

Hledání náhrady za Peugeot 106 – nákup nového vozu

Již v roce 2016 bylo zřejmé, že s Peugeotem 106 na další technickou prohlídku již nepojedu, neuvažoval jsem ani o prodeji – kvůli pár tisícovkám, které bych za prodej získal, mně nestálo za to martyrium spojené s prodejem a převodem vozu. Byl jsem tedy již od počátku rozhodnut nechat auto ekologicky zlikvidovat. Snad to byl zvyk, mít k dispozici dvě auta, či snad to byla potřeba vozu s karoserií typu hatchback, ve kterém by se daly převézt objemnější věci, to sám přesně nevím. Důležité bylo, že jsem začal přemýšlet, čím bych mohl Peugeot 106 nahradit.

Peugeot 206 1,4

Jelikož Peugeot 206 se mně vždy líbil, první volba padla na tento typ. Měl jsem představu o koupi staršího vozu, maximálně do 10 let stárí. Ihned jsem začal mapovat situaci na trhu s ojetými vozy, do akce zapojil i kolegu z Renault Car Clubu Petra Majvalda, který pracoval v bazaru AAA Auto. Ono totiž, když o něco jde a mně na tom záleží, dokáží být velice aktivní a tvůrčí.

Po několika pokusech jsem zjistil, že získat slušné auto z bazaru AAA Auto je téměř nemožné, což mi kolega Majvald potvrdil, rozšířil jsem okruh zájmu na celou republiku a prohlížel si nabídky ojetých vozů u autorizovaných prodejců.

V únoru 2016 mě zaujala nabídka vozu Peugeot 206 1,4i 55 kW u prodejce Das Welt Auto v Liberci. Jednalo se o vůz z roku 2007, najeto měl 49 583 km a prodejní cena činila 99 000,- Kč. Na fotografii vypadal vůz velmi zachovale a navíc se mně líbila krásná červená barva jeho karoserie. Rozhodl jsem se vůz si osobně prohlédnout.



Domluvil jsem se tedy s Jirkou Klikou a jednu únorovou sobotu vyrazili společně do Liberce. Když jsme si ale vůz osobně prohlédli, zjistili jsme, že stav vozu zase až tak vynikající není. Auto mělo celou řadu různých škrábanců a „třukanců“, které na fotografii vidět nebyly. Nejzávažnější však bylo prokorodování karoserie pod levou zadní svítlou, což by znamenalo prakticky ihned z bazaru jet ke klempíři, protože takhle bych nemohl auto Heleně představit. Z tohoto důvodu jsem byl velice stavem vozu zklamán, že ani ke zkušební jízdě nedošlo. Prodejce sice tvrdil, že „se určitě domluvíme“ a nabízel slevu. Problém byl v tom, že on měl na mysli slevu tak cca 5 tis. Kč a já naopak bych byl ochoten o slevě uvažovat, kdyby prodejní cena činila tak 70 tis Kč. Vzhledem k tomu, že za tuto cenu oni vůz vykoupi (což zjistil Jiřík bystrým pohledem do materiálů prodejce), bylo zřejmé, že se na prodejní ceně nedomluvíme. Odjeli jsme tedy z Liberce s nepořízenou.

V další fázi jsem se zaměřil většinou na soukromé inzeráty. Zde byl problém v tom, že kdykoliv jsem narazil na slušný vůz, který by mě zajímal, tak po zavolání majiteli jsem se dozvěděl, že vůz je již dávno prodán. Takto jsem zkusil cca 10 inzerátů, a když jsem neuspěl ani v jednom případě, došlo mi, že cesta k autu přes ojetý Peugeot 206 prostě nevede.

Do toho vstoupila opět Helena, která prohlásila, že nějaké peníze máme, tak bychom si mohli koupit auto nové, pokud to bude tak do 200 tis. Kč. Koupí nového vozu by se rovněž eliminovala rizika spojená s koupí vozu ojetého. S tím jsem nemohl nesouhlasit a byl pyšný, jak moudrou mám ženu.

Dacia Sandero 1,2 55 kW

V případě nového vozu jsem začal uvažovat o voze Dacia Sandero 1,2 55 kW. Na voze mě zaujal líbivý vzhled, velice příznivé výsledky různých testů, výborný motor z Renaultu Clio, velmi příznivá cena a v neposlední řadě i skutečnost, že soused v domě si tento vůz před několika lety pořídil a byl s ním velice spokojený.

Vrhnul jsem se na nabídky prodejců vozů Dacia, kde jsem ale z hrůzou zjistil, že Dacia Sandero se již se čtyřválcovým motorem 1,2 nevyrábí. Tento motor byl nahrazen buď přeplňovaným tříválcem 0,9 a nebo atmosférickým tříválcem 1,0 SCe.

Tříválec jsem nechtěl, přeplňovaný už vůbec ne. Přesto jsem si přečetl test vozu Renault Twingo s motorem 1,0 SCe. Nemá význam popisovat celý test, stejně si to již přesně nepamatuji. V paměti mně utkvělo jen sdělení, jak je motor líný, hlučný, jak se do kabiny přenášejí vibrace a vrcholem všeho bylo sdělení, že je třeba zkoordinovat práci s plynem a spojku při rozjíždění, aby motor nechcípł. To už mě rozzuřilo natolik, že jsem znechuceně odložil test a definitivně přijal rozhodnutí, že tříválec ne.

