VÁCLAV MINÁŘ

GRADA

MODERNÍ UČEBNICE A TESTOVÉ OTÁZKY

AUTOŠKOLA

2026

DOPORUČUJE ASOCIACE AUTOŠKOL

- **Nejaktuálnější testové otázky**
- Bodová hodnota otázek
- Pravidla silničního provozu
- Dopravní značky s komentářem
- Teorie a zásady bezpečné jízdy
- Kontrola a údržba vozidla a skútru
- Zdravotnická příprava

AKTUALIZACE K 5. 1. 2026

ANIMACE A VIDEA, ZÁKONY A VYHLÁŠKY, AKTUALIZACE NA WWW.GRADA.CZ

Václav Minář

Autoškola 2026

Moderní učebnice a testové otázky

Vydala Grada Publishing, a.s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, **www.grada.cz**
tel.: +420 234 264 401
jako svou 10 376. publikaci

Odpovědná redaktorka Věra Slavíková
Sazba Jan Šístek
Fotografie na obálce archiv firmy ŠKODA AUTO a.s.
Fotografie v knize autor, Ministerstvo dopravy ČR
Soubory ke stažení k této publikaci uvedené na www.grada.cz
poskytl BESIP (www.ibesip.cz), dopravní portál Zákruta (www.zakruta.cz) a www.BOZP.cz
ve spolupráci s www.driving.cz a profikomiks.cz

Počet stran 384
První vydání, Praha 2026
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod a.s.

© Grada Publishing, a.s., 2026
Cover Design © Grada Publishing, a.s., 2026

Podklady pro tuto publikaci poskytlo Ministerstvo dopravy ČR
Soubor fotografií a obrazových vyobrazení je obsažen ve Věstníku dopravy, znění k datu 5. 1. 2026

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy
Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude trestně stíháno.
Automatizovaná analýza textů nebo dat ve smyslu čl. 4 směrnice 2019/790/EU a použití této knihy k trénování AI jsou bez souhlasu nositele práv zakázány.

Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.

ISBN 978-80-271-8411-8 (pdf)
ISBN 978-80-247-1933-7 (print)

Obsah

Úvod 6

Jak pracovat s knihou 6

Nejvýznamnější novinky v silničním zákonu 8

1 Kontrola a údržba vozidla 9
1.1 Detailní kontrola vozidla 9
1.1.1 Vozidlo 9
1.1.2 Motorový prostor 12
1.2 Rychlá kontrola vozidla před každou jízdou 15
1.3 Řešení běžných problémů 16
1.3.1 Výměna poškozeného kola 16
1.3.2 Výměna žárovky 19
1.3.3 Výměna pojistky 20
1.3.4 Instalace tažného oka 20
1.3.5 Nouzové startování 21
1.4 Kontrola a údržba skútru 22
1.4.1 Popis ovládacích prvků 23
1.4.2 Údržba skútru 23
1.4.3 Povinná výbava 25
1.4.4 Ochrana před krádeží 25

2 Seznámení se s vozidlem a základní úkony 26
2.1 Seznámení se s vozidlem 26
2.1.1 Ovládací prvky vozidla 26
2.2 Úkony a dovednosti, nezbytné před zahájením jízdy 35
2.2.1 Nastupování a vystupování z vozidla 35
2.2.2 Správná poloha za volantem 35
2.2.3 Bezpečnostní pás 36
2.2.4 Parkovací brzda 36
2.2.5 Startování motoru 36
2.2.6 Zpětná zrcátka 37
2.2.7 Ovládání volantu 37
2.2.8 Řazení převodových stupňů 38
2.3 Základní jízdní úkony 41
2.3.1 Rozjezd 41
2.3.2 Rozjezd do svahu 42
2.3.3 Jízda 42
2.3.4 Zpomalení a zastavení 43
2.3.5 Couvání 43
2.3.6 Jízda s automatickou (samočinnou) převodovkou 44
2.3.7 Jízda s elektromobilem 45

3 Zásady bezpečné jízdy . . . 47
3.1 Předpoklady a podmínky bezpečné jízdy . . . 47
3.1.1 Dobrý stav vozidla . . . 47
3.1.2 Stav a povaha řidiče . . . 48
3.1.3 Způsob jízdy . . . 49
3.1.4 Počasí a denní doba . . . 50
3.2 Jízda na různých typech pozemních komunikací . . . 53
3.2.1 Město . . . 53
3.2.2 Menší obec . . . 53
3.2.3 Dálnice a silnice pro motorová vozidla . . . 54
3.2.4 Silnice . . . 55
3.3 Manévry, nezbytné při řízení vozidla . . . 56
3.3.1 Parkování . . . 56
3.3.2 Předjíždění . . . 57
3.3.3 Jízda s přívěsem . . . 57
3.4 Nebezpečné situace a jejich řešení . . . 58
3.4.1 Základní pojmy . . . 58
3.4.2 Nouzové brzdění . . . 59
3.4.3 Úhybný manévr . . . 60
3.4.4 Aquaplaning . . . 61
3.4.5 Smyk . . . 61
3.4.6 Řízená nehoda . . . 63
3.4.7 Vozidla s právem přednostní jízdy . . . 63
3.5 Jízda na skútru . . . 64
3.5.1 Výbava a oblečení . . . 64
3.5.2 Manipulace se skútrem . . . 65
3.5.3 Nácvik základních jízdních úkonů . . . 66
3.5.4 Jízda v provozu . . . 68
3.5.5 Psychologické aspekty jízdy na skútru . . . 71
3.5.6 Nebezpečné situace a jejich řešení . . . 72

4 Pravidla provozu na pozemních komunikacích . . . 74
4.1 Zákon 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích . . . 74
4.1.1 Vymezení základních pojmů . . . 74
4.1.2 Povinnosti účastníků silničního provozu . . . 75
4.1.3 Jízda po pozemních komunikacích . . . 79
4.1.4 Jízda ve zvláštních případech . . . 90
4.1.5 Zvláštní ustanovení pro provoz vozidel . . . 92
4.1.6 Přeprava osob a nákladu . . . 94
4.1.7 Zvláštní ustanovení pro chůzi a jízdu nemotorových vozidel . . . 95
4.1.8 Úprava provozu na pozemních komunikacích . . . 97
4.1.9 Řidičské oprávnění a řidičský průkaz . . . 104
4.1.10 Registr řidičů a porušení povinností stanovených zákonem . . . 112
4.2 Související předpisy . . . 120
4.2.1 Zákon 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích . . . 120
4.2.2 Vyhláška č. 82/2012 Sb. o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích (vyhláška o technických silničních kontrolách) . . . 122
4.2.3 Vyhláška 343/2014 Sb. o registraci vozidel . . . 123
4.2.4 Zákon 30/2024 Sb. o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla . . . 123
4.3 Dopravní značky (vyhláška 294/2015 Sb.) . . . 124

4.4 Řešení průjezdu křižovatkou 171
4.4.1 Přehled dopravních situací 171
4.4.2 Cvičné situace z pohledu řidiče 173

5 Zdravotnická příprava 174

6 Zkušební testové otázky 178

Pravidla provozu (otázky 1.1–1.447) 179
V testu je 10 otázek za 2 body, maximálně 20 bodů

Zásady bezpečné jízdy a ovládání vozidla (otázky 2.1–2.151) 243
V testu jsou 4 otázky za 2 body, maximálně 8 bodů

Dopravní značky (otázky 3.1–3.223) 266
V testu jsou 3 otázky za 1 bod, maximálně 3 body

Dopravní situace (otázky 4.1–4.156) 306
V testu jsou 3 otázky za 4 body, maximálně 12 bodů

Podmínky provozu vozidel (otázky 5.1–5.46) 355
V testu jsou 2 otázky za 1 bod, maximálně 2 body

Související předpisy (otázky 6.1–6.93) 361
V testu jsou 2 otázky za 2 body, maximálně 4 body

Zdravotnická příprava (otázky 7.1–7.35) 375
V testu je 1 otázka za 1 bod, maximálně 1 bod

Nezařazená otázka (otázka 8.1) 379
V testu může být tato otázka za 1 bod, maximálně 1 bod

Ukázka zkušebního testu pro skupinu B 382
Test obsahuje celkem 25 otázek, maximálně 50 bodů. Pro úspěšné absolvování zkoušky je nutné dosáhnout minimálně 43 bodů.

