdem v sobotu 29. prosince na akci Evropského IFA klubu – A.I.C.E., pravděpodobně někde ve Středních Čechách. Čas a program ještě není pevně stanoven, proto sledujte web www.aice.cz, klubové stránky, nástěnky a přijďte na ČS.

Jaké máte zkušenosti s STK a ME ?

Všichni vlastníci či provozovatelé motorových a přípojných vozidel na běžných RZ se nevyhnou povinnosti v pravidelných intervalech přistavit tyto k prověření jejich technického stavu. Nás, jako majitele vozidel s dvoudobými motory sice potěšila změna zákona ve smyslu odpuštění měření emisí, ale ve skutečnosti se tolik nezměnilo, neboť stejně musí být vozidlo zdokumentováno a vystaven protokol „o neměření“ a hlavně zaplatit až na výjimky stejný poplatek jako vlastníci jiných vozidel, které se nadále měří. Pokusili jsme se pro vás zajistit levnější možnost, ale ochota provozovatelů těchto stanic

na Plzeňsku byla nulová. Můžete si pochopitelně vybrat, ale někdy je nižší cena vykoupena větší dojezdovou vzdáleností. Nejlevněji vám tuto službu provedou v Přešticích – za 300,-Kč na opačném konci jsou provozovny na Koterovské a Nepomucké, kde částky překračují 700,-Kč. Pokud vás zajímají ceny za provedení STK, tak se rozpětí pohybuje v současnosti za osobní auto mezi 600,- až 900,- Kč ale značné rozdíly jsou v rychlosti odbavení i možnosti přistavení. Např. STK Vejprnice a Světovar vás vezmou bez předchozího objednání, ale vlastní čekací doba může být až několik hodin. Oproti tomu na Nepomucké, Domažlické, Rybnici a Přešticích se musíte objednat alespoň 14 dnů předem na určitou hodinu, pak zpravidla do hodiny odjíždíte s novou způsobilostí. Pozor na volné kolonky ve velkém TP, na stránku „jiné záznamy“ už vám razítko STK nyní nedá, ani vás nepustí na linku, takže si musíte nechat vystavit nový průkaz i OTP. Přístup techniků je zpravidla dobrý, pokud vidí, že o vozidlo je řádně pečováno a nemá zjevné nedostatky, tak vám nebudou dělat potíže. Bohužel nás mrzí, že zákony platí v každém státě EU jinak a naše vozy musí absolvovat ME na rozdíl např. od Slovenska.

Chystají se změny v povinné výbavě

Jak již jste ve sdělovacích prostředcích zaznamenali, v brzké době již nebudeme muset vozit sebou spoustu věcí, i když ne ve všech případech je to k lepšímu. Například se již nebudou muset vozit pojistky a náhradní žárovky. Myslím, že mnozí majitelé starších vozidel je budou vozit nadále, neboť výměna na cestě je snadná a jízda s osvětleným vozidlem bezpečnější. Pokud novelu schválí vláda, nebude nutné kupovat stále nové autolékárničky a z jejich obsahu odpadnou nůžky, roušky, náplasti a trojčípý šátek. Též sebou nebudeme muset vozit rezervu, ani sadu na výměnu pneumatiky, zvedák a klíč na matice kol, ale pouze v případě, že máme vozidlo umožňující nouzové dojetí po defektu, či bezdemontážní opravu pneumatiky, nebo máme sjednané asistenční služby. Pokud návrh projde, můžeme očekávat platnost změny již od října letošního roku.

Pavel Křovák

Smrt motoru v přímém přenosu ! Biodebilové v akci.

dovolím si připomenout, **od 1. 1. 2019** přichází další „bič Boží“ na stará auta – zvýšený podíl ethanolu v benzínu. Ze stolanů zmizí nejpoužívanější benzín Natural 95.

Partner ÚAMK, německý automotoklub ADAC, testoval benzín s vyšším podílem etanolu (E10 je již několik let běžně k dostání v Německu) na vozidle Opel Signum 2,2 l vyráběném v letech 2003 až 2008. Výsledkem po ujetí 27 000 km bylo poškození palivového čerpadla. Nejedná se přitom o žádnou výjimku. Značky jako Opel, Ford nebo Mercedes upozorňují, že je riskantní být jedině natankování E10 do vozidla, které není na toto palivo homologováno jako splňující evropskou normu Euro 4. Jde tedy o benzínové agregáty zhruba **do roku výroby 2005**. Odborníci doporučují jeho rozředění v nádrži. Další automobiloví výrobci dokonce ani toto nepřipouštějí. Hovoří o nutnosti vyčerpat, po nechtěném použití E10 do starého vozu, celou palivovou nádrž.

