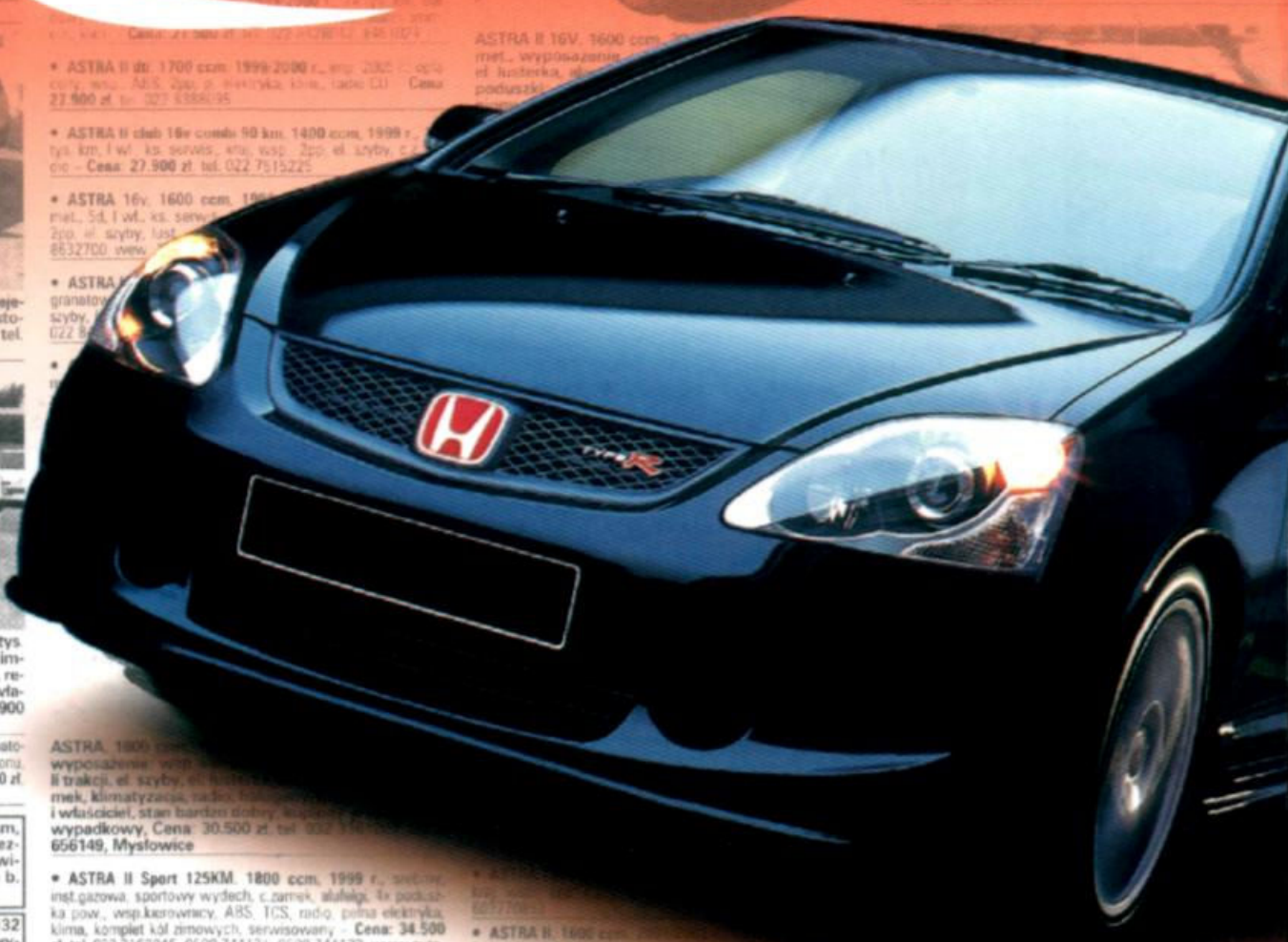


Aleksander Sowa



WKE
1984-2000 • 747 pp. 8 1/2" x 11"
Hardcover • \$199.95
Call or write at 800-322-4526 or 845-337-4

* ASTRA 16v, 1600 cm, 1998
mat., 5d, 1 wl., ks. serwi-
200. w. syty, lust.
8532700 www.astro.pl

* ASTRA
granatowa
szyby, 1
022 844 444



li trakcji, el. szyby, el. lustro, mek, klimatyzacja, radio, halogeny, i właściciel, stan bardzo dobry, bez wypadkowy, Cena 30.500 zł tel. 602 350 000

• **ASTRA II Sport 125KM.** 1800 ccm, 1999 r., szkielet, instalacja gazowa, sportowy wydech, czarne, aluminiowe 14 poduszki pow., wspakierownicy, ABS, TCS, radio, pełna elektryka.

zt. tel. 032 3163945, 0509 744121, 0509 744122, www.auto-partner3.trader.pl

ASTRA B 16V, 1600 cm³
miej. wyposażenie
el. lustro, ab-
poduszki



5. drzewiny, 1 infuzja, 1
ks. serwisowa, poduszka pow.

Sowa



Jak

kupić używany samochód

Aleksander Sowa

Jak

kupić używany samochód



Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa

Projekt okładki: *Dariusz Litwiniec*
Redaktor: mgr *Barbara Ciuch*
Redakcja techniczna i korekta: *Maria takomy*

629.1-46.004:347.451

Praktyczny poradnik pomagający w zakupie używanego samochodu. Opisano w nim zalecenia i rady dotyczące pułapek czyhających na kupujących używane auta, kryteriów wyboru modelu, wymaganych dokumentów. Podano internetowe źródła informacji, adresy giełd samochodowych oraz wzory umowy kupna-sprzedaży.

Odbiorcy: wszyscy zamierzający kupić używany samochód.

ISBN 83-206-1584-4

© Copyright by Wydawnictwa Komunikacji i Łączności Sp. z o.o.
Warszawa 2005

Utwór ani w całości, ani we fragmentach nie może być powielany bądź rozpowszechniany za pomocą urządzeń elektronicznych, mechanicznych, kopiujących, nagrywających i innych bez pisemnej zgody posiadacza praw autorskich.

Wydawnictwa Komunikacji i Łączności Sp. z o.o.
ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa
tel. (0-22) 849-27-51, fax (0-22) 849-23-22
Dział handlowy tel./fax (0-22) 849-23-45
tel. (0-22) 849-27-51 w. 555
Prowadzimy sprzedaż wysyłkową książek
Księgarnia firmowa w siedzibie wydawnictwa
tel. (0-22) 849-20-32, czynna pon.-pt. 10.00-18.00
e-mail: wkl@wkl.com.pl
Pełna oferta WKŁ w INTERNECIE: <http://www.wkl.com.pl>
Wydanie 1. Warszawa 2005
Skład i łamanie: Fotoskład CRAFINI 05-840
Brwinów, ul. Wspólna 3/22 Druk: Łódzka
Drukarnia Dzielowa S.A. 90-215 Łódź, ul.
Rewolucji 1905 r. nr 45

Spis treści

Wstęp	6
Pułapki	7
Koszty dodatkowe	8
Sprzedający - zawodowy handlarz	10
Handlarze przygotowują samochód do sprzedaży	13
Kiedy sprzedający kłamie	16
Samochód po remoncie kapitalnym	17
Składak	17
Samochód po wypadku	18
Samochód z zagranicy	19
Samochód na gaz	20
Samochód za pożyczone pieniądze	23
Przed zakupem	25
Przygotowanie do zakupu	25
Znajomość historii modelu	26
Typowe usterki wybranych modeli samochodów	28
Który samochód jest najlepszy?	35
Przebieg rzeczywisty	40
Dokumenty	44
Zakup w kraju	49
Emocje	49
Miejsce	50
Doradcy	51
Cena	51
Rozmowa ze sprzedającym	52
Jazda próbna	53
Oględziny samochodu	56
Zakup za granicą	65
Obowiązki kupującego	66
Wzory wybranych dokumentów	68
Zakończenie	73
Polsko-niemiecki słowniczek wybranych terminów samochodowych	74
Adresy giełd samochodowych	78
Przydatne witryny internetowe	80

Wstęp

Pozwól Szanowny Czytelniku¹, że witając Cię na samym wstępie będę życzył Ci dobrego, udanego zakupu używanego samochodu. Wiedz, że według mnie po przeczytaniu tej publikacji prawdopodobieństwo, że zakup Twojego auta okaże się udany, wzrośnie co najmniej kilkunastokrotnie. Tym serdeczniej więc zapraszam Cię do tej lektury.

Skoro sięgnąłeś po tę pozycję, to najprawdopodobniej zamierzasz w bliższej lub dalszej przyszłości (cokolwiek to znaczy) kupić samochód. Może masz tyle pieniędzy, że mógłbyś kupić auto nowe, ale niższej klasy, albo używane, ale większe i lepiej wyposażone? I tu na początek pierwsza rada, jeśli stoisz przed takim wyborem - kupuj samochód nowy i nie czytaj dalej!

Możliwe też, że możesz sobie pozwolić wyłącznie na używany wóz, kilku- lub kilkunastoletni. Tutaj już specjalnego wyboru nie masz- możesz kupić auto albo dobre, albo złe. W każdym razie, jeśli zdecydowałeś się na zakup używanego samochodu, w tej książce znajdziesz - mam nadzieję - wiele cennych informacji na temat tego, jak nie kupić złomu i nie wyrzucić pieniędzy w błoto.