Ukázka záznamu o dopravní nehodě 384

Úvod

Kniha, kterou držíte v ruce, si klade za cíl co nejefektivnějším způsobem shrnout znalosti nezbytné pro získání řidičského oprávnění skupiny B a pro bezpečnou jízdu. Letošní vydání bylo přepracováno tak, aby bylo dosaženo přehlednější formy a informace obsažené v učebnici byly snadněji zapamatovatelné.

Kniha obsahuje veškeré informace, které potřebujete k získání řidičského oprávnění, v maximálně stručné a srozumitelné formě, doplněné názornými barevnými ilustracemi. Výklad míří přímo k věci, nic důležitého a podstatného vám neunikne. Cílem této knihy je především pomoci čtenářům, aby se rychle naučili vše, co potřebují nejen k získání řidičského oprávnění, ale především k tomu, aby mohli celý život jezdit po silnicích bezpečně a spolehlivě.

V první kapitole se seznámíme s vozidlem jako takovým a podíváme se pod jeho kapotu. Pomohou nám při tom přehledné ilustrace. Kapitola nás provede základní údržbou vozidla a naučí nás zvládnout ty nejzákladnější poruchy, které jsme schopni vyřešit svépomocí. V druhé kapitole poznáme všechny ovládací prvky běžně vybaveného vozidla, zvládneme správný posed, seřízení volantu a zpětných zrcátek, rozjezd a jízdu. Třetí kapitola nás pak provede zásadami bezpečné jízdy. Naučíme se, jaké vlivy ovlivňují bezpečnost naší jízdy (a tím i bezpečnost ostatních účastníků provozu), pochopíme specifika různých prostředí a situací, do kterých se budeme s vozidlem dostávat. Najdeme zde i části věnované jízdě na skútru.

Ve čtvrté kapitole probereme všechna pravidla provozu na pozemních komunikacích, jak vyplývají z příslušných zákonných norem. Kapitola je rozdělena do čtyř částí, první je věnována ustanovením zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, další pak ostatním předpisům, třetí dopravním značkám a čtvrtá pak tomu, jak řešit průjezd křižovatkami různého typu.

Pátá kapitola nás velice názorně seznamuje s postupem při dopravní nehodě a se základy první pomoci. Poslední, šestá kapitola pak obsahuje kompletní testové otázky, které vám pomohou připravit se na závěrečnou zkoušku pro získání řidičského oprávnění.

Nedílnou součást učebnice představují i soubory ke stažení, které dostanete k dispozici zdarma na webové stránce nakladatelství **Grada, www.grada.cz** (do pole pro vyhledávání zadejte „Autoškola 2026“, na stránce této knihy se pak podívejte do sekce „Ke stažení“.) Najdete zde kompletní znění zákona 361/2000 Sb. a dalších souvisejících předpisů v elektronické podobě. Dalším bonusem pak jsou v těchto souborech obsažené odkazy na instruktážní videa a animace, které názorně vysvětlují a doplňují klíčová témata pravidel provozu na pozemních komunikacích. Poskytly je Samostatné oddělení BESIP Ministerstva dopravy ČR (www.ibesip.cz), dopravní portál Zákruta (www.zakruta.cz) a Bezpečnost práce BOZP (www.BOZP.cz) ve spolupráci s www.driving.cz a profikomiks.cz.

Jak pracovat s knihou

První část knihy je věnována výkladu všech relevantních témat a slouží k průběžnému studiu. V druhé části knihy najdete kompletní sadu aktuálně platných testových otázek, jejichž znalost je nutná k získání řidičského oprávnění pro všechny skupiny (A, B, C, D, E, T). Pokud otázky nejsou označeny příslušnou skupinou, platí vždy pro skupinu B, případně v kombinaci s některými dalšími skupinami. Pokud je u číselného kódu uvedena skupina, případně skupiny, platí otázka jenom pro ně. Nemusíte se učit zbytečně otázky navíc.

Každá otázka uveřejněná ministerstvem dopravy ve Věstníku dopravy je podle vyhlášky č. 167/2002 Sb. zařazena do dané skupiny otázek s odpovídajícím počtem bodů za její správné zod-

povězení. Ve Věstníku dopravy ale roztřídění podle bodové hodnoty provedeno není. Pro přehlednost jsme je zde seřadili do příslušných skupin a rozlišili bodovou hodnotu otázek barevným hmatníkem. Bez ohledu na bodové hodnocení je ale důležité naučit se všechny otázky správně zodpovědět.

Závěrečná zkouška z předmětu Předpisy o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnická příprava se od 1. července 2006 provádí výhradně formou elektronického testu (e-test). Vyplývá to z vyhlášky č. 298/2006 Sb., kterou se mění vyhláška č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb. Tato vyhláška nabyla účinnosti dne 1. července 2006.

Testy obsahují pouze schválené zkušební otázky, které jsou zveřejněny ve Věstníku dopravy. Případné nově schvalované otázky budou v souladu se zákonem s předstihem zveřejňovány ve Věstníku dopravy. Elektronické testy představují moderní způsob zkoušení žadatelů o řidičská oprávnění. Po odborné stránce testy odpovídají náročnosti současného silničního provozu, přitom jsou uživatelsky srozumitelné, neobsahují dříve obávané „chytáky“ a „slovíčkaření“.

Závěrečná zkouška se skládá z 25 otázek, každá otázka má pouze jednu správnou odpověď (ze tří uvedených). V některých otázkách je správná odpověď jedna ze dvou možností: „ANO – NE“. Jednotlivým otázkám je přiřazena konkrétní bodová hodnota. Maximální dosažitelný počet bodů je 50. Závěrečnou zkoušku pro získání řidičského oprávnění pro kteroukoli skupinu a podskupinu úspěšně absolvujete, pokud získáte **minimálně 43 bodů**.

