

Kup dobre auto!

Zawodowi handlarze są sprytni. Potrafią przygotować auto tak, że niejeden nabywca nieświadomie kupuje jeżdżący „złom”. Na jakie elementy warto zwrócić największą uwagę?

Problem pojawia się wtedy, gdy chcemy kupić samochód używany, ale dobry. Dobry to taki, który niezależnie od rocznika nie rdzewieje, nie ma za sobą ciężkiego wypadku, jest zadbany, z czystym wnętrzem i z przebiegiem dokładnie takim, jak deklaruje właściciel. Dobrego auta nie dyskwalifikują maska czy błotnik pomalowane poza fabryką – pod warunkiem jednak, że powodem malowania była powierzchowna stłuczka, a nie bliskie spotkanie z tirem lub wielokrotne dachowanie.

Polski rynek wtórny jest jednak pełen aut oferowanych po zawyżonej cenie, lepszej lub gorzej „przygotowanych” do sprzedaży, których prawdziwy stan techniczny spowoduje w niedalekiej przyszłości istotne wydatki.

Nadwozie

Najdroższym elementem samochodu jest karoseria. I co równie ważne, w pewnych sytuacjach jej naprawa finansowo nie opłaca się! Często zdarza się, że karoseria jest nieodwracalnie uszkodzona... przez niefachową naprawę. A ponieważ sprzedawcy zniszczonych samochodów są w Polsce całkowicie bezkarni, warto ocenić stan auta przed zakupem. Przede wszystkim uważnie oglądamy krawędzie blach

(maska, drzwi, tylna kłapa, otwór wlewu paliwa), szukając zacieków. Warto zaglądać w miejsca, do których trudno dotrzeć pistoletem lakierniczym (np. podszybie, osłonięte miejsca komory silnika). Korozja perforacyjna w miejscach, które „same z siebie” nie rdzewieją (np. górne płaszczyzny progów, powierzchnie tylnych nadkoli widoczne po otwarciu drzwi), dyskwalifikują auto. Koniecznie trzeba zajrzeć do bagażnika pod plastikowe osłony i dywany w poszukiwaniu niefabrycznych połańdowań, śladów korozji i lakierowania. W takich miejscach blacharze często nie starają się i ślady napraw są widoczne. W razie wątpliwości zawsze opłaca się poprosić o pomoc osobę znającą się na rzeczy. Tym bardziej, że w przeciwnieństwie do nabywcy taka osoba potrafi spojrzeć na auto „chłodnym okiem”.

Co widać od spodu?

Poza ewidentnymi przypadkami amator nie zauważy uszkodzeń podwozia. Łatwo natomiast stwierdzić wycieki płynów eksploatacyjnych, np. oleju ze skrzyni biegów i silnika. Przyczyny wycieków nieko-

niecznie muszą być groźne, jednak zawsze lepiej szukać auta nie budzącego pod tym względem wątpliwości. Radzimy nie ufać autom ze świeżo umyтыми silnikami.

Jeżeli chodzi o zużyte elementy zawieszenia, to wprawdzie tego typu awarie wiążą się z wydatkami, ale da się je całkowicie naprawić. Nie dyskwa-



W niektórych autach korozja przy krawędziach mocowania szyb to typowa usterka, w innych – efekt malowania dachu. Zawsze jednak świadczy to nie o aucie oferowanym do sprzedaży



Po śrubach, którymi przykręcony jest przedni błotnik, widać, czy ktoś zdejmował go do malowania. Powinny być równomiernie pokryte lakierem fabrycznym, bez śladów odkręcania



Rdza na podłuznicy to poważniejszy problem, niż się początkowo wydaje. Może świadczyć o powypadkowej przeszłości auta albo o zaawansowanej korozji elementów konstrukcyjnych nadwozia



WIELE USTEREK WI

Na pierwszy rzut oka samochód dobrze przygotowany do sprzedaży wygląda atrakcyjnie. Wystarczy wypolerować lakier i wyprać tapicerkę, aby jego wartość handlowa wzrosła nawet o kilka tysięcy złotych. Jednak wprawne oko jednym spojrzeniem na niewralgiczne miejsca wykrywa ślady napraw wykonanych najtańszym kosztem a często także ewidentnych



Wycieki oleju ze skrzyni biegów. Warto ustalić, co jest źródłem plam oleju – od tego zależy, ile będzie kosztowała naprawa. Czasem usunięcie usterki wymaga wyjęcia i demontażu skrzyni



Wyraźnie nierówne szpary pomiędzy blachami to ślady po naprawie. Odstająca kłapa bagażnika może świadczyć o „zaliczeniu” przez auto typowej niemieckiej kolizji autostradowej



Aby upewnić się, czy naprawiano tył auta, zglądamy pod dywan lub plastikowe osłony bagażnika. Korozja, potalidowana blacha lub ślady spawania poza fabryką stanowią odpowiedź



ĆĆ GOŁYM OKIEM

oszustw dokonywanych przez nieuczciwego sprzedawcę.