Wiem, że czytasz ten tekst prawdopodobnie zmuszony do zakupu używanego samochodu - bo właściwie, jak pisałem wcześniej, zawsze lepiej jest kupić auto nowe - daje to (choćby teoretycznie) większą gwarancję bezawaryjności i sprawnego działania. Oczywiście, zdarzają się wyjątki, tak jak marki lepsze i gorsze, ale zapamiętaj ważne dla Ciebie słowa:

Kupując używany samochód stajesz się uczestnikiem gry o bezlitosnych, twardych regułach.

Po jednej stronie jesteś Ty, Szanowny Czytelniku, chcący kupić za jak najmniejsze pieniądze możliwie najmłodszy samochód, w możliwie najlepszym stanie. Po drugiej stronie będzie sprzedający, który chciałby za wszelką cenę sprzedać samochód, przy czym „za wszelką cenę”

¹ Skrywany we mnie szowinizm pozwala mi zakładać, że jesteś mężczyzną, jednak gdybym się mylił - witam Cię tym serdeczniej i pozwól, że dla uproszczenia będę się zwracał do Ciebie w tej formie.

będzie oznaczało dla sprzedającego cenę jak najwyższą. Stan auta prawdopodobnie będzie odbiegał od ideału.

Musisz zdać sobie sprawę z reguł tutaj rządzących i nauczyć się ich na pamięć!

Podstawową zasadą przy sprzedawaniu i kupowaniu samochodu jest spopularyzowana przez kinematografię zasada, że nie ma tu absolutnie żadnych zasad.

Wiem, że każdy człowiek powinien mieć sumienie bądź też inną formę samokontroli, ale... nie licz na to. Prawda jest okrutna. Niestety.

Człowiek, który będzie Ci chciał sprzedać samochód, może mieć następującą zasadę moralną:

Nie mam obowiązku informowania kupującego o wadach tego samochodu. Jak zapyta - powiem coś innego. Najważniejsze, abym sprzedał tego grata. Kupujący po to ma oczy i rozum, aby ponosił odpowiedzialność za swoje czyny w myśl powiedzenia: „widziały gały, co brały”.

Człowiek jest istotą taką a nie inną i jest to temat na inną publikację. Sprzedający może być również uczciwym człowiekiem i zakupu od takiego człowieka Ci życzę, ale... nie możesz się dać „naciągnąć”. Nie będę w tej publikacji wartościował ludzkich charakterów, zalet czy wad. Czasem tylko może je nieco przybliżyć, bo nie chcę, Szanowny Czytelniku, abyś kupował samochód „po omacku”. Pomogę Ci, przygotuję - choćby w jakimś stopniu - żeby Cię nie oszukano. Ja na to nie pozwolę.

Pułapki

Jak wspomniałem we wstępie, jedynie kupując auto nowe i to z salonu masz gwarancję, że nie będzie ono źródłem kłopotów - przynajmniej teoretycznie i na papierze. Przez kilka lat i około 100 tys. kilometrów nie powinno być problemów, a jednak często są. Pamięamy przecież zapalanie się paliwa podczas tankowania, wystrzały poduszek powietrznych w nagranych słońcem autach, odpadający lakier i przewracającego się mercedesa. Wielu Czytelników zna samochodowe przysłowie o rdzewiejących w salonie fiatach, a także wie, co jest wart każdy opel i ford.

I gdzieś zawsze jest ziarno prawdy, ale na pewno kupując nowy samochód masz większą gwarancję zakupu auta „dobrego”, niż w przypadku zakupu „z drugiej ręki”. Kupując auto używane - Drogi Czytelniku - musisz liczyć się z dużym prawdopodobieństwem, że jest ono ofertą,

która może okazać się pułapką. Zwykle na początku nie wiadomo, o co chodzi. Możliwości jest wiele, ale kiedy niczego nie wiadomo - wiadomo, że chodzi o pieniądze...

Koszty dodatkowe

Przed podjęciem decyzji o zakupie samochodu używanego zastanów się, czy Cię na to stać, może się bowiem zdarzyć tak, że kupisz „bardzo dobre” auto za taką kwotę, jaką aktualnie dysponujesz, a po kilku dniach, tygodniach lub miesiącach okaże się, że ten zakup nie był tak dobry. Wykryjesz takie wady i usterki, które będą wymagać znacznych nakładów finansowych. I to jest pierwsza pułapka czyhająca na Ciebie - Szanowny Czytelniku - jako kupującego.

Nie wierzysz? Przypuśćmy, że dokonasz zakupu używanego (nowego już kupić nie można) Daewoo Espero 1,5 z roku 2000, więc zapłacisz około 16-17 tysięcy złotych. Po kilku dniach okaże się, że nie zauważyłeś podczas jazdy próbnej usterki, którą teraz ustaliłeś - auto ma zużyte przednie hamulce, tarcze są zwichrowane, a klocki hamulcowe starte. Niby nic, jednak musisz być świadomy, że jest to koszt około 500 zł za same części, bez tzw. robocizny.

Bezwzględnie powinieneś po zakupie wymienić łańcuch lub pasek rozrządu (chyba, że samochód ma tak mały przebieg, że jest to zbyteczne, ale raczej na to nie licz) i jest to wydatek około 70-500 złotych. Do tego dochodzi wymiana oleju, konieczna bowiem nie wiadomo, ile poprzedni właściciel przejeździł na oleju, który był w silniku zakupionego auta. Wątpliwe jest aby przed zakupem „wyrzucał w błoto” pieniądze na wymianę oleju. Licz się więc z kosztem około 100-150 zł. I tak, nawet nie wymieniając wszystkiego, co powinieneś zrobić po zakupie auta - Twoje auto staje się droższe o 700-1200 zł, a jeśli do tego nie wzięłeś pod uwagę opon, które mają zbyt płytki bieżnik, to do 16-17 tysięcy musisz doliczyć co najmniej kolejne 800-1200 zł. Razem - ponad 2000 zł.

Pamiętaj też, że samochód musisz zarejestrować na siebie i jest to także dodatkowy koszt (ok. 160 złotych). Przegląd jest płatny około 90-160 złotych. Musisz też udać się do urzędu skarbowego i zapłacić podatek, zależny od tego, jaka kwota jest wpisana na umowie kupna--sprzedaży. Jeśli na umowie wpisana jest kwota powiedzmy - 1000 zł, to urząd skarbowy zwolni Cię z podatku. Jeśli jednak „błyśniesz intelektem” (lub ulegniesz namowom sprzedającego, aby zaniżyć koszt na umowie) i wpiszesz za wspomniane espero nie właściwą wartość 16 000 zł, lecz 1600 zł, to urzędnicy wykonają następujący manewr: sprawdzą w tabeli aktualną średnią cenę giełdową modelu i rocznika

Twojego auta, a następnie na tej podstawie obliczą podatek, który będziesz musiał zapłacić. Licz się z tym, że według urzędu skarbowego średnia cena tego modelu będzie z pewnością wyższa od tej, za jaką w rzeczywistości kupiłeś swoje auto. Jeśli kupujesz auto za granicą, sprawa jest jeszcze gorsza, ale o tym później. Pierwszą pułapkę przy zakupie używanego samochodu można więc opisać maksymą:

Do kosztu zakupu musisz doliczyć dodatkowe koszty, czasem wysokie...

I wierz mi - czasem może to być skarbonka bez dna, naprawdę tak jest i ręczę, że wielu z tych, którzy kupili bardzo wyeksploatowany samochód potwierdzi moje słowa. I jeszcze jedna sprawa: nie ma czegoś takiego, jak „okazja” - chyba że „okazja oszukania kupującego”. Zastanów się Czytelniku, czy sprzedałbyś dobry samochód za połowę lub trzy czwarte jego rzeczywistej wartości rynkowej bez powodu? Powody zawsze się znajdują - wojsko, dziecko itd. Okazja najczęściej procentuje albo poważnymi kłopotami natury prawno-administracyjnej, albo problemami czysto mechanicznymi, skutkującymi dotkliwiej jako finansowe.

Kupujesz samochód - przygotuj się na wydatki.

Aby mieć samochód, musisz go utrzymać, a to niestety kosztuje i to czasem całkiem sporo. Warto się więc zastanowić, jakiego auta szukasz.

Tabela 1

Wysokość składki (w zł) obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego OC dla Warszawy,
bez zniżek

Pojemność skokowa w cm ³	Wysokość rocznej składki PZU	Wysokość rocznej składki Warta
Do 900	847	1385
901-1250	1124	1358
1251-1300	1652	1385
1301-1500	1652	1740
1501-1600	1973	2015
1601-1700	2192	2015
1701-1800	2192	2110
1901-2500	2392	2135
Ponad 2500	2392	2290

Nawet prosta wydawałoby się kwestia ubezpieczenia jest istotna, kiedy trzeba opłacić składkę. Przykład podano w tablicy.

Jeśli jesteś kierowcą w wieku do 25 lub 26 lat, to ubezpieczyciel zażąda składki o 30% wyższej. Jeśli samochód jest znacznej wartości, dochodzi ubezpieczenie Auto Casco (AC), którego wysokość składki będzie liczona w procentach od faktycznej wartości Twojego pojazdu. Nie piszę o tym, aby Cię Czytelniku przestraszyć, ale po to, abyś był świadomy zagrożeń. Jednym z nich są na pewno koszty.