10 otázek za 2 body	Pravidla provozu (zákon č. 361/2000 Sb. v § 1 až § 79)*
4 otázky za 2 body	Zásady bezpečné jízdy a ovládání vozidla
3 otázky za 1 bod	Dopravní značky (vyhláška č. 294/2015 Sb.)
3 otázky za 4 body	Dopravní situace (vyhláška č. 294/2015 Sb.)
2 otázky za 1 bod	Podmínky provozu vozidel (zákon č. 56/2001 Sb. a jeho prováděcí vyhlášky, např. č. 341/2014 Sb.)
2 otázky za 2 body	Související předpisy (zákon č. 361/2000 Sb.*, § 80 a výše; další zákony související s provozem na pozemních komunikacích, např. v zákoně č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích nebo zákon č. 30/2024 Sb. o pojištění odpovědnosti)
1 otázka za 1 bod	Zdravotnická příprava
25 otázek za 50 bodů	Závěrečný zkušební test celkem, nutné je získat minimálně 43 bodů

*) Ve znění pozdějších předpisů.

Každý e-test je jedinečný. Neexistuje tedy třeba test č. 10, který by byl vždy stejný. Pokaždé se jedná o soubor otázek, náhodně vygenerovaných počítačem, při zachování výše uvedené struktury testu. Navíc může být správná odpověď uvedena pod jiným písmenem. Nelze tedy použít mnemotechniky typu „u této konkrétní otázky je správná odpověď pod písmenem b)“, příště může být správná odpověď pod jiným písmenem.

Může nastat situace, že na některé otázky při zkušebních testech nenarazíte, prostě vám je počítač do žádného nezařadí. Podle zákona schválnosti se s nimi setkáte až v závěrečném testu u zkoušek. Předejít této situaci můžete postupným pročtením a vyzkoušením všech testových otázek, které právě držíte v ruce.

Testové otázky jsou při změnách zákona vyřazovány a nahrazovány jinými. Asi dvakrát ročně se v rámci aktualizace část otázek mění. Nové otázky a seznam těch vyřazených najdete ve Věstníku dopravy na stránkách Ministerstva dopravy ČR (www.mdcr.cz, resp. https://etesty2.mdcr.cz/Vestnik).

Testové otázky jsou aktualizovány k 5. 1. 2026.

Další nové testové otázky pro rok 2026, které budou průběžně zveřejňovány ministerstvem dopravy, naleznete na stránkách nakladatelství Grada (www.grada.cz, do vyhledávání zadejte „Autoškola 2026“ a na stránce knihy se podívejte do sekce „Ke stažení“).

Nejvýznamnější novinky v silničním zákonu

Novinky od 1. 1. 2026

Zákon zavádí pravidla pro provoz automatizovaných vozidel.

Věková hranice pro povinné zdravotní prohlídky řidičů se posouvá na 70 let. Řidiči nemusí mít doklad o zdravotní způsobilosti s sebou ve vozidlu.

Řidiči mohou začít řídit ihned po zapsání řidičského oprávnění do registru řidičů. Není tedy nutné čekat na fyzické vydání průkazu.

Novinky od 1. 7. 2025

Zpřísnění postihu za ohrožení jiného řidiče při odbočování na křižovatce nebo na místo ležící mimo pozemní komunikaci. Přestupek je zařazen do kategorie 4 trestných bodů v bodovém systému a trestán pokutou až 10 000 Kč ve správním řízení.

Hranice škody, při které je nutné ohlásit dopravní nehodu policii se navyšuje ze 100 000 Kč na 200 000 Kč.

Záznam o dopravní nehodě je možné společně vyplnit jen elektronicky prostřednictvím webové aplikace České kanceláře pojistitelů.

Při objednávání nového řidičského průkazu je možné si jej objednat do výdejního boxu nebo výdejního místa bez nutnosti navštívit úřad.

Je prodloužena platnost evidenční kontroly na dobu platnosti STK vozidla. Není tak nutné při prodeji vozidla řešit evidenční kontrolu zvlášť.

INSID

Vzniká nový správní orgán Inspekce silniční dopravy (INSID). Inspekce se zaměřuje především na kontrolu dodržování předpisů u nákladní dopravy. Inspektoři jsou však oprávněni zastavovat i osobní vozidla, např. při podezření na špatný technický stav automobilu apod.

1 Kontrola a údržba vozidla

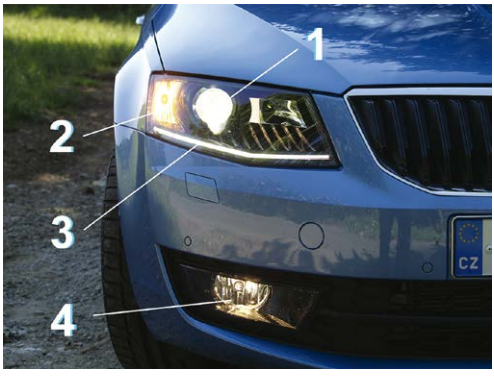
1.1 Detailní kontrola vozidla

1.1.1 Vozidlo

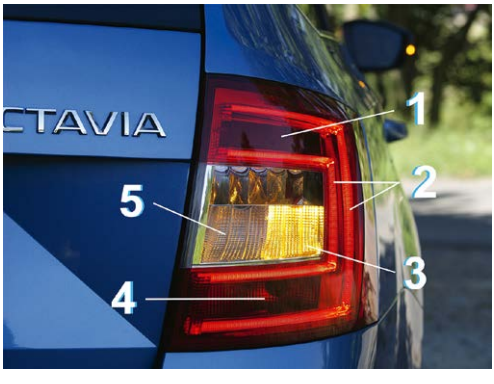
Osvětlení vozidla

Kontrolujeme:
- Správnou funkci všech světel.
- Čistotu a neporušenost ploch osvětlení vozu.

Popis světel v přední a zadní části vozu



Vpředu:
1 Kombinované světlo potkávací a dálkové (lesklá plocha vpravo je pouze designový prvek).
2 Směrové světlo.
3 Kombinované světlo denního svícení a obrysového světla.
4 Mlhové světlo.



Vzadu:
1 Brzdové světlo (červené).
2 Koncové světlo (červené).
3 Směrové světlo (oranžové).
4 Zadní mlhové světlo (červené).
5 Couvací světlo (bílé světlo).

Každé vozidlo má uspořádání světlometů řešené jinak, včetně designových kombinací svítících elementů apod. – uveden je konkrétní příklad předních světlometů Bi-xenonových s LED a zadní skupinové svítilny s LED. Funkce jednotlivých prvků osvětlení je vysvětlena v kapitole Ovládací prvky vozidla.

Stěrače a ostřikovací kapalina

Kontrolujeme:
- Neporušenost ramínek a gumiček předních i zadního stěrače a jejich správné přilnutí k ploše skla.
- Hladký pohyb stěračů při stírání.
- Neporušenost, správnou funkci a čistotu trysek ostřikovačů.

Karoserie, zpětná zrcátka a prosklení

Kontrolujeme:

1 **Celkovou neporušenost karoserie**. Hledáme případné deformace karoserie. Některé deformace se mohou zdát nevýznamné, ale například při střetu s chodcem mu takto poškozené vozidlo způsobí mnohem výraznější poranění.

2 **Neporušenost a čistotu skel a zpětných zrcátek.** Zejména čistota prosklení a zpětných zrcátek je významným prvkem aktivní bezpečnosti.

3 **Upevnění registračních značek a termín STK.** Na zadní registrační značce najdeme známku osvědčující technickou kontrolu vozidla. Děrování na známce uvádí rok a měsíc, kdy bude nutné vůz přistavit na Stanici technické kontroly (STK) a na měření emisí. Od února 2017 je do spodního kruhového prolisu registrační značky vlepen ochranný prvek – holografická autodestruktivní samolepka.

