

# Úprava vozu Volkswagen Caravelle aneb Jak jsem si zjednodušil život

Pavel Badač

Od útlého dětského věku jsem postižen svalovou dystrofií pletencového typu a můj zdravotní stav se stále pozvolna zhoršuje. Před čtyřmi lety bylo nezbytné udělat bezbariérové úpravy našeho staršího rodinného domku. Nyní mám vyhovující přístup do domu (svislá plošina v opláštění Z 400, fa Altech – doporučuji) i patřičně upravené sociální zařízení. Bylo však ještě zapotřebí dořešit vhodný způsob mé přepravy.

## Touha po větší soběstačnosti

Mám řidičské oprávnění skupiny B a zvládnu řídit auto s automatickou převodovkou. Do poloviny minulého roku jsem jezdil se starším kombíkem Opel Astra. Nemohl jsem ovšem cestovat sám, potřeboval jsem vždy někoho, kdo by mi skládal mechanický ortopedický vozík do kufru vozu. **Nemám totiž dostatek svalové síly k tomu, abych se mohl v ne rovném prostředí pohybovat na mechanickém vozíku bez pomoci.**

Vyhledal jsem na internetu firmy zabývající se úpravou vozů pro handicapované. Nejvíce se mi zalíbila varianta úpravy dodávky Volkswagen Transporter, kdy člověk může za pomoci zvedací plošiny nastoupit do auta bočními posuvnými dveřmi ze strany spolujezdce. Následně se buď přesune na elektricky posuvné a nastavitelné sedadlo řidiče, nebo si nechá sedačku řidiče vyndat a zajede si za volant přímo s vozíkem. Mně spíše vyhovuje první alternativa. Navíc – se zachováním sedačky může v případě potřeby či přání řídit vůz i zdravý člověk. Na tomto celkovém typu úpravy mě mj. lákalo i to, že zůstane v Transportéru zachována třetí řada sedadel (to znamená pět míst).

## Úprava Caravelly

Zbývalo vybrat typ plošiny, která by vydržela bezporuchově sloužit po dobu deseti let. Plošina Fiorella F300 byla na trhu novinkou a vypadala celkem dobře. Pak jsem však na YouTube objevil ukázkou s upraveným Transporterem, do něhož se z boku nastupuje pomocí **kazetové plošiny připevněné pod podvozkem.**

V běžné nabídce úprav, které nabízejí pro invalidy české firmy, jsem toto řešení nenalezl. Plošina zaujala především tím, že složená nezabere místo v autě. Zápor pak bylo zejména snížení světlé výšky vozu (cca na 14 cm) a zřejmě i vyšší



*Autor článku na plošině svého upraveného vozu*

náchylnost k poškození vlivem povětrnostních vlivů a nečistot na silnici. Případně nahromaděné nečistoty se ale zmáknou pravidelnou údržbou. A plošinu, jakož i automatické otevírání dveří, lze řídit dálkovým ovládním. Paráda...



*Dálkově ovládaná plošina se vysouvá z kazety pod podlahou*

## Nákup vozu a montáž plošiny

Oslovil jsem pět našich firem s dotazem, zda by mi byly schopny a ochotny u nás neobvyklou úpravu provést. Uspěl jsem ve dvou případech: JP Servis ze Štěkne u Strakonice a API ze Slapu u Tábora. Jejich cenové nabídky byly celkem podobné, ale API je mému domovu blíže o hodinu cesty, navíc má zastoupení v Moravskoslezském kraji.

Koupi vhodného vozu s automatickou převodovkou mi ulehčila nedávná změna podmínek v poskytování příspěvku na pořízení auta (bez této navýšené podpory od Úřadu práce bych si nemohl koupit ucházející dodávku dovolit).

Z pražského autobazaru AC Dodávky jsem tedy koupil **Caravellu z roku 2007**, kterou přes zimu zrovna významně zlev-

nili. Navíc se auto prodávalo s možností odpočtu DPH. Jenže... Caravellu jsem koupil s půlroční propadlou STK, čehož jsem si všiml až doma. Vůbec by mě nenapadlo, že vám bude někdo schopný prodat vůz bez STK, aniž by vás na tuto skutečnost upozornil. Dále se zjistilo, že bude potřeba udělat repas turba. Jak se pak přibližovala zima, objevil jsem ještě, že netopíme. I kdybych však na zmíněné nedostatky přišel už v bazaru, i tak bych do toho nejspíše šel – u každé ojetiny vždycky najdete něco...

Peníze, které mi byly vráceny za DPH, jsem všechny musel dát do celkové opravy vozu, mám teď ovšem takřka půl nové dodávky! Snad chvíli vydrží bez poruch.