Jeśli się zastanowisz i według Twojej oceny stać Cię na zakup oraz utrzymanie samochodu - możesz czytać dalej!

Sprzedający - zawodowy handlarz

Abyśmy się dobrze zrozumieli - handlarz używanymi samochodami to taki sam zawód, jak każdy inny i w żadnym wypadku nie deprecjonuję go ani nie potępiam. Tak samo jak nie czynię tego w przypadku zawodu policjanta, księdza czy taksówkarza. Nieuczciwy ksiądz, policjant czy bankier i tak samo nieuczciwy handlarz samochodami są - według mnie - godni potępienia. A że ta książeczka dotyczy akurat samochodu i tym samym handlarzy samochodami, muszę Ci, Szanowny Czytelniku, przedstawić - możliwie obiektywnie - jak sytuacja wygląda. Jednocześnie życzę Ci, abyś na swojej drodze spotykał wyłącznie uczciwych nie tylko handlarzy samochodów, ale ogólnie - uczciwych ludzi.

Podczas zakupu sam musisz odpowiedzieć sobie na pytanie podstawowe: czy człowiek, od którego kupujesz samochód, jest zawodowym handlarzem, czy też nie? Istnieją dwie kategorie zawodowych handlarzy samochodami i o nich przeczytasz za chwilę. Jeśli jesteś zainteresowany autem jakiegoś człowieka i chcesz się dowiedzieć, czy jest handlarzem, zadaj mu bezpośrednie pytanie:

- *Czy jest Pan właścicielem samochodu?*

Licz się jednak z tym, że niezupełnie zgodnie z prawdą handlarz może Ci odpowiedzieć:

- *Tak, oczywiście!*

I tutaj masz doskonałą okazję, aby to sprawdzić na początku, zanim auto Ci się spodoba. Poproś sprzedającego o dokumenty samochodu oraz jego własne. Być może „wyjdzie” przy okazji, czy sprzedający mówi prawdę. Jeśli auto jest brata, matki, żony lub syna - w porządku, ale pamiętaj, że umowę musisz podpisać z **właścicielem**. Gorzej, gdy okaże się, że auto jest szwagra, kochanki lub kolegi. Jeśli nazwisko się nie zgadza, prawdziwego właściciela nie ma przy aucie i sprzedający twierdzi, że:

- *Auto sprzedaję w jego (jej) imieniu, ale nie ma go (jej) w Polsce...*

- *Poszedł do wojska...*
- *jest w szpitalu, bo została matką...*

to taka postawa może świadczyć o tym, że sprzedający jest zawodowym handlarzem, a w każdym razie sugeruje Ci, że sprawa nie jest czysta. Oczywiście, dobry samochód możesz kupić - czego Ci życzę z całego serca - również od handlarza. Niemniej jednak powinieneś być szczególnie ostrożny, a tak całkiem szczerze to:

jeśli możesz - unikaj zakupu u zawodowego handlarza.

Zakup u człowieka, który zajmuje się zawodowo sprzedażą aut, jest niestety obarczony znacznie wyższym ryzykiem. I można się zastanowić nad samochodem z komisu, który powinien być właściwie „pewniejszy”, stoi bowiem za nim właściciel autokomisu, ale również w tym przypadku pewności nie ma! Pamiętaj, że w autokomisie nie kupisz samochodu taniej. Przeciwnie - zapłacisz na pewno więcej, niż gdybyś kupował ten sam samochód od właściciela. Przecież właściciel autokomisu musi zarobić. Wtym przypadku wyższą cenę rekompensuje zazwyczaj udokumentowane pochodzenie, lepszy stan, dogodne warunki zakupu (np. kredyt albo raty) itd.

Jeśli na giełdzie masz podejrzenie, że człowiek, od którego chcesz kupić samochód, jest zawodowym handlarzem, to kupno od niego jest właściwie 100-procentowym błędem. Dlaczego? Handlarz sprzeda Ci samochód, który nie jest wart swojej ceny i albo będzie to „grat”, do którego będziesz dokładał, albo kupisz dobre auto, ale zapłacisz za nie za dużo. Jakkolwiek by na to patrzeć - to niedobry pomysł, lecz jest to wyłącznie moja osobista opinia, z którą możesz się zgodzić lub nie.

Oczywiście nie powinienem dyskwalifikować zawodowych sprzedawców, ale... moja rada jest taka, jak napisałem wcześniej i nie cofam jej. Handlarze doskonale orientują się w cenach samochodów i zwykle mają sporą wiedzę z zakresu budowy samochodu, wad i szczególnie tego, jak je zamaskować albo na jakiś czas ukryć. Ponadto musisz sobie - Drogi Czytelniku - zdać sprawę, że handlarz potrafi rozmawiać z Tobą i może „wyprać Ci mózg” na tyle, że mu uwierzysz. Zastanów się, czy potrzebowałbyś tej książeczki, gdybyś kupił w swoim życiu 50 albo 100 aut? Tak samo handlarz doskonale wie, jak auto sprzedawać, bo - po prostu - robił to już wielokrotnie.

Na koniec tego podrozdziału, aby udowodnić prawdziwość mojego stwierdzenia, opowiem prawdziwą historię. To, o czym napiszę, nadal jest praktykowane...

Giełda w Niemczech przy granicy z Polską. Na giełdę przyjeżdża Niemiec z samochodem, który zamierza sprzedać za 1000 euro, taka

bowiem jest rzeczywista wartość jego samochodu. Wystawia więc cenę na samochodzie i czeka na klienta. Na terenie giełdy od rana obecni są trzech Polacy, współpracujący ze sobą - zawodowi handlarze, świetnie znający język niemiecki, Niemców (siłą rzeczy również Polaków) oraz lokalny rynek i teren. Obserwują przyjeżdżających Niemców i upatrują sobie ofiarę.

Do auta wystawionego za cenę 1000 euro podchodzi jeden z trzech handlarzy i zaczyna je skrupulatnie oglądać, po czym wyraża chęć zakupu i zaczyna negocjować cenę z niemieckim właścicielem. Oferuje cenę 500 euro, na co oczywiście znający wartość swojego auta Niemiec nie chce przystać.

W pewnym momencie do targujących się zacięcie Polaka z Niemcem podchodzi człowiek (jest to drugi z handlarzy - nie zdradzający absolutnie znajomości z negocjującym cenę) i zaczyna także oglądać samochód, po czym głośno wyśmiewa cenę wystawioną przez Niemca jako zbyt wygórowaną i odchodzi niby zdegustowany. W chwilę później do nadal targujących się podchodzi następny z handlarzy udając oferenta i ogląda samochód, po czym stwierdza, że kupi to auto za najwyżej 400 euro, bo... (i zaczyna wymieniać Niemcowi wady, które samochód niby ma).

Sytuacja wygląda więc tak, że przy samochodzie stoi niemiecki właściciel i 2 „obcych” Polaków, którzy oferują mu cenę odpowiednio 500 i 400 euro. Kiedy Niemiec jest już odpowiednio „zmięczony”, do samochodu powraca trzeci z handlarzy i rzuca uwagi w stylu:

- *„Nigdy Pan za tyle tego golfa nie sprzeda - zapomnij Pan!”* lub inne podobne.

Przez cały czas wszyscy trzech handlarze są dla siebie na pozór anonimowi. Jeśli sprzedający auto wie, o co chodzi - numer nie przejdzie - jeśli zaś nie, sprzedający w obawie o to, aby nie dostać jedynie 400 euro, sprzedaje samochód za cenę 500 euro i odjeżdża z giełdy zadowolony, że wreszcie sprzedał auto - choć, niestety, nie za cenę, za którą zamierzał sprzedać.

Handlarze zbierają się razem, wiozą samochód do Polski i sprzedają go za 1200 euro, na czym każdy z nich zarabia ponad 200 euro, albo wykonują jeszcze bardziej perfidny manewr. Wyjeżdżają z giełdy, po czym po chwili jeden z handlarzy wraca nowo kupionym samochodem, wystawia go na sprzedaż za 1200 euro i spokojnie czeka na jakiegoś Polaka, a pozostali dwaj z ukrycia obserwują rozwój wypadków.

I kiedy jakiś Polak podchodzi do auta, pozostali dwaj handlarze współpracują ze sprzedającym kolegą tak, aby znaleźć klienta, który kupi to auto za „dobrą” cenę:

- *„Oj, w superstanie Pan ma tego golfika... szkoda, że mam tylko 600 euro na auto, bo nie wahałbym się ani sekundy...”* albo

- „Poprzedni właściciel musiał o niego bardzo dbać, bo jak na ten rocznik to wygląda naprawdę super...”,

aż wreszcie handlarz, który teraz występuje w roli sprzedającego „ulega” i mówi:

- „O.K., niech będzie moja strata, nie chce mi się już tu stać... daje pan 7000 i sprzedaję”,

a klient, który oglądał samochód, lecz cena wydawała mu się za wysoka, ulega i kupuje...

Handlarze zarabiają tego dnia jedynie 500 euro na trzech, ale nie muszą już jechać z autem do Polski i nie tracą czasu. Szukają następnej giełdy albo za tydzień powtarzają proceder. Nie popełniają przestępstwa (?), ale zastanów się, czy chciałbyś kupić takie auto? Albo raczej za taką cenę?