Povinná výbava

Ve vozidle nesmí chybět:

- **Lékárnička odpovídající legislativě.**
- **Výstražný trojúhelník.**
- **Rezervní kolo, zvedák, klíč na matice či šrouby správného rozměru.** Neplatí pro vozidla, která jsou vybavena sadou pro nouzovou bezdemontážní opravu pneumatiky, vozidla se sjednanou nepřetržitou asistenční službou nebo vozidla vybavená pneumatikami, které umožňují nouzové dojetí i s poškozenou pneumatikou, a zároveň jsou vybavená indikací defektu.
- **Reflexní vesta.** Musí být povinně uložena v dosahu z místa řidiče!

K povinné výbavě je doporučeno přidat: nehodový formulář pro pojišťovnu, startovací kabely, tažné lano, ochranné rukavice, láhev destilované vody, kapalinu do ostřikovačů, sadu náhradních žárovek a pojistek, láhev odpovídajícího motorového oleje, škrabku na led, smetáček, běžné nářadí, textilii pro různé účely, vlhčené ubrousky.

Pneumatiky

Kontrolujeme:

- **Správnou hloubku drážek dezénu.** Minimální hodnoty jsou 1,6 mm pro letní vzorek, 4 mm pro zimní vzorek.
  K rychlému určení slouží indikátory (TWI) na dně drážky, jež svou výškou určují minimální přijatelnou hloubku vzorku.
- **Zda na pneumatice nejsou boule a jiné deformace.**
- **Správný tlak vzduchu/směsi v pneumatikách.** Na štítku na dveřích, sloupku karoserie či na vnitřní straně krytu víčka nádrže zjistíme hodnoty správného tlaku huštění pneumatik. Na studených, jízdou nezahřátých pneumatikách, ověříme tlakoměrem (případně na kompresoru u čerpací stanice) tlak vzduchu v nich, a eventuálně podle potřeby upravíme na předepsanou hodnotu.

Disky

Kontrolujeme:

- **Zda nechybí vyvažovací závaží.** Na disku bývá viditelná čistá plocha po odpadnutém závaží.
- **Zda není disk zdeformovaný a nemá viditelné trhliny.** Přehlédnuté poškození disku může mít za následek porušení vyváženosti kola, vibrace v řízení, vysoké namáhání částí podvozku, porušení směrové stability vozidla a v krajním případě selhání disku.
- **Zda na disku neulpěly velmi hrubé nečistoty.** Bláto, zmrzlý sníh apod.

Doklady k provozu vozidla

Kontrolujeme platnost dokladů a správnost údajů v nich uvedených:

- **Osvědčení o registraci vozidla (malý technický průkaz).**
  Při řízení není nutné mít osvědčení o registraci vozidla u sebe za podmínky, že jsou údaje o vozidle evidovány v registru silničních vozidel ČR. Při silniční kontrole postačí prokázat svoji totožnost, např. občanským průkazem, či pasem.
- **Mezinárodní pojišťovací karta (zelená karta).**
  U vozidel registrovaných v ČR není nutné mít zelenou kartu při jízdě na českém území u sebe (ani ve fyzické, ani v digitální podobě).

1.1.2 Motorový prostor

- Tahem za páku na levé stěně pod palubní deskou odemkneme kapotu. Odemčená kapota se nadzdvihne, je však zajištěna bezpečnostní pojistkou. Ve vzniklé mezeře mezi karoserií a kapotou nahmatáme zhruba uprostřed šířky víka páčku pojistky a kapotu odjistíme a zdvihneme. Vzpěrou pak celé víko bezpečně zajistíme v otevřené poloze (některé vozy jsou vybaveny plynovou vzpěrou, která celý postup zjednodušuje).

1 – měrka pro kontrolu množství oleje v motoru, 2 – akumulátor, 3 – expanzní nádoba pro kontrolu množství chladicí kapaliny, 4 – víčko zásobníku ostřikovací kapaliny, 5 – vyrovnávací nádržka brzdové kapaliny

- Většina automobilů nás sama upozorní na termín pravidelné výměny motorového oleje a nutnost pravidelné servisní prohlídky. Pokud vozidlo není takto vybaveno, zjistíme informace v uživatelské příručce k vozidlu.
- Intervaly výměny provozních kapalin a komponent se odvozují od toho, kolik kilometrů vozidlo najelo nebo kolik času uplynulo od poslední výměny.
- V odborném autoservisu nám případně doporučí, jaké úkony je třeba provést vzhledem k danému kilometrovému nájezdu či době, jež uplynula od poslední kontroly.
- Intervaly výměny provozních kapalin a komponent jsou stanovené zejména u motorového oleje, náplně automatické převodovky, chladicí kapaliny, brzdové kapaliny, zapalovacích svíček, komponent rozvodů, filtrů (kabinový, vzduchový…) apod.

Motorový olej

- Hladinu oleje kontrolujeme u vozidla stojícího na rovině, se studeným motorem.
  Pokud potřebujeme provést kontrolu v průběhu jízdy, pak necháme stát vozidlo na rovině a přibližně půl hodiny počkáme, než olej steče do olejové vany a je možné provést nezkreslené měření (v případě rychlé kontroly při jízdě stačí pět až patnáct minut).
- Vytáhneme měrku oleje.
- Otřeme její spodní část do sucha.
- Měrku opět zcela zasuneme do příslušného otvoru.
- Po vytažení odečteme hodnotu hladiny, která by se měla pohybovat mezi ryskami MIN a MAX.
- Pokud je hladina nedostatečná, zjistíme v návodu k automobilu správný typ oleje (např. 5W-40) a doplníme do nádržky, na jejímž víčku je symbol olejničky. Olej a olejový filtr měníme podle typu vozidla po 10 až 15 000 a více ujetých kilometrech, podle doporučení výrobce vozu, nejlépe v odborném autoservisu.

Akumulátor

- Kontrolujeme neporušenost upevnění, čistotu a správnou konzervaci svorek a čistotu akumulátoru celkově.

Chladicí kapalina

- Na expanzní průsvitné nádobě **kontrolujeme úroveň hladiny chladicí kapaliny**.
  Úroveň chladicí kapaliny má být mezi ryskami MIN a MAX. V žádném případě nepřekračujeme rysku MAX. Při hodnotách nad ryskou by mohl v soustavě vzniknout neúměrně vysoký tlak.
- **Neotevíráme víčko expanzní nádobky, pokud je motor zahřátý!**
  Jeli motor zahřátý na provozní teplotu, pohybuje se kapalina v chladicím systému motoru pod tlakem. Neopatrné otevření víčka expanzní nádobky způsobí prudký únik horkého média a může nám způsobit vážné popáleniny. Při malém poklesu hladiny chladicí kapaliny doléváme do systému destilovanou vodu. S každým dolitím destilovanou vodou však chladicí kapalinu ředíme v neprospěch mrazuvzdorné složky.
  Interval výměny chladicí kapaliny je 2–3 roky.
- **Pokud dojde k přehřátí motoru, zastavíme, zapneme topení a ventilátor na maximum a necháme motor ve volnoběžných otáčkách vychladnout.**

Kapalina do ostřikovačů

- Kapalinu do ostřikovačů doplňujeme podle potřeby. Kontrolka u většiny automobilů nás upozorní na docházející kapalinu.
- S určitým předstihem před zimním obdobím začneme do systému dolévat zimní ostřikovací směs.