Zkusil jsem ještě obvolat prodejce v republice, zda by neměli nějaký vystavený vůz, který by po 31.12.2016 prodali. V celé republice to byly pouze dva vozy, oba již však byly zamluveny. Zkusil jsem pak ještě začátkem roku 2017 tyto prodejce obvolat, zda si to tito zákazníci nerozmysleli – bohužel nerozmysleli a oba vozy byly již prodané.



Následně se mi do ruky dostal test vozu dacia Sandero 1,0 SCe, který sice vyzněl o něco lépe než test Twinga, žádný zázrak to ale nebyl. Z testu vyjímám:

Zásadní změnu pod přední kapotou představuje benzinový tříválec bez turba 1.0 SCe/54 kW, který se stal novou základní pohonnou jednotkou Sandera. Z této role poslal do důchodu čtyřválec 1,2 litru.

Z hlediska dynamiky nepatří nový motor pro Sandero mezi rychlíky, avšak na trhu malých hatchbacků najdete i horší.

Musím říct, že jsem se nového základního motoru pro Sandero bál, protože v Renaultu Twingu na mě působil velmi špatným dojmem. I proto jsem byl nakonec docela příjemně překvapený.

Proti Twingu motor 1.0 SCe pro Sandero aspoň trochu posílil - o 2 kW a 6 Nm, což není mnoho, ale měl jsem pocit, že alespoň v městech po rovince na nižší rychlostní stupně působí relativně živým dojmem, kdežto u Twinga mi připadal mrtvý za všech okolností.

Do kopců a na dálnici na pětku se samozřejmě trápil a musel jsem i v dvoučlenném obsazení velmi často podřazovat, několikrát i z pětiky na trojku.

I laik velmi rychle pozná, že pod kapotou vrčí tři válce a ne čtyři. Nejen kvůli specifickému zvuku přecházejícího od hrubého vrčení až k pištění ve vyšších otáčkách, ale zejména kvůli

značným vibracím v nižších otáčkách. Při 1500/min. se klepe jako drahý pes po nechtěné koupeli v Baltu. Cítil jsem to nejen ve volant, ale i v sedacích částech.

Motor bych doporučil hlavně důchodcům, kteří jezdí maximálně ve dvou, minimálně po dálnicích a ideálně po rovině. Vyloženě trápit se bude při plném naložení v kopcích a na dálnici.

Tak se rozplynul sen o tom, že si koupím jako nový vůz Dacia Sandero. Co ale dál?

Fiat Punto 1,2 51 kW

Celý nešťastný jsem začal procházet nabídky jednotlivých značek a hledal něco cenově přijatelného, ale hlavně auto, které by mě neodpuzovalo již svým vzhledem.

Jednou, když jsem šel na oběd, všiml jsem si zaparkovaného vozu Fiat Punto a připustil, že vypadá pěkně. Na internetu a v motoristických časopisech jsem začal hledat informace o Fiatu Punto. Po přečtení několika testů ve Světě motorů, které začínaly např. slovy: „*Od té doby, co Fiat vyrábí auta, která nereznou a v celkem obstojné kvalitě ...*“, případně testů na internetu, jsem došel k názoru, že Fiat Punto by nemusela být až tak špatná volba.

Vzhledem k tomu, že Fiat by měl nahradit Pind'u, hned od počátku jsem neuvažoval o jiné motorizaci než se základním osmiventilovým čtyřválcem 1,2 cm³. Jedná se o motor starší konstrukce, jehož hlavní devizou by měla být spolehlivost, dlouhá životnost a příjemný zátaž již od nízkých otáček, jak tomu u osmiventilových motorů bývá. Jeho výkonové parametry nejsou nijak oslnivé, nicméně ve spojení s krátce odstupňovanou převodovkou se s vozem dá jezdit docela svižně.

Pro informaci uvádím základní technické parametry:

Objem válců:	1 242 cm ³
Max. výkon:	51 kW/5 500 ot/min
Max. točivý moment:	102 Nm/3 000 ot/min
Maximální rychlost:	156 km/h
Zrychlení 0 – 100km:	14,4 s

V únoru 2017 jsem oslovil prodejce Fiatu v Praze a některé vybrané prodejce ze Středočeského kraje. Z došlých odpovědí jsem vybral Autocentrum Srba Servis s.r.o. v Jílovišti. Důvodem tohoto rozhodnutí bylo perfektní technické zázemí prodejce a servisu, blízkost od bydliště, příznivá nabídnutá cena, ale především příjemné vystupování a jednání s ředitelem prodeje panem Čejkou.

Popisovat podrobně předprodejní úkony i samotný prodej by bylo nudné, prostě ve čtvrtek 27. dubna 2017 jsem byl s panem Čejkou domluvený na převzetí vozu. Jirka Klika mě dovezl do již zmíněného Srba servisu, kde na mě již čekal pan Čejka a krásný červený Fiat Punto.

Tak se nový Fiat (mnou přezdívaný „Punt’a“) stal dalším členem rodiny. Pokaždé když k němu přijdu, pozdravím ho „Bon Giorno“. S vozem jsem spokojený a splnil má očekávání.



Fiat Punto 1,2 51 kW – „Punt’a“ (červenec 2017)

Na další fotografii je vidět motorový prostor, kdy vše je přehledné a přístupné, nevýhodou je zcela odkrytý motorový prostor odspoda, což může způsobovat jeho znečištění. Poslední fotografie představuje pohled na „pracoviště řidiče“, kdy se dle mého názoru designerům podařilo dát klasické přístrojové desce s analogovými přístroji moderní a efektní vzhled.