Myślę więc, że teraz zgodzisz się z moją radą, że lepiej unikać spotkań z handlarzem. Sytuacja, którą Ci przedstawiłem, dotyczy handlarzy „obrotowców”. Ich potoczne określenie pochodzi od czasownika „obracać” - obracać samochodami. Drugą kategorię handlarzy stanowią „picerzy” - dowiedz się, dlaczego i oni są szczególnie niebezpieczni.

Handlarze przygotowują samochód do sprzedaży

O ile „obrotowcy” zarabiają - jak w opisanym przykładzie - manipulując ceną, o tyle „picerzy” manipulując autem. Myślę, że znaczna część Czytelników spotkała się w swoim życiu między Wisłą a Odrą z określeniem „picować” albo też „pic na wodę”. Aby nie było wątpliwości powiem, że jest to odpowiednik czasownika „retuszować”. Jednak „retuszerzy” to nie jest według mnie szczęśliwe lingwistycznie określenie i nie oddaje w pełni soczystości tego zjawiska, dlatego też pozostanę przy określeniu „picerzy” - mniej wysmakowanym, acz jestem pewien, że lepiej przemawiającym do Czytelnika.

„Picerzy” koncentrują się na mocno wyeksploatowanych autach, z reguły bardzo skorodowanych, takich, które można tanio kupić i po odpowiednim „podrasowaniu” sprzedać o wiele drożej. Czasem bywa tak, że są to „obrotowcy”, którzy na ostatniej giełdzie nie sprzedali swojego auta i teraz szukają nabywcy².

Szczególnie w pewnych rejonach Polski jest wiele warsztatów „picerskich” i bystry Czytelnik domyśla się zapewne, że im bliżej granicy, tym więcej ich można spotkać. Profesjonalny „picer” wyznaje zasadę:

To lakier sprzedaje samochód.

² Nie wiadomo dlaczego zwanego np. „jeleniem”.

Jeśli lakier jest dobrze „położony”, to auto wygląda z zewnątrz jak nowe. Reszta w myśl powiedzenia - czego oczy nie widzą, tego sercu nie żal. W ciągu najwyżej kilku dni w warsztacie samochód przeznaczony do sprzedaży zostaje rozkręcony i przygotowany do malowania.

Wszystkie ubytki w nadwoziu, także te spowodowane po prostu rdzą (dziury w progach!) są dokładnie zalepiane kitem z dodatkiem włókna szklanego³, następnie nadwozie jest szlifowane.

Kiedy już wszystkie ubytki są zaszpachlowane, nakłada się lakier, zwykle jak najmniejszym kosztem (piecowo).

Po wyschnięciu lakieru auto jest składane, wewnątrz starannie oczyszczane, silnik i przedział silnika są spryskiwane preparatem imitującym konserwację, a silnik często (szczególnie kiedy ma wycieki) jest czyszczony lub myty. Na opony natryskuje się czernidło, aby lepiej wyglądały. Zwykle plastikowe elementy wnętrza spryskuje się również błyszczkiem, aby robiły na potencjalnym kupującym lepsze wrażenie. Jeśli tapicerka foteli zdradza, że auto ma sporo przejechanych kilometrów, handlarze zakładają pokrowce. Na wytarte nakładki pedałów można także założyć nowe albo lepiej ozdobne nakładki.

To, jak dalece są posunięte wizualizacje auta, zależy oczywiście od tego, jak dużo można zarobić sprzedając efekt pracy handlarzy picerów jako tzw. „auto zadbane” albo „okazyjne”, co dla handlarza oznacza różnicę pomiędzy tym za ile sprzedał, a tym za ile kupił i ile włożył w retusz auta.

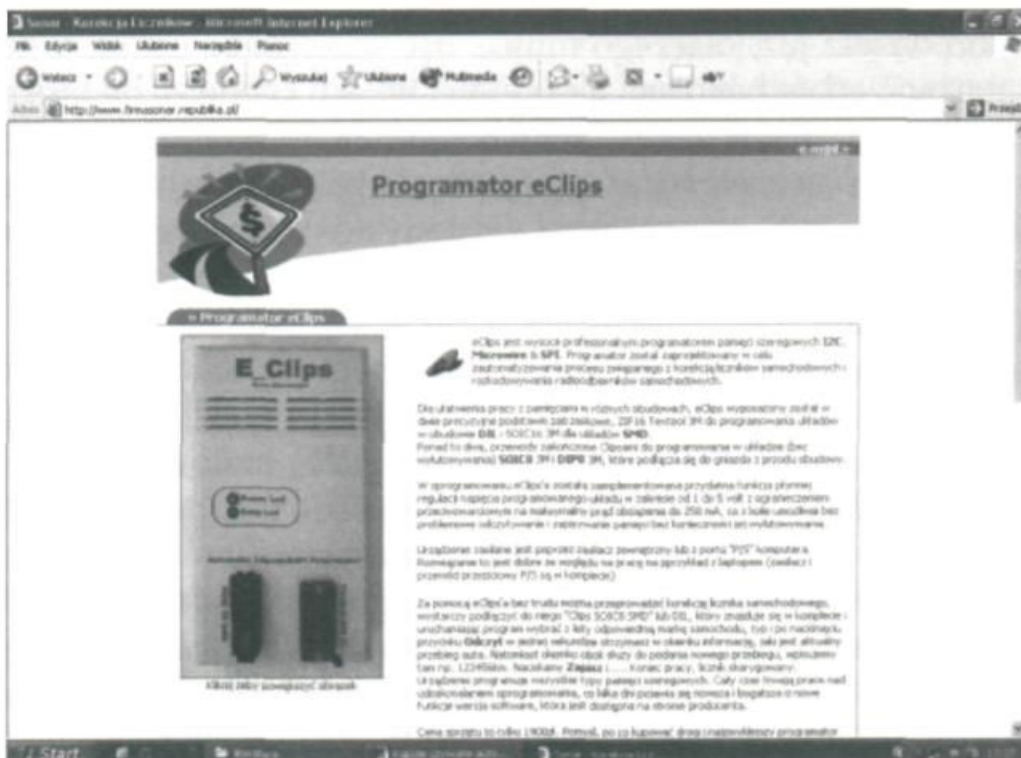
Koronnym zabiegiem jest oczywiście cofanie licznika kilometrów np. o 50 tys. km. Wskazanie to jest jednym z najważniejszych wyznaczników tego, jak mocno wyeksploatowane jest auto. Z reguły w ogłoszeniach prasowych czy internetowych podaje się przebieg samochodu, aby pomóc ocenić jego stan. Dlatego też:

nigdy nie ufaj wskazaniom licznika kilometrów.

Najgorzej jest w wypadku auta o przebiegu około 100 tys. km. Jest to pewna psychologiczna granica dla kupującego na zasadzie: mało - dużo (mały - duży przebieg). Wiadomo - każdy chce kupić auto o przebiegu mniejszym niż 100 tys. km niż większym.

Przebieg powinien być ustalony na podstawie przeglądu kilku elementów. Przeczytasz o nich dalej. Jeśli kupisz samochód przygotowany do sprzedaży przez „picera”, krótko będziesz się cieszył jego zadbanym wyglądem.

³ „Glasfazy”.



Miejsca, gdzie położono grubą warstwę szpachli, po kilku tygodniach zaczną pękać. Faktyczny przebieg sukcesywnie będzie dawał co jakiś czas znać koniecznością wymiany klocków hamulcowych, tarcz, rozrządu,

zwiększonym zużyciem paliwa lub oleju, aż wreszcie koniecznością naprawy nadwozia lub silnika. Zapamiętaj więc:

Świeżo polakierowany samochód prawie zawsze oznacza kłopoty.

Lepiej unikać takich aut, bo albo jest to auto po poważnym wypadku, albo przygotowane do sprzedaży przez zawodowego handlarza.

Często jest tak, że auto ulega poważnemu wypadkowi. Czasem takiemu, że powinno być złomowane. Jeśli jest w miarę nowe lub drogie, „picerzy” kupują taki wrak i w ciągu kilku - kilkunastu dni dokonują naprawy powypadkowej. Naprawiają samochód nie tak, aby był zdatny do użytku, lecz tak, aby był zdatny do sprzedania jako bezwypadkowy.

Kiedy sprzedający kłamie

Być może to, co teraz napiszę nie jest szczególnie kulturalne, ale... niestety, kupując samochód nie jesteś - Szanowny Czytelniku - na „herbatce u babci”, dlatego też powinienesz dowiedzieć się, kim jest sprzedający samochód. Wiesz już, dlaczego musisz być szczególnie ostrożny wtedy, kiedy auto sprzedaje handlarz, ale... lepiej też nie kupować od taksówkarza lub od kogoś, kto sprzedaje samochód wykorzystywany jako służbowy np. przez przedstawiciela handlowego albo kogoś, kto ma niewielki sklep. W każdym razie, jeśli samochód był używany do pracy, to - w najlepszym przypadku - był intensywnie eksploatowany albo jest po prostu zużyty. I tutaj bardzo często okazuje się, że sprzedający kłamie.