Brzdová kapalina

- **Hladinu brzdové kapaliny v nádržce udržujeme mezi ryskami MIN a MAX**.
  Malý pokles hladiny v průběhu používání vozidla je normální, neboť kapalina vyrovnává prostor v potrubí způsobený úbytkem tloušťky brzdového obložení. V případě malých úbytků doplňujeme do systému typ brzdové kapaliny určený výrobcem (uvedený v návodu k vozidlu či na víčku nádržky). Velký úbytek signalizuje netěsnost soustavy a je nezbytné přistavit vůz na kontrolu.
- **Po dvou letech necháme brzdovou kapalinu v odborném servisu vyměnit**.
  Brzdová kapalina váže vzdušnou vlhkost, s jejímž nárůstem v systému klesá hodnota bodu varu kapaliny.
- **Nízká hladina brzdové kapaliny** je signalizována nejčastěji blikáním sdružené kontrolky závady brzdového systému a zatažené ruční brzdy.

U vozidel, která jsou vybavena hydraulickým posilovačem řízení, či jejich konstrukce umožňuje kontrolu řemenu, přidáme i kontrolu kapaliny posilovače řízení a klínového řemene.

Kapalina posilovače řízení

U některých typů vozidel kontrolujeme příležitostně i hladinu v nádržce kapaliny pro hydraulický posilovač řízení („servo“). V případě velkého úbytku kapaliny dochází k snížení účinku posilovače, v krajním případě i k jeho selhání.

Klínový řemen

Ve vozidlech se používají různé řemeny (např. klínový, drážkový, ozubený), slouží k přenášení točivého pohybu klikové hřídele na čerpadlo chladicího systému vozidla, alternátor a další příslušenství (např. kompresor). Aby řemen správně pracoval, musí být dobře napnutý. Při zatlačení na řemen mezi kladkami by měl vykazovat vůli max. 1 cm. V případě, že je vůle větší, nebo řemen po nastartování píská, po jeho obvodu se objevují praskliny, musíme řemen nechat vyměnit.

1.2 Rychlá kontrola vozidla před každou jízdou

Návyk rychlé prohlídky vozu před každou jízdou snižuje problémy při jízdě, či riziko nehody, způsobené možnou nesprávnou funkcí komponent vozu či jejich úplným selháním. Vůz stačí jen obejít, celá kontrola zabere pouze vteřiny.

Při letmé prohlídce se soustředíme na:

- **Pneumatiky.** Na pneumatikách nesmí být boule či jiné mechanické poškození.
- **Prosklení vozu a zpětná zrcátka.** Kontrolujeme neporušenost a čistotu.
- **Karoserii.** Kontrolujeme neporušenost (během doby, kdy byl vůz zaparkován, mohl být nabourán jiným vozem).
- **Osvětlení.** Kontrolujeme správnou funkci a čistotu osvětlení.
- **Prostor pod vozem.** Pohledem pod vůz zjistíme případný únik provozních kapalin, uvolnění plastových krytů z podvozku apod.

V určitých intervalech provedeme detailní prohlídku i u vlastního (nám známého) vozu. Neignorujeme neznámé a podezřelé projevy vozu, jako jsou např. změna zvuku, bezdůvodné zvýšení spotřeby apod. U každého automobilu dochází stárnutím k zhoršování jeho vlastností. Vzhledem k pomalému tempu těchto změn si na zhoršování nevědomě zvykáme. Jde o tzv. plíživé změny. Není proto chybou se občas zeptat na názor řidiče (známého, příbuzného), který naše auto nezná, a tak snáze než my rozpozná např. zhoršené chování tlumičů, brzd apod.

1.3 Řešení běžných problémů

1.3.1 Výměna poškozeného kola

Rozpoznání defektu za jízdy

Při pomalém úniku vzduchu z pneumatiky se postupně zhoršují jízdní projevy vozidla:

- Vůz „táhne“ ke straně s poškozenou pneumatikou (zejména při brzdění, či akceleraci).
- Průjezd zatáčkou je nejistý; může dojít i k náhlému smyku.
- Zvýšená hlučnost pneumatiky, zejména při zatáčení.
- Rozsvícení varovné kontrolky.

U nejčastěji používaného systému detekce defektu pneumatik umí řídicí jednotka odhalit z rozdílu otáček kol defekt dříve, než je zaznamenatelný okem. Bohužel se stává, že jde jen o nesprávné vyhodnocení údajů řídicí jednotkou a indikovaný defekt je planý. Nicméně vždy po varování systémem rozpoznání defektu zkontrolujeme správný tlak v pneumatice tlakoměrem a systém případně resetujeme.

Je dobré vytvořit si návyk a kontrolovat pneumatiky průběžně pohledem při různých příležitostech během jízdy, např. během zastávek pro doplnění pohonných hmot. Úbytek tlaku v pneumatice můžeme zpozorovat včas a předejít nehodě či úplnému zničení bočnic pneumatiky a disku.

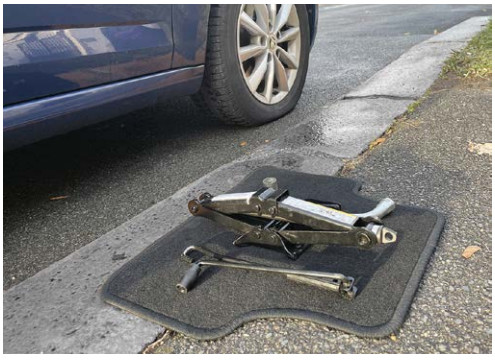
Výměna poškozeného kola

Máme-li při jízdě podezření na defekt pneumatiky:

- **Zachováme klid**, vozidlo řídíme citlivě, plynule zpomalíme.
- **Najdeme nejbližší vhodnou bezpečnou plochu pro zastavení.** Není-li žádné vhodné místo v dosahu, najdeme v rámci možností jiný, co nejbezpečnější prostor. Místo pro výměnu poškozeného kola musí mít pevný a rovný povrch. Při pohybu kolem vozidla se chováme velmi obezřetně.
- **Zapneme výstražné osvětlení.**
- **Zařadíme první převodový stupeň a zatáhneme parkovací (ruční) brzdu.**
- **Navlékneme si reflexní vestu**. Zbytek posádky vozu instruujeme, aby s ohledem na okolní provoz opustili bezpečně vůz a vozovku (v odstavném pruhu na dálnici nutně za svodidly).
- **Za vozidlo umístíme výstražný trojúhelník.** Na dálnici a rychlostní komunikaci 100 metrů za vůz. Na ostatních silnicích mimo obec 50 metrů. V obci na vhodné místo podle situace.

Při pohybu kolem vozidla vždy dbáme na svoji bezpečnost v souvislosti s okolním provozem!

- **Připravíme si vše, co budeme k výměně potřebovat.**
  - Náhradní kolo.
  - Ruční zvedák a kliku.
  - Montážní klíč.
  - Kleště/nástroje na vyjmutí ozdobných prvků kola.



- **Sejmeme z kola ozdobný kryt** (pokud je nainstalován), či ozdobné kryty matic.