Co zavedení E10 od 1. 1. 2019 bude znamenat pro ČR?

Průměrný věk osobních automobilů v Čechách je asi 16 let. Vozy starší 10 let stále představují asi 60 % českého automobilového parku. Z nich je odhadem 2,5 milionu benzinových a takových, které mohou mít problémy do budoucna s novým palivem E10. Co s tím? Přestat je používat? Nesmysl. Počítat s tím, že je postupně vinou používání nového druhu benzínu zničí a majitelé pak vyřadí? Rozhodně to nebude většina motoristů. Koupit si nový automobil? S tak velkou obměnou se počítat nedá. Používat do starého auta benzín Natural 98, který neobsahuje žádné biosložky? Cena takového

paliva je zásadně vyšší, a navíc vyšší oktanové číslo znamená vyšší opotřebování motoru, vyšší spotřebu oleje atd. Zkrátka ani tohle zdánlivě nejjednodušší řešení není tím pravým. Ideální řešení tohoto problému prostě neexistuje. Je to problém, který velmi rychle zasáhne miliony českých motoristů.

Do přílohy Vám přidávám německý metodický materiál **VDIK – VDA z roku 2011**, který stanoví vozidla neschopná provozu na benzín **Normal E 10** (95 oktanů, 10% ethanolu), **Special E 10** (98 oktanů, 10% ethanolu) a **Super E 10** (100 oktanů, 10% ethanolu). Např. na tento benzín mohou jezdit Fiaty až po roce výroby 2000 s Euro 3 (s určitými výjimkami) a s Euro 4 a 5. Na tento benzín **nemohou jezdit všechny starší Škody, včetně Felicií a Fabií Euro 3 do roku výroby 2005 a později.**

Na E 10 nemohou dlouhodobě jezdit, nebo se provoz nedoporučuje těmto typům vozidel:

Škoda Felicia (typ 791, 795, 797), modelové ročníky 1995-2002

Škoda Favorit, Forman, Pick Up (typ 781, 785, 787) a všechny další modely, vyrobené před rokem 1989

Fiat – všechny modely včetně EURO 2 do roku výroby 2000 s výjimkou Barchetta 1.8 16V, Bravo (typ 182)/ Brava (typ 182)/ Marea/ Multipla/ Palio 1.6 16V, 2.0 16V, Punto (typ 188) 1.8 16V, Sitlo 1.6 16V, 1.8 16V, 2.0 20V. Platí to i pro Fiat 126 BIS a 126p až do ukončení výroby.

Všechny automobily zn. Tatra.

Všechny motocykly Piaggio vyrobené do 1. 1. 2000, včetně dvoutaktních.

Všechny motocykly JAWA, ČZ, Manet, Stadion, Pionýr, Ogar..., všechny Velorexy – nemají palivový systém dlouhodobě odolný účinkům bioložky (**leptání a bobtnání hadic, narušování pryžových těsnění a tekutých těsnění na bázi šelaku.**) Nikdo netestoval Trabanty a Wartburgy (vzhledem ke stáří a početnímu výskytu), na základě poznatků z provozu je předpoklad rozkladu pryžových těsnění, křehnutí hadic a praskání odkalovacích nádobek.

A tak bychom mohli pokračovat dále – viz tabulka v metodickém VDIK – VDA v příloze.

Jen vybraný segment benzínových stanic bude od 1. 1. 2019 prodávat aditivovaná paliva bez bioložky (ethanolu), např. Benzina Verva 98 a Verva 100 (vozí se z Rakouska).

Shell V Power Nitro – v letním období obsahuje 4% modifikované čisticí bisložky ETBE a 3% bioethanolu

Shell V Power Nitro Racing (100) – ethanol neobsahuje

Maxxmotion 100 – ethanol neobsahuje

Verva 98, 100 – ethanol neobsahuje, obsahuje přídavek ETBE

Optimal 95e – ethanol obsahuje

Carrera 100 (ÖMW) – 4,9% bioethanolu + 10% ETBE

Shell V Power Diesel – bio neobsahuje

Maxxmotion Diesel – je bio druhé generace

Verva Diesel – bio obsahuje

Optimal Diesel – bio neobsahuje

E 10 – obsahuje 10% bio složky (etanolu)

Budete ovšem platit větší cenu za tzv. prémiový benzín.