Zadaj pytanie sprzedającemu na temat tego, co Ci się nie podoba i nie patrz na auto, lecz uważnie obserwuj jego reakcję - przy czym pamiętaj, że prawdę będzie mówiło jego ciało, a słowa nie zawsze. Szczególnie takie sygnały jak dotykanie (nieświadomie, przypadkiem) ust lub nosa, rozbiegany wzrok, unikanie spotkania z Twoim spojrzeniem, niespokojne ruchy lub odwrotnie - szczególnie uważne spoglądanie w Twoją stronę, powinny wzbudzić Twoją ostrożność! Takie gesty prawdopodobnie są oznaką, że sprzedający kłamie. Kiedy odczujesz, że sprzedający mija się z prawdą - zrezygnuj z zakupu, gdyż:

ogromnym błędem jest kupowanie samochodu od kogoś, kto kłamie!

Skoro kłamie, to nie warto od takiego człowieka niczego kupować - z pewnością oszukuje Cię na temat auta, jego stanu lub pochodzenia. A skoro już jesteśmy przy pochodzeniu samochodu, zainteresuj się jego

poprzednim właścicielem - zapytaj o to. Najlepiej, aby sprzedający był pierwszym właścicielem. Jeśli jest drugim, już jest trochę gorzej, jeśli niczego konkretnego się o właścicielu (właścicielach) nie dowiesz - Twój zakup będzie obciążony większym ryzykiem.

Zwykle samochód kupiony od pierwszego właściciela - nawet jeśli ma spory przebieg - jest w lepszym stanie technicznym, niż kupiony od kogoś, kto kupił go wcześniej, a tamten jeszcze wcześniej itd.

Pierwszemu właścicielowi trudniej jest ukryć fakt uczestniczenia pojazdu w stłuczce lub wypadku. Drugi właściciel zawsze może powiedzieć - nie wiedziałem o tym.

Zapytaj sprzedającego, czy w umowie zgodzi się zawrzeć zapis, że auto nie brało udziału w wypadku lub skorzystaj z dołączonych do tego poradnika wzorów umów. Wiesz już jak sprawdzić, czy sprzedający kłamie. Jeśli tak, nie wahaj się, nie daj się oszukać!

Samochód po remoncie kapitalnym

Widzisz samochód, który jest wyceniony na więcej niż egzemplarze z jego rocznika, ponieważ - jak twierdzi sprzedający - ma wymienione filtry, tarczę sprzęgła, rozrząd, świece i inne elementy (zwłaszcza te, które są tak umiejscowione w konstrukcji wozu, że nie bardzo można to sprawdzić) i dlatego właśnie sprzedający „chce więcej”.

Niestety, często również jest tak, że wymiana filtra oleju polega na przetarciu go czystą szmatką. O ile bardzo łatwo sprawdzić, czy klocki hamulcowe lub tarcze były wymienione, o tyle filtra oleju już odkręcić nie można. Dlatego nie ufaj takim zapewnieniom.

Nie kupuj samochodu po remoncie, zwłaszcza t/w. kapitalnym.

Czy wykonywałbyś rzetelnie i fachowo, z wykorzystaniem nowych części, naprawę po to, aby sprzedać auto? Nie, bo po prostu się to nie opłaca. Koszt rzetelnej naprawy jest niestety wysoki i ten, kto przeprowadził dobrze taką operację nie będzie chciał auta sprzedać. Natomiast remont „pod sprzedaż”, polegający najczęściej na podobnych operacjach jak opisane wcześniej, nie jest wart zapłacenia wyższej ceny. Sprzedający, który wmawia Ci podobne „bajki”, prawdopodobnie delikatnie mówiąc mija się z prawdą.

Składak

W naszym pięknym, acz bardzo dziwnym kraju, gdzie 90% obywateli to podobno katolicy i co drugi to złodziej, były kiedyś przepisy, które

wymuszały na prywatnych importerach aut sprowadzanie oddzielnie nadwozia, a oddzielnie zespołu napędowego. Auto było w częściach przewożone przez granicę i składane. O ile taki zabieg przeprowadzony starannie przez doświadczonego mechanika nie powoduje obniżenia wartości samochodu, o tyle niestety przeprowadzany w przygranicznych garażach przez handlarzy nastawionych wyłącznie na zysk często może być brzemienny dla stanu auta. Jeszcze gorzej, kiedy nadwozie i zespół napędowy pochodzą z dwóch różnych aut - prawie na pewno oznacza to, że części pochodzą z auta po wypadku. Kiedy zabieg taki był wykonywany przed rejestrowaniem, właściciel po przedłożeniu odpowiedniej liczby rachunków uzyskiwał wpis do dowodu z aktualnego rocznika, mimo że np. karoseria (lub silnik) była o 5 lat starsza. Przy korzystnej dla właściciela polityce produkcji może się okazać, że kupujesz auto z rocznika - powiedzmy 98 - podczas gdy tak naprawdę to auto jest rocznikiem 96, a to jest ogromna różnica. Przy czym, jeśli ważne dla trwałości elementy (np. zawieszenie) pochodzą z auta, które uległo wypadkowi, to na pewno nie będzie to dobry zakup.

Unikaj za wszelką cenę najróżniejszych składaków!

Dokładnie przestudiuj dowód rejestracyjny samochodu i porozmawiaj ze sprzedającym. Dopiero potem przystąp do oględzin, a przy okazji sprawdzisz, czy sprzedający nie mija się z prawdą.

Samochód po wypadku

Oczywiście, stuprocentową pewność, że samochód nie miał wypadku w zasadzie możesz mieć, Szanowny Czytelniku, niestety wtedy i tylko wtedy, kiedy kupujesz auto nowe w salonie. Każde auto użytkowane nawet przez krótki czas jest narażone na wypadek lub stłuczkę, przy czym o ile stłuczka nie jest szczególnie groźna, może nawet nie mieć najmniejszego znaczenia w przypadku uszkodzenia zderzaka lub kloszy lamp, o tyle każde poważniejsze uszkodzenie ma wpływ i na trwałość auta, i na jego cenę. Jeśli wypadek był poważny, może mieć też wpływ na prowadzenie pojazdu i oczywiście na bezpieczeństwo.

Osobiście znam wiele warsztatów samochodowych, które skupują wszystkie rozbite auta - zresztą z pewnością widziałeś ogłoszenia w prasie motoryzacyjnej typu:

„AAAA Skupujemy wszystkie auta rozbite natychmiast. Płacimy gotówką”.

Wiem o praktykowanym procederze polegającym na łączeniu dwóch rozbitych aut w jedno, sprzedawane potem jako bezwypadkowe. Na

przykład kupuje się dwa rozbite prawie nowe auta - jedno po bardzo silnym zderzeniu czołowym, a drugie po dachowaniu. Z wraku po dachowaniu wycina się dach i wstawia nieuszkodzony ze słupkami od samochodu po „czołówce”. Po lakierowaniu miejsca łączenia mogą być nie do odróżnienia dla niefachowca. Wprawdzie jeśli taka naprawa jest wykonana solidnie - a w zasadzie musi taka być - to auto nadaje się do dalszej eksploatacji, lecz jego cena nie powinna wynosić tyle, ile cena auta bezwypadkowego z tego samego rocznika.

Przy współczesnej technologii produkcji takie auto musi zacząć szybciej korodować i na pewno będzie mniej bezpieczne. Każda naprawa powypadkowa wiąże się z ogromnymi kosztami, dlatego też często właściciel decyduje się na naprawę już z myślą nie o dalszej eksploatacji, ale o... sprzedaży, a to oczywiście decyduje o jakości tej naprawy. Nie jest niczym szczególnie niespotykanym, że po „dzwonie” (czyli zderzeniu) tak silnym, że odpalają obie czołowe poduszki powietrzne, auto jest „klepane”, naciągane, szpachlowane, w miejsce poduszek powietrznych (właściwie - poduszek gazowych) są wstawiane pakuły albo papier, pęknięte zaślepki oraz fragmenty tablicy rozdzielczej wymienia się na nieuszkodzone i... kupujący nabywa samochód bezwypadkowy i dobrze wyposażony (2 x airbag). Oczywiście pasów bezpieczeństwa także się nie wymienia, tym bardziej ich pirotechnicznych napinaczy. Stąd dobra rada:

**Jeśli podejrzewasz, że samochód uczestniczył w wypadku -zrezygnuj
z zakupu,**

bo może się wkrótce okazać, że pod lakierem pojawią się pęcherze, lakier będzie się kruszył, opony zaczną się nierównomiernie zużywać, podczas jazdy zaś (szczególnie przy większych prędkościach) samochód nie będzie prowadził się pewnie lub po prostu będzie „ściągał”. Jeśli kupujesz auto za kilkanaście lub kilkadziesiąt tysięcy złotych, porozmawiaj ze sprzedającym tak, aby możliwa była kontrola geometrii zawieszenia w autoryzowanej stacji obsługi - koszt takiej operacji (od 90 do kilkuset złotych) z pewnością nie będzie stanowił pieniędzy wyrzuconych w błoto. Zresztą podejrzewam, iż sprzedający nie będzie chciał się na to zgodzić. Jeśli się zgodzi i okaże się po badaniu, że miałeś rację, sprzedający i tak do końca może twierdzić, że o niczym nie wiedział, zwłaszcza gdy nie jest pierwszym właścicielem.