- **Pod práh vozidla, na místo určené výrobcem, vsuneme zvedák**.
  Je-li pneumatika zcela prázdná, můžeme vůz přizvednout, abychom zkrátili čas, kdy je pneumatika silně deformovaná hmotností auta. Vůz zdvihneme jen do té míry, aby poškozené kolo mělo stále pevný kontakt s povrchem a neprotáčelo se.

- Částečně **povolíme klíčem matice** (šrouby) kola. Nepovolujeme zcela, jen do té míry, abychom pocítili, že se matice uvolnily (čtvrt až půl otáčky).

- **Zdvihneme vozidlo zvedákem do potřebné výšky.**
  Pod pomyslným obvodem „zdravé“ pneumatiky by mělo zbýt místo 2–3 cm od země (zhruba na pomyslnou (!) výšku položené dlaně). Plně nahuštěná pneumatika rezervního kola bude mít totiž o něco větší obvod než ta poškozená.

Nikdy si pod vozidlo neleháme, ani pod něj nedáváme končetiny – vždy počítáme s možným pádem vozu!

- Povolíme a zcela vymontujeme všechny matice (šrouby) kola a odložíme je na bezpečné místo (nejlépe na čistý kus textilie). Sejmeme poškozené kolo z náboje.

- **Nasadíme rezervní kolo.** Levou rukou přidržíme disk ve správné poloze.

- Pravou rukou nasadíme a utáhneme matici (šroub). Všechny zbylé matice (šrouby) pak doplníme do kříže (nasazujeme vždy dvě naproti sobě).
- Klíčem, ale pouze silou ruky, dotáhneme.
- Spustíme vozidlo a vyjmeme zvedák.
- Pečlivě utáhneme (opět do kříže) všechny šrouby.
  Pokud nemáme dost síly, můžeme si pomoci nohou. Pozor, při použití nadměrné síly může dojít k poškození matice nebo šroubu.
- Nasadíme zpět ozdobný kryt.
- Uklidíme všechen potřebný materiál. Ponecháme ještě zapnuté výstražné osvětlení a vrátíme se pro výstražný trojúhelník.
- Po několika ujetých kilometrech zkontrolujeme dotažení šroubů a případně je ještě dotáhneme.

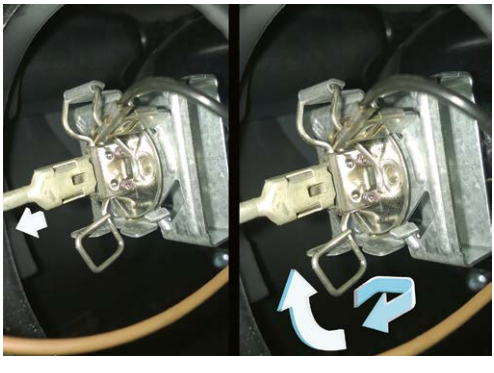
Vozidlo může být vybaveno dojezdovým rezervním kolem, které má menší rozměry a omezenou maximální rychlost (většinou 80 km/h), nebo opravnou sadou se sprejem. Při opravě postupujeme podle návodu na obalu sady. V zásadě je však sprej buď jednoduchý, kdy hadičku nasadíme na ventilek, nebo je k tomu vůz vybavený kompresorem. Kompresor zapojíme do zásuvky zapalovače a napojíme na ventil spreje. Druhý ventil spreje s hadičkou nasadíme na ventilek pneumatiky a spustíme kompresor, dokud nedojde k nahuštění pneumatiky. Médium ve spreji zacelí defekt a pneumatiku je možné nouzově nafouknout. Řešení slouží jen pro dojetí do opravny!

1.3.2 Výměna žárovky

Výměna žárovek je v návodu k vozidlu většinou dobře popsaná. U zadních světel je k žárovkám obvykle přístup ze zavazadlového prostoru, kdy po sejmutí krytu vyjmeme celou lištu s žárovkami. Žárovky zadní svítilny bývají uchyceny bajonetovým zámkem. Žárovku zatlačíme proti liště a otočením uvolníme. Opačným postupem nainstalujeme žárovku novou.
U předních světlometů je postup o něco složitější.

- **Sejmeme příslušnou krytku.**
  U mnoha typů je krytka sdružená, způsoby otevření jsou různé: klasický závit, jednoduché plastové jištění krytky, uvolnění celého světlometu apod.

- **Sejmeme konektor žárovky.** Sejmutí konektoru vyžaduje jistou zkušenost. Nikdy neuvolňujeme konektor tahem za vodič. Ve většině případů pomůže správné stisknutí konektoru, pak je sejmutí snadné.
- **Povolíme pružinovou pojistku** zatlačením proti žárovce a jednoduše vyhákneme.
- **Žárovku opatrně vyjmeme.**



Opačným postupem instalujeme žárovku novou. U halogenové žárovky důsledně dbáme na to, abychom se nedotkli skleněné plochy. Mastnota na jejím povrchu by vedla k rychlému selhání žárovky a museli bychom ji opět vyměnit.

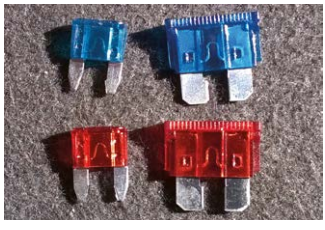
V současnosti existuje řada řešení a zdrojů pro osvětlení vozu a jejich možných kombinací. U některých řešení je výměna světelného zdroje při poruše pro běžného uživatele nemožná. S možnostmi výměny žárovek a svítících prvků se seznámíme v návodu k obsluze vozu.

1.3.3 Výměna pojistky

Nefunguje-li náhle část elektrického vybavení, neznamená to nutně, že selhala. Jde často jen o spálenou pojistku. Umístění pojistkových skříní najdeme v návodu k vozidlu. Jedna se často nachází v kabině z boku palubní desky, ve stěně pod palubní deskou, v podlaze či za odkládací schránkou spolujezdce. Druhá pojistková skříň je umístěna obvykle v motorovém prostoru.

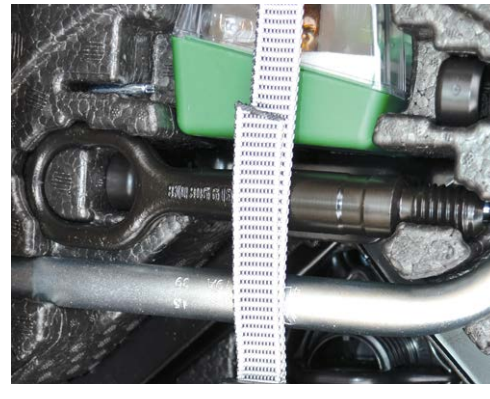
Víčko pojistkové skříně na sobě nese informaci o umístění pojistek pro dané obvody a jejich ampérovou hodnotu. Pro snazší orientaci jsou pojistky podle konvence barevně rozlišeny.

Pojistková skříň: U pojistkové skříně se většinou nacházejí pro snadnější vyjmutí pojistky plastové kleště. Pojistku daného obvodu zkontrolujeme po vyjmutí z konektoru pohledem, zda není spálená, případně ji vyměníme. **Nikdy nepoužíváme pojistku jiné ampérové hodnoty, než jaká je pro daný obvod určená!** Pokud se pojistka přepaluje opakovaně, jedná se zřejmě o závadu na daném obvodu, pak vůz dovezeme ke kontrole do odborného servisu.