Przy kupnie używanego samochodu należy postępować według zasady: takie auto nie ma „przebiegu”, ma tylko stan licznika i stan techniczny. Wszystkie liczniki przebiegu, również elektroniczne da się przestawić na dowolną pozycję. A „przekręcanie” ich to zjawisko nagminne. Patrzymy otwartym okiem!



Ślady tzw. odciecia – tzn. miejsce, gdzie lakiernik skończył malowanie. W tym przypadku górna część słupka została osłonięta taśmą, dolną pokryto świeżym lakierem



Ktoś wyciął katalizator i zastąpił go tłumikiem. Nie zawsze jest to wada dyskwalifikująca auto, ale może stanowić istotny argument podczas negocjacji ze sprzedawcą samochodu

lifikują one auta, natomiast powinny mieć wpływ na jego cenę.

Jazda próbna

Kupno samochodu, którym nie można odbyć jazdy próbnej, jest niezwykle ryzykowne. Zwykle już po kilkuset metrach da się ocenić ogólną kondycję pojazdu. Powinniśmy m.in. sprawdzić działanie sprzęgła (czy np. nie „bierze” zbyt



Zapadnięty fotel to znak, że samochód ma duży przebieg

Zniszczenie wnętrza

Zdewastowane lub zużyte wnętrza wiele mówi o kondycji samochodu. Problem polega na tym, że przywrócenie idealnego wyglądu niektórych elementów jest niemożliwe. Zwracamy uwagę na zapach panujący w środku, stan fotela kierowcy (zapadnięty lub „wysiedzianny” świadczy o dużym przebiegu), wytarcie kierownicy, zużycie kanapy (często zdradza „taksówkową” przeszłość pojazdu), stan dywanów, plastików, podszufki. Nie wolno jed-

nak patrzeć wybiórczo, ponieważ kierownicę można wymienić, podobnie fotele czy gałkę zmiany biegów. Im starsze auto, tym większe prawdopodobieństwo manipulacji. W nowym aucie wymiana pojedynczych elementów w celu ukrycia faktycznego stanu technicznego jest zazwyczaj bardziej kosztowna i pracochłonna.

Zawsze liczy się też pierwsze wrażenie. Niedopalki, śmieci, kurz i piasek w kokpicie świadczą źle o sprzedawcy – że nie szanuje nie tylko samochodu, lecz także kupującego. Takie samochody lepiej omijać z daleka.



Wytarta kierownica świadczy z reguły o wysokim przebiegu. Uwaga: kierownica skórzana może być gładka fabrycznie!



wysoko lub nie szarpie, czy nie wydaje podejrzanych odgłosów), sprawność zawieszania (czy nie ma luzów, np. poprzez kilkakrotne najechanie na nierówność z niewielką prędkością – o niesprawności świadczą m.in. metaliczne odgłosy i stuk). Działanie jednostki napędowej pobieżnie można sprawdzić, wciskając kilka razy głęboko gaz. Silnik powinien równomiernie przyspieszać, nie wpadając przy tym w wibracje i nie wydając podejrzanych odgłosów. Z rury wydechowej nie mogą się przy tym wydobywać tumany dymu. Przy okazji kontrolujemy działanie skrzyni biegów (czy każde przełożenie da

się łatwo włączyć, czy nie ma zgrzytów i uderzeń wyczuwalnych na lewarku).

Im drożej, tym trudniej

Im droższe auto, tym bardziej opłaca się skorzystać z pomocy profesjonalistów lub specjalistycznego sprzętu. O stanie jednostki napędowej np. bardzo wiele mówi test analizatorem spalin lub badanie kompresji, które można wykonać w warunkach warsztatowych za niewielkie pieniądze. Wydatek rzędu kilkuset złotych na sprawdzenie samochodu to dobra inwestycja, jeśli pozwoli uniknąć zakupu „odpocowanego” wra-ku.

Piotr Szypulski