Co to je ETBE?

Ethyl-terc. butyl éter. Potenciální náhrada MTBE v automobilových benzínech za účelem zvýšení podílu „biosložek“ využívaných jako motorová nebo jiná paliva. Jeho výroba je obdobná jako u MTBE a vychází z etanolu a izobutenu. Vzhledem k tomu, že jako zdroj použitého etanolu se uvažuje výhradně líh vznikající kvašením zemědělských produktů, je výroba ETBE z podstatné části kryta surovinou z obnovitelných zdrojů. Přídavek ETBE do motorových benzínů nepředstavuje technický problém, protože ETBE (stejně

jako MTBE) má vysoké oktanové číslo, je s benzínem neomezeně mísitelný a má poměrně nízkou tenzi par. Tím se ETBE stává z hlediska kvality konečného produktu – automobilového benzínu – méně problematickou než mísení etanolu přímo do benzínu.

Když budete jezdit na benzín E 10 – nesmíte jej nechat v nádrži přes zimu, pokud nejezdíte autem, nesekáte sekačkou trávu. Jeho skladovatelnost je max. 3 měsíce, k oddělování bioložky a vázané vody dochází už v průběhu jednoho měsíce a dělá pak velké problémy při startování. Kovové nádrže silně rezivějí, díky lihu v nádrži vnikají bludné proudy a poškozují palivová čerpadla, když jsou elektrická, lih vyplavuje změkčovadla z plastů (lámou se palivová vedení, plastové díly vstřikování). Spotřeba benzínu vzroste průměrně o 4,5%.

;Pokud budete jezdit na E 10, je potřeba u starších aut provést změnu nastavení poměru vzduch – benzín (pokud to vůbec jde), zkrátit interval výměny motorového oleje na 2/3, pokaždé se musí měnit filtr, častěji se musí měnit svíčky v motoru (pokud je to benziňák). Ani dvoutakty na E 10 nejedou dobře – musí se přidávat více oleje do benzínu a pravidelně se musí vyjíždět nádrž. Pokud máte doma sud bolševického benzínu – radujte se, jeho životnost byla prakticky neomezená (na benzín od Wehrmachtu také dodnes nastartujete).

Zelené šílenství pokračuje dál „řepné chrásty“ v benzínu nemají s ekologií nic společného, je to obrovský byznys). Evropský parlament na začátku července 2016 schválil emisní limity pro stroje poháněné spalovacími motory, které nejsou určeny k dopravě po silnicích, jako jsou například sekačky na trávu, lodě, buldozery či diesellové lokomotivy. Podle europoslanců zplodiny z těchto strojů zatěžují životní prostředí, a proto by se jich měla týkat podobná omezení, jaká už platí například u automobilů. Pro nová pravidla zvedlo ruku 623 evropských poslanců, včetně českých, proti jich bylo pouhých 57.

Předejdu Vaší divoké diskusi. Na co budou jezdit starší auta a motorky?

Na to, co bude bez biosložky. Fiaty mající vysokootáčkové motory budou patrně ve výhodě u vysokootanových benzínů. Dvoutakty (Trabi, Jawa, ČZ...)? Při vyšším obsahu bio složky se špatně rozpouští olej a motory se rychleji opotřebují. Hodně stará auta už před válkou jezdila na lihobenzín – po seřízení by mohla zase jezdit. Jenomže kdysi byla těsnění samá kůže, fíbr, korek, metaloplastik, apod. Nevíte co je to metaloplastik? Mám ho doma ještě část role. Z něj se vysekávala těsnění pro motory, zejména pod hlavy a ventilová víka.

Napadá mně jedině tato hláška. Varování říšského ministra zdravotnictví: Pančování benzínu etanolem způsobuje sebevraždu motoru. A někteří z Vás se pořád diví, proč manželé Poláškoví pořád kupují stará jízdní kola a postupně s nimi plní půdu na svém domě...

Musím ještě něco přidávat do benzínu? Ano – v řadě případů musíte.