Samochód z zagranicy

Niektóre modele samochodów lub poszczególne wersje nie były oferowane na polskim rynku, dlatego też ich cena jest wyższa (lub po prostu

inna) od ceny „rówieśników”. Zwykle jest tak, że samochody kupione na tzw. „zachodzie” mają lepsze wyposażenie od sprzedawanych u nas. Dlatego też takie auta często kuszą nabywców, bo są po prostu atrakcyjniejszymi ofertami. I co tu dużo mówić- nie można porównywać poloneza np. z 1998 roku z golfem czy astrą z tego samego rocznika. Różnice w technice, wyposażeniu lub nawet prowadzeniu są ogromne, jednak w cenach już nie tak widoczne. Przy podobnym przebiegu stan techniczny prawdopodobnie także będzie przemawiał na korzyść auta z „zachodu”, nie tylko ze względu na stan i rodzaj dróg, lecz także ze względu na mentalność kierowców oraz (szczególnie) sposoby dokonywania napraw. Chciałbym jednak zwrócić uwagę, że mimo wszystko zakup auta z zagranicy - zwłaszcza nie zarejestrowanego w Polsce - jest obarczony nieco większym ryzykiem. Głównie dlatego, że nieznane jest pochodzenie tego samochodu oraz brak informacji o poprzednich właścicielach. Jeśli auto ma pełną dokumentację - sprawa jest jaśniejsza, ale pamiętaj o jednym: jeśli usłyszysz od sprzedającego Polaka zdanie:

Samochodem jeździł dziadek w Niemczech, po dobrych drogach, więc jest w superstanie!

powinieneś wzmóc swoją czujność. Taki tekst jest najczęstszą bzdurą wmawianą kupującym. Po prostu w to nie wierz!

Musisz także być szczególnie ostrożny w przypadku samochodów sportowych - przeważnie są mocno wyeksploatowane, oraz samochodów pochodzących spoza rynków europejskich. Dotyczy to m.in. aut amerykańskich - możesz mieć kłopoty z zarejestrowaniem takiego auta, ze względu na odmienną przepisów homologacyjnych i warunków technicznych dopuszczających pojazd do ruchu. Więcej informacji na temat kupna samochodu za granicą znajdziesz w rozdziale „Zakup za granicą”.

Samochód na gaz

Bywa, że chcesz kupić samochód z instalacją zasilania gazem płynnym, tzw. LPG (ang. Liquefied Petroleum Gas)⁴ i jest to jak najbardziej zrozumiałe. Mimo że samochód „na gazie” pali od 10 do 20% więcej paliwa gazowego niż benzyny, a koszt badania technicznego jest wyższy o kilkadziesiąt złotych, to i tak, przy obecnej cenie gazu i benzyny bezołowiowej 95, samochód z instalacją LPG jest doskonałą propozycją dla tych, którzy lubią oszczędzać, i dla tych, których auta spalają dużo paliwa.

⁴ Płynne paliwo gazowe.

Ale i w przypadku samochodu na gaz jest kilka ważnych spraw. Po pierwsze - dokumentacja instalacji gazowej. Jest ona niezbędna, aby auto uzyskało pozytywny wynik badania technicznego. Konieczny jest także wpis do dowodu rejestracyjnego auta, że instalacja jest zamontowana. Warto także zwrócić uwagę na datę utraty homologacji na butlę.

Po drugie samochody z instalacją gazową w Polsce to w większości konstrukcje bardzo proste, tzw. mieszalnikowe, zwykle polonezy, duże fiaty i inne, zasilane gaźnikiem. Są auta o wtrysku mechanicznym (przede wszystkim Mercedes 123, 124, 126), które raczej źle znoszą zasilanie gazem. Samochody o wtrysku elektronicznym i z sondą lambda mają elektronicznie regulowany dopływ gazu.

Samochody wyposażone w silniki o wtrysku wielopunktowym (multi-point injection) i plastikowy kolektor wymagają zastosowania drogiej instalacji z sekwencyjnym wtryskiem gazu. Wyjątkiem jest Daweoo Matiz, do którego można zamontować prostszą instalację. Tak więc instalacja LPG niejedno ma imię.

W większości samochodów da się zamontować instalację, która będzie dobrze działała. Jednak sprzedawcy często dokonują „podrasowania” - szczególnie kosztownych i paliwożernych aut - zakładają instalację LPG, aby skusić kupującego niskimi kosztami eksploatacji samochodu. Niestety, zakładają instalacje niestarannie; są to konstrukcje najprostsze, które źle współpracują z silnikiem, w efekcie czego doprowadzają do jego przedwczesnego zużycia.

Dlatego kupując auto na gaz musisz - Drogi Czytelniku - zwrócić uwagę na rodzaj zastosowanej instalacji. Przyda Ci się wiedza o modelu samochodu, który zamierzasz kupić. Zapamiętaj:

Samochód z instalacją gazową niedostosowaną do parametrów silnika to samochód gorszy niż bez jakiegokolwiek instalacji.

Instalacja gazowa jest mimo wszystko urządzeniem wielce precyzyjnym (nawet wydajność parownika w stosunku do pojemności skokowej ma znaczenie przy najprostszych instalacjach), dlatego też jej właściwe dobranie ma decydujące znaczenie i dla samego jej działania, i dla trwałości silnika.

W samochodach z silnikiem zasilanym wtryskowo konieczny jest odpowiedni sterownik - układ elektroniczny symulujący pracę układu wtrysku benzyny, wyłączanego na czas zasilania LPG. Urządzenie takie to emulator. Jeśli go nie będzie lub nie będzie działał prawidłowo, komputer auta będzie wskazywał usterkę i elektronika będzie pracowała w trybie awaryjnym.

Ewentualnym objawem uszkodzenia będzie także brak możliwości zasilania benzyną lub „strzały” w kolektorze, spowodowane cofnięciem się płomienia. Nie pomogą „klapy” i „gwizdki” czy wymiana kolektora na metalowy. Instalacja jest źle dobrana albo wadliwie wyregulowana, co też zdarza się bardzo często.

Jeśli się ma samochód na gaz, zwykle cały czas jeździ się na gazie, wożąc w zbiorniku paliwa kilka - kilkanaście litrów benzyny, która z czasem ulega zanieczyszczeniu. Wytrąca się z niej woda, co powoduje korodowanie zbiornika. Często też uszkodzona jest pompa paliwa i zapchane filtry paliwa.

Jeżeli jednak znajdzie się samochód w stosunkowo dobrym stanie z poprawnie działającą instalacją gazową, to może to być bardzo dobry zakup, chociażby dlatego, że samo zamontowanie instalacji to koszt od 1300 do kilku czy kilkunastu tysięcy złotych i nigdy nie odzyska się tej kwoty przy odsprzedaży. Dla Ciebie Czytelniku jako kupującego jest to więc korzystna sytuacja. Niestety, dobrych ofert nie jest dużo.

Podczas jazdy próbnej należy jechać na LPG, ale również na etylinie. Rozruch silnika powinienesz Czytelniku również wypróbować na obu systemach zasilania. W przypadku zasilania gazem rozruch może być nieco trudniejszy, ale powinien być możliwy i na benzynie, i na gazie.

Doskonałym pomysłem jest udanie się ze sprzedającym do profesjonalnego punktu montażu instalacji LPG i dokonanie oględzin auta będącego przedmiotem handlu. Niewielkim kosztem (kilkudziesięciu złotych) na pewno będzie można się zorientować, czy instalacja będzie dawała oszczędności, czy też będzie źródłem kłopotów.

Przy okazji trzeba pamiętać, że złączka do tankowania gazu w aucie pochodzącym z zagranicy może nie pasować na polskich stacjach benzynowych.

Warto też szukać samochodów z zaworem gazu umieszczonym obok wlewu paliwa - jest to rozwiązanie na pewno bardziej estetyczne, ale niestety rzadko stosowane. W przypadku pewnej grupy aut nie musimy mieć obaw co do tego, czy instalacja jest dobrze dobrana. Są to samochody z seryjnie montowaną instalacją LPG, np. Fiat Multipla oraz Fiat Punto. Co do instalacji montowanych przez autoryzowanych sprzedawców, trudno się wypowiadać. Nigdy nie wiadomo, jak instalacja została zamontowana.

Ceniącym możliwości przewozowe szczególnie godne polecenia są auta ze zbiornikiem (butlą) gazu w miejscu koła zapasowego. Choć rozwiązanie takie niczego nie zmienia - koło zapasowe i tak zajmuje dodatkowe miejsce w bagażniku, to można z „zapasu” zrezygnować łudząc się, że w razie „złapania gumy” uratuje nas uszczelniacz

w aerozolu. Auto „z gazem w kole zapasowym” jest praktyczniejsze, a w przypadku kombi czy auta kompaktowego - dużo praktyczniejsze.

Samochód za pożyczone pieniądze

Zacznę tak, jak ma w zwyczaju mawiać mój znajomy: „Kredyt ma same wady - nie dosyć, że trzeba go spłacać, to najpierw trzeba go jeszcze dostać”.

To stwierdzenie daje do zrozumienia, że samochód na kredyt nie jest najlepszym wyjściem, ale - niestety - często wyjściem jedynym. Warto w takim przypadku nieco na ten temat wiedzieć.

Przed wszystkim - wysokość oprocentowania. Każdemu człowiekowi wydawać się może oczywiste, że im oprocentowanie jest niższe, tym kredyt jest tańszy. Prawda jest właściwie zawsze inna. Ale to niestety dopiero początek.

Co ze stopą procentową? Stała czy zmienna? A jakie raty - stałe czy malejące? Podobno kredyty walutowe są tańsze od tych w złotychkach? Co to jest RRSO?

