

► JAK OŠDIT KONTROLU?

Někteří řidiči si půjčují díly motoru nebo zkoušejí zmást elektroniku (ilustrační foto).



Foto: ČTK/Wavebreak Media LTD

S půjčenými díly na STK

Jak projít technickou kontrolou a neutratit kvůli tomu desítky tisíc za nutné opravy obstarožního auta? Češi jsou na obcházení pravidel experti. Jedna z firem dokonce vymyslela půjčování dílů pouze na STK.

Návštěva STK je pro některé majitele aut noční můrou. Problémem mohou být i emise, zvláště u diesellových motorů, které nemají správně fungující filtr pevných částic, takzvaný DPF. Filtr se časem zanáší, což způsobuje jeho omezenou funkci, a tudíž problémy při technické kontrole. Jenže jeho výměna stojí desetitisíce, a tak řidiči hledají levnější řešení, někdy na hranici zákona.

Společnost Profichip, která se specializuje na úpravy automobilů, vymyslela zajímavý trik. Za poplatek řidičům před STK zanesený filtr vymontovala a nahradila ho novým. A po technické kontrole pak do vozidla vrátila starý filtr. Byznys jí fungoval až do ledna, když se ale o něj začala zajímat média, službu pozastavila. Její legálnost údajně zkoumají právníci. „Nechceme nabízet službu, která není legální, i když si myslíme, že jsme nic špatného nedělali,“ uvedl pro časopis Svět motorů David Konečný, zástupce pražské pobočky firmy. „Zájem o službu měli nejčastěji zákazníci, kteří momentálně neměli peníze a plánovali nákup nového filtru. Jenže se jim blížila STK a potřebovali jezdit,“ dodal.

Česká cesta

Na zamaskování zaneseného filtru pevných částic před zraky mechaniků STK existují i další triky. Některé firmy

například nabízejí úpravu řídicí elektroniky ve voze tak, aby nepožadovala údaje poskytované filtrem DPF. Software vyhledá funkce související s filtrem a prostě tato data odstraní. Jenomže tento postup je na ústupu. Od kauzy s emisemi u vozů automobilky Volkswagen jsou stanice technické kontroly už mnohem obezřetnější.

Ačkoli ceny filtrů většinou nejsou nijak vysoké, jejich výměna vyžaduje demontáž motoru, takže je třeba připočítat práci mechaniků. Češi proto zkoušejí leccos, aby ušetřili. „Někdo ho třeba provrťává, jiný se snaží saze mechanicky vyloukat. Další možností je navštívit značkovou opravnu, a jak známo, servisy neopravují, ale vyměňují. Což samozřejmě stojí peníze. Podle druhu auta vyjde

taková výměna na třicet, čtyřicet tisíc korun,“ říká Jiří Kocourek ze společnosti I.O.B., jež se zabývá dekarbonizací pohonných jednotek.

Pětina cena díky novince

Co se vlastně děje s autem, když filtr pevných částic nefunguje správně? Nemůže být jeho zanesení pro osádku vozu nebezpečné? Na správné fungování filtru pevných částic má velký vliv provoz auta, v ideálním případě prý DPF vydrží i 300 tisíc najetých kilometrů. Jestliže však v něm nedochází k samočinné regeneraci, časem se zanesou, auto přejde do takzvaného nouzového režimu, rozsvítí se kontrolka, nastaví se servisní modus a motor vyprodukuje třeba jen 2000 otáček, více už ne. Ve starších typech sice vozidlo funguje dále, ovšem extrémně se snižuje jeho výkon a zvyšuje kouřivost. Auto se prostě chová nestandardně. Mimochodem: provoz automobilu s vyřazeným filtrem je například v Německu nebo Rakousku trestným činem. Stačí se podívat na výfuk nebo podržet u jeho koncovky bílou rukavici a černá stopa má za následek velkou pokutu a odstavení vozidla.

Podle odborníků ale dnes již lze problém s filtrem vyřešit výrazně levněji než jeho výměnou, a přesto legálně. I v Česku už se používá nová technologie čištění z USA. „Filtr dokáže speciální chemickou cestou vyčistit, aniž se demontuje motor, vůz tedy nemusí být v servisu několik dní. Proces trvá dejme tomu čtyři hodiny a jeho cena je pětina oproti výměně celého filtru. A všechno je podle pravidel,“ uvedl Kocourek.

Jaroslav Vít ■

■ Filtr pevných částic

Diesellové motory mají spoustu výhod, ale také jednu nepěknou vlastnost. Při spalování nafty vznikají saze, které mají škodlivý vliv na lidský organismus. Pevné částice, tedy mikroskopické saze, jsou tím nejhorším, co automobily produkují. Automobilky se snažily rizika zmenšit, od roku 2000 se ve vznětových motorech začaly objevovat takzvané filtry pevných částic, jež jsou od roku 2010 povinné ve všech nových autech s diesellovým pohonem.