1.3.4 Instalace tažného oka

U moderních automobilů je ve většině případů nutné tažné oko namontovat. Postup nalezneme v návodu k vozidlu.



Šroubovací tažné oko najdeme většinou v přihrádce u rezervního kola.

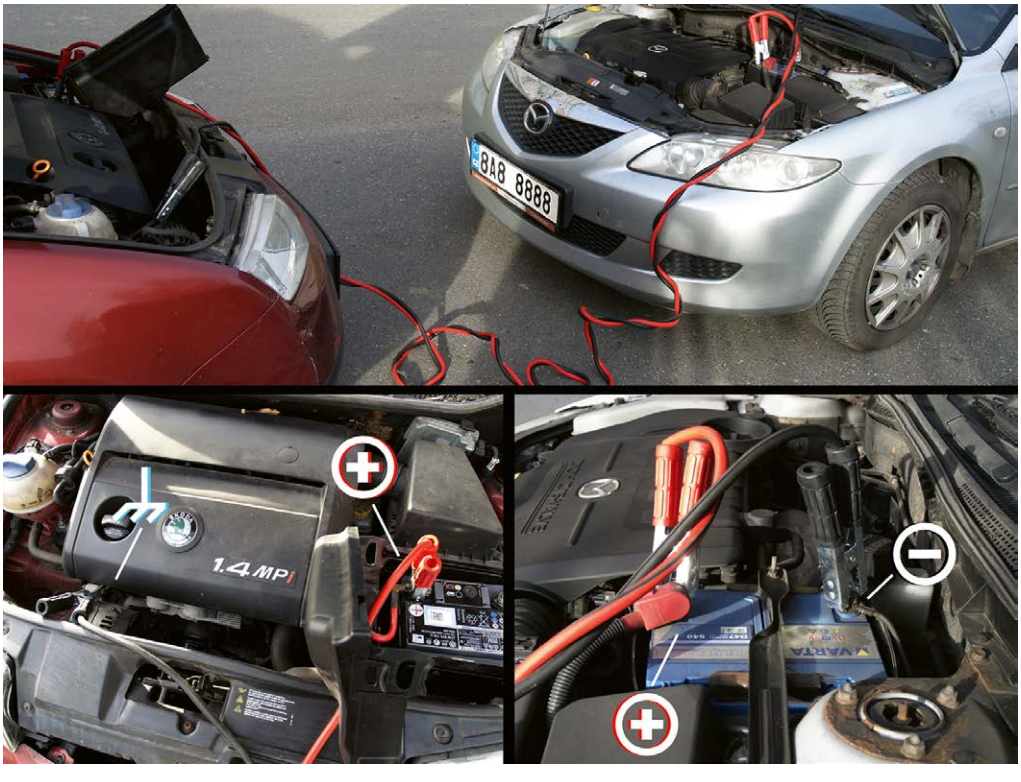
Pomocí plochého šroubováku (v případě nouze klíčem) uvolníme krytku. Často bývá závit pro tažné oko umístěn za mřížkou na nárazníku, kterou jednoduše vyjmeme.

Tažné oko zcela utáhneme.

1.3.5 Nouzové startování

Zejména v zimních měsících, při tropických teplotách nebo při častém používání vozidla jen na krátké vzdálenosti může dojít k vybití akumulátoru. Jeho napětí pak nestačí k nastartování motoru. To se projeví tak, že startér hřídelí motoru jen pootočí, nebo při pokusu o nastartování uslyšíme pouhé cvaknutí. Vozidlo můžeme nouzově nastartovat pomocí jiného vozidla. Vyplatí se pořídit startovací kabely a ve vozidle je běžně vozit.

- Sejmeme kryt baterie na obou vozidlech, je-li instalován.
- Červený kabel připojíme na kladný (+) kontakt vybité baterie. **Dbáme na to, aby se svorky kabelů vzájemně nedotkly, nepropojily kontakty akumulátoru a nedotýkaly se nežádoucím způsobem vodivých dílů karoserie!**
- Druhou svorku červeného kabelu připojíme na kladný (+) kontakt nabité baterie.



- Černou svorku kabelu připojíme na záporný (–) kontakt nabité baterie.
- Druhou černou svorku kabelu připojíme na pevný kovový díl motoru vybitého automobilu. Nejlépe na blok motoru. **Nikdy nepřipojujeme svorku na záporný kontakt vybitého akumulátoru, neboť by mohlo dojít k výbuchu!**
- Nastartujeme nabité vozidlo a při ustálených (můžeme zvýšených) otáčkách necháme motor běžet.
- Po chvíli se pokusíme standardním způsobem nastartovat vybité vozidlo. Nestartujeme déle než 10 sekund, raději méně! Pokud vozidlo nenastartuje, prodloužíme časový interval do dalšího pokusu.
- Po úspěšném pokusu sejmeme kabely v opačném pořadí a vrátíme kryty akumulátoru na původní místo.

Může se stát, že vozidlo bude mít po nouzovém nastartování neklidný chod, tendenci zhasínat a mohou svítit kontrolky některých systémů. V těchto případech si můžeme pomoci zvýšením otáček motoru. Motor by se měl po chvíli vrátit do standardního stabilního chodu. Po nouzovém nastartování bychom měli ujet 60–100 km, aby se akumulátor opět dobil. Pokud první pokus o nastartování selže, dobíjíme pomocným vozidlem o něco déle. Zbrkle opakovat pokusy o nastartování není vhodné.

Se zapojením kabelů si můžeme pomoci následující pomůckou: Se zapojením začínáme a končíme „vybitým“ vozidlem. Nejdříve tedy připojíme póly baterie vybité +, pak nabité +, pak nabité –, a na konec kostra vybité.

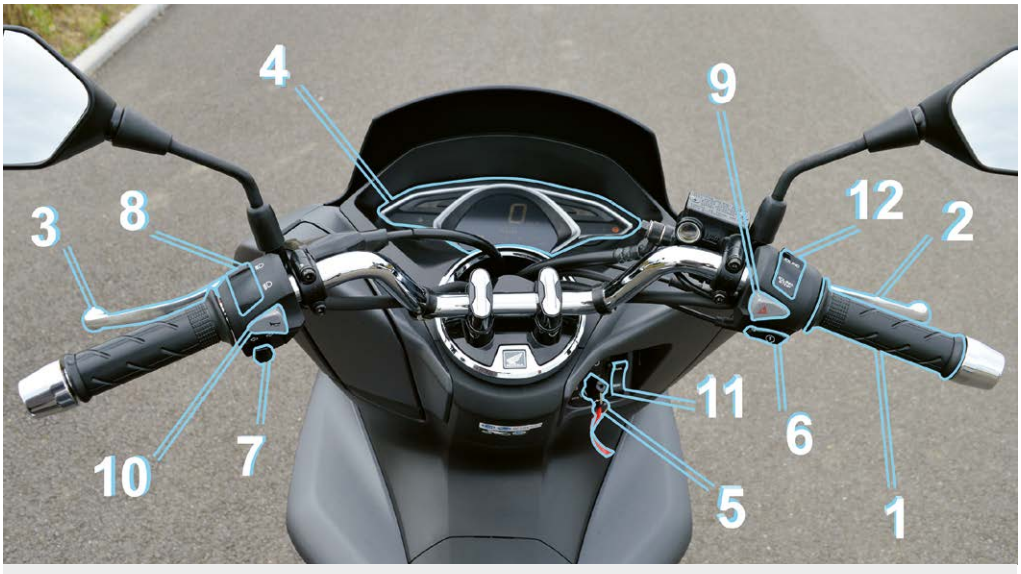
1.4 Kontrola a údržba skútru

S řidičským oprávněním skupiny B smíme řídit i skútr s maximálním objemem válců 125 cm³, pokud je vybaven automatickou převodovkou – např. variátorem. Tato část stručně popisuje ovládací prvky a údržbu skútru. Jízda na skútru je popsána v kapitole 3.5.