Pytań rodzi się wiele i udzielenie na nie pełnej odpowiedzi na kartach tej książki z oczywistych względów nie jest możliwe. Co zatem warto wiedzieć?

Pożyczając pewną kwotę musimy ją oddać z nawiązką w postaci odsetek i innych kosztów. Jeśli oferta kusi niskim oprocentowaniem lub odsetkami 0%, to kredyt oddamy razem z innymi kosztami, które rzeczywiście nie będą odsetkami, ale Ty - Szanowny Czytelniku - będziesz te „inne koszty” musiał zapłacić. Można by zaryzykować tutaj powiedzenie „jak nie kijem - to pałą” i myślę, że w odniesieniu do kredytów 0% sporo jest prawdy w tym porzekadle.

Bardzo często jest tak, że kredyty wysoko oprocentowane prawie zupełnie nie są obciążone innymi kosztami i dlatego, choć pozornie wydają się droższe, są tańsze.

Dla Ciebie będzie ważna RRSO, czyli rzeczywista roczna stopa oprocentowania. Najprościej mówiąc jest ona kosztem, jaki poniesiemy z tytułu zaciągnięcia kredytu w postaci odsetek od zaciągniętej sumy, dodatkowych opłat, prowizji itp.

Jeśli bierzesz kredyt, to radzę Ci jako formę spłaty wybrać raty malejące. Wprawdzie na początku będziesz płacił dużo, ale im bliżej chwili, w której uwolnisz się od banku, tym mniej będziesz płacił. Ma to także ogromne znaczenie z uwagi na fakt, że Twój kredyt będzie droższy także o tyle, ile spłacane auto utraci na wartości.

Pewnie słyszałeś od wielu ludzi, że najtańsze są kredyty walutowe. Z punktu widzenia oprocentowania rzeczywiście można odnieść takie

wrażenie, bo jeśli kredyt złotówkowy jest oprocentowany na 13%, a kredyt w CHF (frankach szwajcarskich) 4,5%, to faktycznie można by tak pomyśleć. Niestety, prawda jest taka, że nie można oszacować prawdziwego (rzeczywistego) kosztu kredytu walutowego. Dlaczego? Ponieważ nikt - nawet najlepszy analityk, nie jest Ci w stanie podać kosztu ryzyka, jakie niesie ze sobą wahanie cen konkretnej waluty. Dla przykładu - kurs euro zawierał się w granicach 3,7 do prawie 4,8 zł. Zastanów się, o ile droższy może być kredyt w chwili, kiedy kurs waluty, w której pożyczyłeś pieniądze, zmieni się wzwyż? Oczywiście, jest również prawdopodobieństwo, że oddasz mniej niż pożyczyłeś, ale liczenie na to porównywałbym do rosyjskiej ruletki.

A skoro już napisałem o analityku, to mała uwaga na temat doradców kredytowych, analityków i ekonomistów- pamiętaj Szanowny Czytelniku, że obdarzając zaufaniem tych ludzi obdarzasz zaufaniem kogoś, kto ze stuprocentową pewnością odpowie Ci, dlaczego jego wczorajsza prognoza nie sprawdziła się.

Ustawa o kredycie konsumenckim narzuciła na banki obowiązek podawania kosztu kredytu w postaci rzeczywistej rocznej stopy oprocentowania (RRSO), ale prawda jest taka, że banki potrafią i to obostrzenie tak umiejętnie wymanewrować, że mówi się o „oprocentowaniu realnym”, co nie jest oczywiście tym samym co „oprocentowanie rzeczywiste”. Dlatego pytaj doradcę kredytowego o kwotę, jaką będziesz musiał zapłacić za zaciągnięcie kredytu, ale zawsze wymagaj, aby podano Ci rzeczywisty całkowity koszt, jaki będziesz musiał ponieść.

Pamiętaj też, że rzeczywisty to nie to samo co realny. Banki i inne instytucje trudniące się lichwą (bo tak powinno się według mnie określać działalność tych, którzy pożyczają pieniądze po to, aby na tym zarobić) będą stosowały najróżniejsze metody, abyś prawdę poznał dopiero w chwili, kiedy kredyt będziesz musiał spłacać. Wiem, że być może narażę się tymi słowami bankowcom, ale wolałbym, abyś wiedział, co robisz.

Nigdy - pod żadnym pozorem - nie wpłacaj żadnych pieniędzy komuś, kto obiecuje Ci, że „załatwi” kredyt albo żąda jakiejś opłaty za złożenie wniosku kredytowego.

Zawsze dokładnie czytaj umowę - nawet jeśli ma kilkanaście stron. Co więcej - im dłuższa jest umowa, tym czytaj wnikliwiej. Pytaj pracownika banku, jeśli czegoś nie rozumiesz - nie wstydź się tego, nikt nie wie wszystkiego! I żądaj jasnej, zrozumiałej i wyczerpującej odpowiedzi.

Zwróć też uwagę na to, co stanowi umowa w przypadku nieterminowych wpłat (jak są oprocentowane odsetki karne).

Podsumowując ten temat powiem jeszcze raz, że najlepiej zaciągać kredyty krótkoterminowe - lepiej z wyższymi ratami, ale krótszym okresem spłaty. Taniej jest wziąć kredyt wyżej oprocentowany i bez dodatkowych kosztów niż oprocentowany niżej, ale z opłatami dodatkowymi. Lepiej brać kredyt w złotych niż w walucie obcej. A najlepiej... nie brać kredytu w ogóle. Ale o tym wie każdy...

Przed zakupem

Przygotowanie do zakupu

Znasz już Szanowny Czytelniku ważniejsze zagrożenia, które na Ciebie czyhają, więc w tym rozdziale dowiesz się, jak się do zakupu przygotować. Część odpowiedniej wiedzy już posiadasz, częściowo jesteś do zakupu przygotowany, jednak... to jeszcze nie wszystko.

Do zakupu musisz się po prostu przygotować jak do sprawdzianu z geografii w podstawówce i bynajmniej nie oznacza to zebrania odpowiedniej kwoty pieniędzy, niezbędnej do zakupu, zarejestrowania i opłacenia samochodu. Jeśli przygotujesz się solidnie - nie tak łatwo dasz się wywieść w pole, nie tak łatwo dasz się oszukać. Zapamiętaj:

O cenie samochodu, zwłaszcza starszego, decyduje nie rocznik, ale przede wszystkim jego stan techniczny.

Na początek proponuję, abyś dokładnie zapoznał się z obowiązującymi cenami. Nie wystarczy przy tym prześledzić ceny w ogłoszeniach giełdowych czy w prasie, choć przyznaję, że jest to dobra droga (pod warunkiem, że nie zapomnisz o tym, iż zawsze powinienes traktować te ceny orientacyjnie). O cenie samochodu nie decydują tylko marka i model, lecz także (a w przypadku samochodów starszych przede wszystkim) stan samochodu i wszystko, co jest z nim związane, czyli przebieg, liczba poprzednich właścicieli, bezwypadkowość, a nawet to, czy właściciel był palaczem, czy unikał papierosowego dymu. Pamiętaj o tym, że elementami, które mogą decydować o nieznacznie wyższej cenie są:

- oryginalny lakier (bezwypadkowość),
- niewielki przebieg (na podstawie innych wskazówek niż licznik kilometrów),
- bogate wyposażenie dodatkowe,
- dodatki (np. komplet opon zimowych z felgami),

- tuning samochodu, choć raczej odradzałbym Ci zakup tunin-gowanego auta, chyba że właśnie takiego szukasz, ale licz się ze znacznym zużyciem silnika.

Przed podjęciem decyzji o zakupie przestuduj dokładnie oferty w komisach, prasie i Internecie.

Na trzeciej stronie okładki podano linki do odpowiednich stron internetowych - znajdziesz tam oferty, które pozwolą Ci zorientować się w cenach. Dodatkowym atutem jest możliwość obejrzenia zdjęć oferowanego samochodu, często w dużej rozdzielczości - czego nie uzyskasz w prasie.

Myślę, że przeglądanie stron internetowych z ogłoszeniami wprawdzie pozwoli Ci - Drogi Czytelniku - na zorientowanie się w obowiązujących cenach, lecz niestety pozbawi rzeczywistego kontaktu z samochodem i sprzedającym. Dlatego też (choć uważam, że giełda nie jest najlepszym miejscem na zakup samochodu) w treści książki zamieściłem adresy najważniejszych giełd samochodowych w Polsce - bo jest to (tym razem) - najlepsze miejsce na zorientowanie się w cenach i rzeczywistym stanie samochodów z różnych roczników. Ponadto giełda daje Ci możliwość obcowania ze sprzedającym - zawsze możesz targować się tylko na próbę oraz w celu obserwowania zachowań sprzedających i dokładnych oględzin auta. Adresy giełd znajdują się na końcu książki.

Znajomość historii modelu

Z pewnością jest tak, że masz przygotowaną sumę, za którą chcesz kupić samochód. Bardzo dobrze jest, kiedy chcesz kupić wyłącznie określony model, np. Poloneza Caro 1,9D lub Nissana Sunny 1,4 sedan albo też Fiata 126p. Dlaczego?

Kupując samochód, powinieneś znać historię modelu.