Auto jsme z Prahy po zakoupení převezli rovnou na úpravu do společnosti API u Tábora. Zároveň jsme tam vyložili i můj elektrický vozík Storm 3, aby se mohlo všechno hned vyzkoušet a vzájemně sladit. Než všechno přišlo (plošina z Itálie, sedadlo ze Švédska) a než se provedla montáž, zabralo to asi dva měsíce. API se ale o vše potřebné postarala a zajela s vozem i na stanici technické kontroly.

## Kotvení vozíku

Po předání upravené Caravelly se ukázalo ještě pár much. Například na původně plánované kotvení vozíku nezbylo dost místa. Vyřešilo se to provizorně v rámci možností a vzhledem k mým schopnostem – vozík v autě poutám pomocí dvou ►

řetězů, které jsou uchyceny za držadla opěradel zadní řady sedadel. Nedělá mi to příliš problém. Akorát to možná trochu vypadá nezvykle a snad i legračně. Ale co. Vozík mám zajištěn, nelítá za jízdy v autě a v případě nehody (nedej Bože...) snad řetězy dostatečně zadrží cca stokilogramový pojízdný kolos. Takto přivázaný vozík těsně vedle zadní lavice sedadel ovšem znemožňuje využívat dvou z těchto sedadel pro bezpečnou přepravu pasáží. Pokud chcete tedy často cestovat v pěti lidech, bude zřejmě nutné kotvení vyřešit nějakým pohodlnějším způsobem. Mně při případném výletu v pěti lidech vozík zakotví zdravý člověk řetězy v místě u bočních dveří.



*S el. vozíkem parkuji mezi sedadly zády ke stěně (řetězy s karabinou na koncích pro ukotvení leží na sedadle vlevo)*

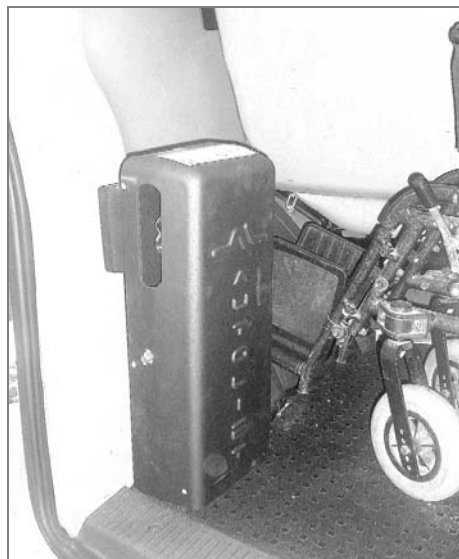
## Posuvné boční dveře

Neméně důležité pak bylo správně dořešit automatické zavírání bočních dveří. Společnost Ricon, která celý tento dveřní systém dodala, podcenila podle mě nutnou sílu pružiny u dveří: byla příliš měkká, a tak se brzy vytahala a celý systém byl nefunkční. I to se však po pár neúspěšných pokusech nakonec podařilo zdárně dořešit. Popravdě ale řečeno, zdá se mi celý tento zmíněný systém Riconu na jednadvacáté století poměrně zastaralý. Zajímalo by mě, jaké s tímto máte případně zkušenosti vy! Každopádně bych se před další podobnou úpravou více zabýval i jinými možnostmi automatického otevírání bočních dveří.

## Plošina

Ta zatím slouží bez problémů. Nosnost se uvádí 300 kg – doporučuji však v případech vyšší zátěže manévrovat s plošinou při nastartovaném motoru, aby se příliš rychle nevyšťavila baterka. Kdyby člověk někdy na plošině v důsledku technických problémů uvízl, spustí jej bezpečně druhá osoba pomocí nouzové manuální pumpy, která je namontována v kufru auta. Uvnitř auta je pak navíc i pevně zabudovaný elektrický ovladač.

Ten ovšem prakticky nevyužívám, neboť s plošinou a dveřmi manipuluji pomocí dálkového ovládání.



*Nouzová pumpa pro ovládání plošiny je v kufru auta, kde se vejde i mechanický vozík*

## Nástup do auta

Na plošinu se najíždí kolmo zepředu, při vjíždění do auta je potřeba trochu sklonit hlavu. V autě na vozíku musím mít také malinko hlavu skloněnou. Abych si mohl na vozíku sednout s narovnanými zády, muselo by být tak o cca 3 cm prostoru ke stropu více. Nijak zvlášť mě to při přesezení a běžném chvilkovém pohybu v autě ale neomezuje. Na dlouhé cestování na vozíku by to však jistě nebylo.