Do všech veteránů, které ještě nemají tvrzená sedla ventilů, musíte přidávat náhražku tetraethylu olova – přípravek Vif Benadit Ba na bázi sloučenin draslíku (100 ml, cca 25 Kč se přidá na 40 l benzínu). Obchodní název je BENADIT BA FORTE. Např. Benadit (nebo nějaký jiný adekvátní přípravek) byste měli přidat i do nádrže JAWY 500 OHC – původně byla konstruována na benzín s oktanovým číslem 65 (rozpínal se a hořel pomaleji). **Pozor: Nesmíte přidat do nádrží benzínových aut s katalyzátorem!**

Do nádrže kterých aut musíte přidat Benadit:

Všechny Fiaty s benzínovým motorem do roku výroby cca 1983-85: ...Fiat 500, 600, 850, Fiat 124 včetně Coupé a Spider, 125, 126, 127 včetně Sport, 128 včetně Sport Coupé (také starší X 1/9 bez katalyzátoru a vstřikování), 130, 131 včetně Sport, Ducato 1.8; FSO a FSM (127p, 126p, 127p, 131p, Polonez) – všechny typy.

Fiat Fiorino Mk I, Panda Mk I, Ritmo, Regata a Uno mají tvrzená sedla, pokud mají motory typu FIRE. Alfa Romeo – zhruba od roku 1983 mají mít všechny tvrzená sedla ventilů.

Starší Fiaty mají hliníkové hlavy a vsazená sedla z litiny tř. 422431 – tudíž se musí chránit proti zaklepávání a obrušování přísadou.

Majitelé posledních Fiatů 126p s katalyzátorem EURO 1 také nemusí přidávat přísadu.

Zastava – všechny typy nemají tvrzená sedla.

Lancia – A 112, Beta, Delta, Gamma, Prisma, Thema, Trevi a Y 10 (starší modely) nemají tvrzená sedla. SEAT Fura a Panda nemají tvrzená sedla.

Tvrzená sedla mají všechny typy Žiguli, Lada a VAZ od začátku výroby, naproti tomu všechny starší Volhy a UAZy nemají tvrzená sedla.

Tvrzená sedla nemají všechny Tatry až do typu 613.4 a motoru č. 10740 a výše.

Tvrzená sedla nemají všechny Škody až do typu 742 (Maxík) a 743 (Rapid) včetně s výjimkou motorů 135 a 136: hlava bočního nálitku a bez vývrtnu do 6/1992, znak Škoda natřen bíle – provoz jen s Benaditem; hlava nálitku s vývrtem do 6/1992, znak Škoda natřen modře – tvrzená sedla, bez Benaditu; hlava nálitku bez vývrtnu od 6/1992, znak Škoda natřen zeleně – tvrzená sedla, bez Benaditu. Wartburgy a Trabanty se čtyřdobými motory – majitelé nemusejí přidávat Benadit. Do dvoutaktů se Benadit nelije.

Pokud jste si schovali naše perspektivní varování z roku 2016, už tehdy jsme varovali, že se blíží datum, kdy budeme shánět do starých aut použitelný benzín jako banány a mandarinky za bolševika. Ten čas už je tady. Na rozdíl od strašení děsivou dodatkovou ekodaní doba dominantního „biosajraťu“ přichází. Proto z principu nevolím a nebudu volit sluníčkáře, slunečnice, třešňový sad a krocany.

gr. Jaromír Polášek, předseda Old Fiat Clubu

Stát zpřísňuje dozor nad stanicemi technické kontroly

Stát od letošního ledna reálně přitvrdil nad dozorem stanic technických kontrol (STK). Hlídkají je krajské úřady, ale nad těmi ještě bdí dozorový tým ministerstva dopravy.

Mezi šoféry se toho o dozoru nad STK hodně mluví, zda s tou či onou závadou se dá, nebo už nedá projít, a jak si na ministerstvu prohlížejí fotografie, ale že jich je tolik, že toho pramálo uhlídají. Právo proto nahlédlo do zákulisí.

„Korupce se musí přestat vyplácet, proto se zvyšuje represe. Úplatek na STK bude dražší než oprava. Ať u nás jezdí starší auta, ale ať jsou ve stavu, aby nikoho neohrožovala,“ říká šéf ministerského dozoru nad STK Ivan Novák, ředitel Odboru provozu silničních vozidel Ministerstva dopravy.