Popis a údržba je v této knize popsaná na konkrétním modelu skútru. U jiných skútrů se však může způsob údržby a obsluhy lišit. Vždy je nutné se seznámit s konkrétním strojem a návodem k němu.

1.4.1 Popis ovládacích prvků

Ovládací prvky skútru jsou:



1 – rukojeť plynu, 2 – páčka přední brzdy, 3 – páčka zadní brzdy, 4 – multifunkční přístrojový panel, 5 – spínací skříňka a klíč, 6 – tlačítko startéru, 7 – přepínač směrových světel, 8 – přepínač potkávacího/dálkového světla, 9 – spínač výstražných světel, 10 – zvuková houkačka, 11 – tlačítko otevření krytu víčka nádrže nebo úložného prostoru pod sedlem, 12 – spínač systému start – stop

Na multifunkčním přístrojovém panelu najdeme tyto přístroje a informace:

- Rychloměr.
- Palivoměr.
- Hodiny.
- Počítadlo celkových a denních najetých kilometrů.
- Ukazatel průměrné spotřeby a dojezdu.
- Kontrolky směrových světel.
- Kontrolky (zleva): kontrolka dálkového světla, vstřikování paliva, systému zastavení motoru (start – stop), závady na systému chlazení motoru, ABS.

1.4.2 Údržba skútru

U každého skútru je třeba řídit se pokyny v příručce, kde je popsán správný postup údržby a obsluha stroje. Při údržbě skútru musíme dbát na vlastní bezpečnost a dodržovat následující zásady:

- Motor musí být vypnutý a klíč vyjmutý ze spínací skříňky (pokud konkrétní úkon nevyžaduje jinak).
- Skútr musí stát na rovném a pevném podkladu, postavený nejlépe na hlavním stojanu.
- Pokud je skútr zahřátý po jízdě, necháme motor a další horké součásti nejprve vychladnout.

Veškerou údržbu je možné svěřit odbornému servisu. Skútr přistavujeme do servisu k údržbě v pravidelných intervalech podle servisního plánu.

Pneumatiky

Pneumatiky musí být bez zjevných vad a správně nahuštěné! Stav pneumatik výrazně ovlivňuje jízdní vlastnosti skútru, a tedy i naši bezpečnost.

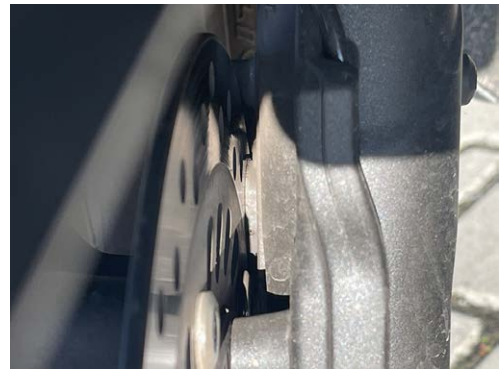
Kontrolujeme:

- **Správný tlak vzduchu v pneumatikách.** Měříme na jízdou nezahřátých pneumatikách, kontrolujeme podle údajů uvedených v příručce.
- **Správnou hloubku drážek dezénu pneumatik.** Minimální hloubka drážek pneumatik u skútrů do objemu válců 50 cm³ je 1 mm, u skútrů od 50 cm³ výše je pak minimální povolená hloubka dezénu 1,6 mm.
- **Poškození pneumatik.** Zda na nich nejsou boule, odtržené nebo vyříznuté kusy materiálu, či jiné defekty.

Brzdy

Kontrolujeme:

- Dostatečné množství brzdové kapaliny.
- Tloušťku brzdových destiček.
- Stav kotoučů.



V případě nevyhovujícího stavu brzdových komponent je necháme v odborném servisu vyměnit. Na servis se obrátíme i v případě, že při brzdění vznikají vibrace či zvýšená hlučnost.

Základní údržba motoru

Olej a olejový filtr měníme v předepsaném intervalu (uvedeném v příručce skútru). Výšku hladiny motorového oleje kontrolujeme pravidelně.

Při kontrole oleje musí skútr stát na hlavním stojanu a na rovině.

- Olejovou měrku vysuneme a otřeme ji.
- Zasuneme ji zpět až na doraz a opět vytáhneme.
- Poté zkontrolujeme, zda se hladina nachází mezi horní a dolní ryskou měrky.

Baterie a pojistky. Moderní skútry jsou vybaveny bezúdržbovým akumulátorem. Pokud jsou kontakty akumulátoru zasaženy korozí, je nutné je očistit. Při větším rozsahu koroze kontaktů je očistíme drátěným kartáčkem nebo brusným papírem.

Při výměně spálené pojistky vypneme zapalování a spálenou pojistku nahradíme pojistkou stejné specifikace! Pokud dojde ke spálení pojistky znovu, je pravděpodobně závada na příslušném elektrickém obvodu.

Vzduchový filtr je nutné udržovat v čistotě. Filtr je umístěn většinou v boxu na levé straně stroje (nad variátorem) a bývá přístupný po odmontování krytu. Filtr vyčistíme stlačeným vzduchem, nebo jej vyměníme. Vlhkým hadříkem vyčistíme i vnitřní prostor plastového boxu filtru. U některých typů skútrů se sofistikovanějším typem filtru smí tuto výměnu provádět jen odborný servis.

Variátor. Zjednodušeně řečeno, je variátor automatická převodovka s plynulým řazením, tedy nekonečným počtem převodových stupňů. Řešení s variátorem vyžaduje v pravidelných intervalech výměnu válečků a kontrolu opotřebení řemenu. Tento úkon svěříme odbornému servisu.

Chladicí kapalina. Pravidelně kontrolujeme množství kapaliny v systému chlazení. Při kontrole postavíme skútr na hlavní stojan. Podklad musí být rovný a pevný. Zkontrolujeme, zda se hladina nachází mezi horní a dolní ryskou expanzní nádržky.

1.4.3 Povinná výbava

Povinná výbava je zákonem určená i pro jednostopá vozidla, obsahuje:

- Lékárničku (motolékárničku).
- Reflexní vestu.

1.4.4 Ochrana před krádeží

Skútr je zejména v době sezony častým cílem zlodějů, ať už náhodných nebo „pracujících“ na zakázku. Nejlepší formou zabezpečení je kombinace dvou a více prvků. Oblíbenou možností je např. zámek na kotoučovou brzdu s otřesovým čidlem, které v případě manipulace se zámkem bez klíče spustí alarm. Mezi další možnosti zabezpečení patří jednoduché zámky, řetězy, nebo alarmy, montované skrytě do konstrukce skútru. Při odstavení v garáži je možné použít kotvu, pevně spojenou s podlahou či zdí garáže, ke které skútr připoutáme.

Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázku z knihy Autoškola 2026**.**
Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.