## Sedadlo řidiče



*Přesezení z el. vozíku na sedačku řidiče*

Skvěle zatím funguje posuvné, otočné a elektricky nastavitelné sedadlo řidiče. Na jeho opěradlo jsem si nechal přidělat i měkčené boční držení trupu a sklopné opěrky. Posed je teď ještě více pohodlnější a za volantem se cítím bezpečně. Manipulace se sedadlem je velmi jednoduchá,

a to prostřednictvím tří malých páček ovladače, který je umístěn na pravém boku křesla. Sedačku si natočíte dle potřeby a po přesunu si s ní lehce zajedete za volant. Zde si pohodlně nastavíte vzdálenost od řízení a vyhovující výšku sedu k bezpečnému ovládání pedálů.



*Otočné sedadlo řidiče uvnitř vozu*

## Baterka má co dělat

V zimním období bude možná trochu problém s baterkou. Ta je přece jen veškerou tou technikou značně namáhána. Polovinu nakládacího procesu logicky musíte absolvovat jen s energií z baterie, pokud zrovna sebou nemáte člověka, který by vám vždy před nastoupením nastartoval či po vystoupení naopak vypnul motor. V létě je to v pohodě, zato v zimě bude asi nutné (zejména při kratším popojíždění) dát tak jednou za měsíc baterku dobít. U rodinného domku to však není až tak velké omezení, dá se nabíjet přímo pod kapotou.

## Jízdní vlastnosti

K řízení auta nepotřebuji ruční ovládání. Dostačuje automatická převodovka, zvládám šlapat na pedály. Posilovače jsou dostatečně účinné, a to ještě více, než jsem měl v osobáku. To mě moc potěšilo a významně přispělo k tomu, že se za volantem cítím naprosto skvěle a bezpečněji než v předchozím voze. Díky elektricky seřiditelnému sedadlu si vždy lehce nastavím pohodlnou polohu. Doladit si jí teď zvládnou dokonce i přímo za jízdy. Vyvýšený posed v dodávce poskytuje výborný přehled nad dopravní situací. Zvýšené opatrnosti se však musí dbát před přechody pro chodce. Několikrát se mi už stalo, že se z levé strany „schoval“ chodec

nebo cyklista za levý sloupek čelního skla.



Prostorná kabina řidiče

Dvaapřiliterový turbodiesel o výkonu 96 kW poskytuje dostatečnou sílu i zrychlení. Na můj vkus je sice trochu hlučnější, ovšem těžko lze čekat „piánko“ od motoru, který má již oficiálně naběháno přes 190 000 km. Spotřeba se odhadem v průměru pohybuje běžně kolem 10 litrů. Při spíše kratším popojíždění a se zapnutým topením nebo klimou to je asi o tři litry více. Kvůli montáži plošiny se musela vyměnit běžná nádrž za upravenou, která má trochu menší objem. Cca 500 km na nádrž ovšem s autem jistě hravě ujedete.

**Plošina** přidělaná na spodku podvozku snížila světlou výšku na cca 14 cm. Na „kros“ po polních cestách to opravdu není, ale na obavy o plošinu při ježdění po běžných silnicích také ne.

Při montáži tohoto typu plošiny je však určitě na místě zvolit raději kratší karosářskou variantu dodávky. S tou prodlouženou o 40 cm by vzhledem k většímu rozvoru už možná leckdy mohly nastat na silnicích horké chvíle (zvýšené přechody, hlubší frézování při opravě vozovky atd.). Mně rozhodně stačí ten můj kratší, asi pětimetrový plechový mazel. I vzhledem k celkovému manévrování a především parkování ve městech. To může být často taky docela oříšek.

K výstupu je potřeba cca 2 metry volného místa od bočních dveří. Raději i 2,5 metru, pokud máte rozměrnější vozík a nechťejí se vám navíc oddělovat stupačky. Na plošinu se totiž najíždí kolmo zepředu. Snažím se vždy nejprve vyhledat boční parkovací místa, abych nezabral zbytečně prostor ostatním.

Každopádně doporučuji vozit na bočních dveřích tabulku s upozorněním, že tudy nastupuje vozíčkář, který potřebuje odstup nejméně 2, 2 metru...

## Cena

Je zřejmé, že taková úprava bude něco stát. Jen plošina pod podvozek vyjde cenově se vším všudy asi dvojnásobně draž, než například zmíněná Fiorella, která se skládá do auta. Podle mých dostupných informací ale nepatří zrovna Fiorella k nejspolehlivějším.