Novák je bývalý policista a jeho zástupce rovněž. Je jasné, že sice každé auto na STK nevidí, ale jsou to zapálení „lovci vraků“. Na ministerstvu je jich pět. Chodí na tajné prověrky přímo do STK podle plánu, na udání i namátkou.

„Z krajského úřadu se musí každá STK zkontrolovat jednou za tři roky. Tam je na to určen jeden až tři lidé. My zase kontrolujeme kraje. V STK děláme 200 kontrol ročně,“ upřesňuje Novák.

Když jedou z ministerského dozoru na číhanou, většinou sedí v autě na parkovišti před STK. Počkají, až vyjede ven vytipovaný vůz, a nechají ho policií zastavit.

„Můžeme při kontrole nařídit zpětnou prohlídku. V podstatě je to policejní práce. Zákon umožňuje i fyzické sledování. Od října budeme moci udělat kontrolní nákup služby, budeme moci posílat nastrčená auta,“ potvrdil Novák.

Podvod odhalila deka

Největší bič na STK jsou data střádaná do jednoho místa. Ministerský dozor disponuje on-line databází všech registrovaných aut, kde se inspektorům vybaveným notebooky v reálném čase ukazují právě prověřovaná vozidla, která do STK přijela; i auta, jež si z nějakého důvodu prověřují zpětně. Mohou nahlížet do historie protokolů, porovnávat fotky z emisí a technických kontrol.

A jeden případ z praxe: majiteli ilegálního závodního BMW to zřejmě léta vycházelo, na STK dostával razítko „způsobilý provozu“, ale jednou opona spadla, a to doslova. Nejprve byl na emisích v jižních Čechách, kde bylo vozidlo jednou nafoceno a zdálo se v pořádku, jenže na STK v Praze při dalším povinném fotografování ze zadního skla trochu sklouzla černá deka a odhalily se zpevňovací rámy používané v závodních autech.

Průsvih měl nejen majitel vozu, ale i technik. Nutno dodat, že po ilegálních závodnících se snaží jít i autokluby.

V případě velkých pochybení či podvodů riskuje ztrátu licence celá STK. To hrozí v jednom z dosud neuzavřených případů, kdy senior naboural kvůli selhání brzd, při nehodě byl jeden člověk těžce zraněn, jenže auto mělo čerstvou technickou. Vyšetřovatelé se nyní ptají, jak mohl projít.

„Auta se povinně fotografují, aby byla jistota, že vůz byl vůbec fyzicky na STK, to samé se zavedlo na emisích od ledna 2018. A protokol jde rovnou do našeho systému. Každá prohlídka, vozidlo a technik mají svůj čárový kód. Když auto najede na kontrolní stanoviště pracoviště, technik identifikuje sebe i vozidlo, tento údaj se spáruje a musí do pěti minut pořídít první fotografii,“ popisuje Novák.

Náklad'ák jako přízrak s čerstvou technickou

Fotí se přední a zadní část vozidla, VIN štítek, pomocný VIN za čelním sklem, stav počítadla ujeté vzdálenosti.

„Nezakazujeme si udělat jakoukoliv fotografii navíc, třeba u podvozků, obzvláště u dovozových vozidel. Někdy tak zaměstnavatelé, majitelé STK, kontrolují zaměstnance. Není to povinnost,“ dodal Novák.

I tak ale policisté a pracovníci dozoru při terénních akcích narážejí na vozidla, jež právě dostala technickou prohlídku, ale mají sjeté kotouče nebo jsou na tom třeba jako jedno nákladní auto na Plzeňsku s rámem prorezlým natolik, že byl zázrak, že vůbec drží pohromadě.

A co třeba rezavé blatníky? Rez nesmí na blatníku nebo podběhu tvořit ostré hrany, nesmí být rezavé nosníky. Stejně tak nevádí prasklý nárazník, který je odborně zavařený, nýtování doma na koleně ale už ano. „Když je to hladké, odborně opravené, tak projde,“ upřesňuje Novák.

Připomíná, že policie může také provádět silniční kontrolu, i když řidič má platnou technickou. Mají-li ale policisté důvodné podezření, že vůz přesto není způsobilý, tak mohou řidiči nařídit, aby s ním odjel na nejbližší STK. V případě závady ji pak platí za vlastníka řidič. Pokud bude vozidlo bez závad, prohlídku uhradí policie.