Celková cena mé úpravy se vyšplhala

na 430 000 Kč. Auto jsem koupil za 289 000 včetně DPH. Jsou to všechno velké sumy, nicméně s dnešní podporou státu není takové bezbariérové řešení mobility až tak nereálný sen. Na auto jsem obdržel příspěvek ve výši 165 tisíc a úpravu (zvláštní pomůcku) mi ÚP uhradil z devadesáti procent celkové ceny. Navíc mi finančák vrátil DPH. S takovou celkovou podporou se dá vše dobře pořídit za vlastních 150–200 000 Kč. Jistě tedy člověk nemusí patřit zrovna mezi desetinu majetnějších obyvatel, aby si to vše mohl dovolit.

## Shrnutí

Mnou popsání bezbariérové řešení mobility jistě nebude vyhovovat každému. Jestli vás to však zaujalo a myslíte si, že zrovna dodávka s kazetovou plošinou pod podvozkem by i pro vás bylo to pravé řešení, není se čeho obávat! Dle mých dosavadních zkušeností (cca 1 rok užívání) ho mohu vřele doporučit.

Můj život po realizaci této úpravy auta získal naprosto jiný rozměr. Doslova jsem si ulehčil a významně zkvalitnil život. Svoboda nabytá tím, že si mohu s sebou lehce převézt elektrický vozík, je k nezaplacení! Jednoduše se teď více postarám sám o sebe, zajedu k lékaři, do obchodu, na úřad, k holiči, za přáteli, prostě kamkoliv chci. Vyřídit si to vše nebylo lehké a chtělo to trpělivost. Přineslo to určité starosti, stálo to energii, čas a samozřejmě dost peněz. Ale vyplatilo se.

## Stručný přehled úpravy auta

### Vůz k úpravě

- Volkswagen Caravelle r. v. 2007, 2,5 TDi 96 kW s automat. převodovkou
- Cena celkem s DPH: 289 000 Kč

### Úpravy

- Plošina Autolift F900
- Automatické otevírání bočních dveří Ricon, dálkové ovládání
- Posuvné elektrické sedadlo BEV
- Cena celkem s DPH: 430 000 Kč

### Odpočty ceny:

- Vratka DPH z kupní ceny auta
- Příspěvek ÚP na pořízení auta: 165 tis. Kč
- Příspěvek ÚP na úpravu auta: 90 % z ceny za úpravu

### Plošina Autolift F900, specifikace

- Nosnost: 300 Kg
- Hmotnost: 140 kg
- Elektrický systém: 12/24 V
- Max. tlak hydrauliky: 180 bar
- Plocha, hl × š: 1 200 × 800 mm
- Max. výška zdvihu: 850 mm
- Výška kazety (zásuvky): 90 mm
- Nouzový ruční pohon

## Celkové hodnocení upraveného vozu

### Klady:

- + Vyhovující úprava na míru
- + Plošina nezabere místo v autě
- + Zachováno 5 sedadel
- + Snadné nastavení vhodné pozice za volantem
- + Účinnost posilovačů řízení
- + Skvělý rozhled z dodávky
- + Dostačující výkon motoru

### Zápory

- Snížená prostupnost terénem
- Větší náchylnost plošiny k poškození
- Vyšší cena náhradních dílů a servisu auta
- Parkování
- Nevzhledné automatické otevírání bočních dveří
- Hlučnost motoru
- Vyšší spotřeba paliva
- Neekologický provoz

## Prohlédněte si a osobně odzkoušejte můj vůz

■ Na to, jak plošina funguje, se můžete podívat na videu podobné úpravy jiného Transporteru. Stačí do vyhledávače na YouTube (nebo do internetového vyhledávače) napsat:

Mobilcenter Zawatzky – Kassettenlift.

■ Přímý odkaz je zde:

<https://www.youtube.com/watch?v=aFjiSk9g1BU>.

■ Po telefonické domluvě si lze také přijet prohlédnout přímo upravenou dodávku ke mně domů. Je možno také přijet s autem za vámi, pokud bydlíte v Moravskoslezském kraji a budete ochotni přispět na naftu.

■ Případné dotazy rád zodpovím e-mailem: PavelBadac@seznam.cz nebo telefonicky na 777 683 308 (T-Mobile, stačí prozvonit).

## Poděkování

Děkuji moc všem těm, kteří mi umožnili takto realizovat mou bezbariérovou dopravu.

Především děkuji našim úřadům, které pořízení auta a jeho úpravu z převážné části financovaly.

Rodině děkuji za spoluúčast na financování, za celkovou podporu mého záměru a pomoc s vyřízením.

Děkuji společnosti API za úpravu vozu, zvláště pak jmenovitě panu Vladimírovi Ondráčkovi, výjezdnímu technikovi firmy, který vždy ochotně a rychle přijel dořešit, co bylo třeba.

Díky vám všem za významné zkvalitnění mého života!

Foto: archiv autora