I to nie dlatego, abym namawiał Cię do emocjonalnego związku z samochodem, który powinien pełnić zasadniczo użyteczne funkcje, ale dlatego, że pozwoli Ci to - Szanowny Czytelniku - uniknąć wielu nieprzewidzianych sytuacji, ułatwi zakup i na pewno ochroni (choćby częściowo) przed oszukaniem przez sprzedającego.

Podaję, że wolałbyś uniknąć zakupu składaka po retuszu, a są modele samochodów, które bez większych zmian były produkowane bardzo długo - m.in. należą do tej grupy Fiat 126p, czy właśnie FSO Polonez, jak również inne auta, tzw. zachodnie - szczególnie marek niemieckich wyższych klas. Gdzie tkwi zagrożenie?

Producenci właściwie nieustannie modyfikują i ulepszają produkowane samochody pomiędzy poważnymi modernizacjami modelu, przeprowadzając tzw. face liftingi⁵. Na przykład model A jest wprowadzany do sprzedaży w roku 1990, a zastąpiony całkiem nowym modelem 7 lat później. W tym czasie są przeprowadzane drobne zmiany konstrukcji -wprowadzanie nowych jednostek napędowych i usuwanie wadliwych podzespołów na rzecz trwalszych. Określone wersje silników i wyposażenia trafiają zwykle później do naszego kraju niż np. do Niemiec. Znajomość tych wszystkich niuansów na pewno ochroni Cię przed pewnymi wybiegami nieuczciwych sprzedawców. Może się bowiem zdarzyć tak, że chcesz kupić Forda Fiestę 1,1 z lat 1991 - 1993, która nie była w Polsce sprzedawana z 2 poduszkami powietrznymi. Widzisz na giełdzie taki samochód i słyszysz, jak sprzedający twierdzi, że był on kupiony w Polsce, w salonie. Powinno to wzmocnić Twoją czujność co do uczciwości sprzedającego - po co kłamać, jeśli wszystko jest w porządku?

Wybrane modele aut szczególnie są wrażliwe na tego typu zmiany
- dobrze zapewne Czytelnikowi znany VW Golf II generacji był produkowany od roku 1983 do roku 1992, a więc prawie 10 lat, a podczas tego okresu przechodził kilka razy poważne modyfikacje.

1983: rozpoczęcie produkcji Golfa II w wersjach C, CL, GL i Diesel 1984:
Golf II GTI

1986: wprowadzenie silnika 1,8 /90 KM, wersja GT i wersje z ABS 1987:
nowe silniki 1,3/55 KM oraz 1,6/ 70 KM; znikają trójkątne szybki

w drzwiach 1988: silnik 1,6 TD/80 KM
oraz Golf Rally. 1990: Golf Country. 1992:
zakończenie produkcji.

Warto znać historię modelu choćby po to, aby rozpoznać, że auto jest składakiem - oglądasz samochód i widzisz, że zamontowany w nim silnik był oferowany przez producenta tylko do roku 1998, a sprzedający uparcie twierdzi, że auto jest z rocznika 2000.

Wystarczy wykonać remont i przedstawić odpowiednie rachunki przy rejestracji, aby w dowodzie wpisać rocznik, z którego pochodziły istotne części.

A jak „remont” prawdopodobnie wyglądał? Silnik z rozbitego auta
- np. po dachowaniu albo uderzeniu w bok lub tył, a nadwozie naprawione po mocnym zderzeniu czołowym, w którym oryginalny silnik uległ zniszczeniu. Projektowana zmiana przepisów, w myśl której

⁵ Face lifting (czyt. feis lifting, ang.) - gruntowne odmłodzenie, zmiana wizerunku.

nie będzie się wymagało w dowodzie rejestracyjnym numerów silnika, umożliwi sytuację jeszcze groźniejszą - może się zdarzyć, że kupisz auto z silnikiem, który pochodzi ze skradzionego samochodu!!!

Koncern Honda produkuje samochody w Japonii i w Anglii i możesz się ze mną spierać, ale każdy użytkownik samochodów Honda potwierdzi to, co teraz napiszę (pod jednym wszakże warunkiem - że jeździł zarówno samochodami wyprodukowanymi w Japonii, jak i w Anglii). Samochody wyprodukowane w Japonii wykazują o wiele większą bezawaryjność, ale był okres, że ich import był obciążony cłem aż 35-procentowym i dlatego nawet w salonach były one dużo droższe. Odpowiedź sprzedającego na Twoje pytanie o pochodzenie auta pozwoli Ci się zorientować co do poziomu moralnego tego człowieka i może ułatwić decyzję o zakupie. Jeśli sprzedający będzie Ci wmawiał, że nie ma różnicy między Hondą japońską a brytyjską, to albo jest kłamcą, albo ... nie ma pojęcia, o czym mówi. Wyobraź sobie taką sytuację!

Aby nie dać sobie wmówić bzdur, musisz mieć podstawową wiedzę o modelu, który zamierzasz kupić. Nie możesz kupić kota w worku - musisz wiedzieć jak ten kot wygląda - w przeciwnym razie sprzedający sprzeda ci „psa” i wmówi, że to „kot”.

Pocieszające jest to, że o roczniku auta i jego pochodzeniu świadczy wiele elementów, więc identyfikacja nie powinna być trudna - czasem wystarczy obejrzeć tabliczkę znamionową na nadwoziu i wszystko jest jasne.

Zapamiętaj:

Lepiej nie być laikiem, ale ... laika udawać.

Pozwól, aby sprzedający pomyślał, że ma do czynienia z kimś, kto niewiele wie o samochodzie, który zamierza kupić i o samochodach ogólnie - jeśli jest uczciwy, nie będzie Cię oszukiwał, bo i po co, ale jeśli jest kłamcą albo coś ukrywa - uśpij jego czujność. Sprzedający pomyśli, że ma przed sobą „jelenia”, którego łatwo oszukać. Tobie będzie łatwiej odkryć jego prawdziwe oblicze. Kupno używanego auta to twarda gra - lepiej mieć asa w rękawie.

Typowe usterki wybranych modeli samochodów

Pisałem, że znajomość modelu auta, które zamierzasz - Szanowny Czytelniku - nabyć, jest dużym ułatwieniem, ze względu na zmiany w konstrukcji, które umożliwiają identyfikację rocznika lub pochodzenia. I tak jest rzeczywiście. Aby Ci nieco pomóc poniżej postaram się

przedstawić charakterystykę pewnych modeli aut. Nie bądź rozczarowany, jeśli nie znajdziesz tutaj modelu auta, które chciałbyś kupić. Niestety, nie jest możliwe przedstawienie wszystkich usterek wszystkich aut - trzeba by napisać inną publikację na ten temat, np. pt: „Usterki samochodów” czy „Typowe usterki samochodów” w formie encyklopedycznej. Dobierając modele aut do poniższej listy kierowałem się różnymi kryteriami, przede wszystkim chciałem zwrócić Ci uwagę, że o ile usterki zawieszenia w polskich warunkach są właściwie typowe dla każdego samochodu, o tyle pewne modele mają po prostu swoje słabe strony - jeśli będziesz je **znał**, to łatwiej Ci będzie uniknąć wpadki podczas zakupu i właściwie ocenić stan techniczny wybranego pojazdu.

Starałem się dobrać auta możliwie **z** najszerszego wachlarza modeli występujących na naszym rynku, uwzględniając najpopularniejsze, ale różnych klas i **z** różnych okresów produkcji oraz różnych producentów.

Poniższą listę wskazówek traktuj w ten sposób, że oprócz typowych oględzin auta, podczas których musisz sprawdzić najważniejsze podzespoły, uczulam Cię na **tzew.** typowe usterki modelu - a więc musisz danemu elementowi przyrzeć się dokładniej, bo zużywa się on częściej w tym modelu niż **w** innych.

Jeśli na liście nie znajdziesz modelu, który zamierzasz kupić - musisz poszukać we własnym zakresie. Polecam internet jako doskonale źródło wiadomości, często bowiem miłośnicy pewnych modeli wymieniają się uwagami na temat użytkowania swoich pojazdów na różnego rodzaju stronach tematycznych lub forach dyskusyjnych. Dużo na temat usterek wiedzą także mechanicy, **z** tym że zazwyczaj trudno z nimi rozmawiać, bo objawiają typowe wypaczenie zawodowe, ale na pewno wiedzą bardzo dużo. Byleby tylko chcieli się tą wiedzą z Tobą, Czytelniku podzielić.

W poniższym zestawieniu starałem się dobierać te usterki, które występują w danym modelu niezależnie od wersji silnikowej, aby uniknąć pewnej specjalizacji. Podkreślam, że lista typowych usterek jest orientacyjna.

Audi 80 (1982-1986) - zużycie wnętrza (tapicerki), awarie instalacji elektrycznej wrażliwej na wilgoć, korozja nadwozia i wyeksploatowanie, zużycie elementów zawieszenia.

Audi 80 (1991-1996) - wybicie łączników stabilizatora i zużycie łożysk kolumn resorujących, awarie włącznika (termicznego) wentylatora chłodnicy, nieszczelności pompy **cieczy** chłodzącej, wycieki oleju **z** odpowietrznika skrzyni korbowej, **zużycie** turbosprężarki (1,9 tdi), zerwanie paska napędu rozrządu, niesprawności alternatora i zamka centralnego.

Citroen AX (1991-1997) - korozja nadwozia, korozja układu wylotowego, wycieki oleju ze skrzynki przekładniowej i silnika, zużycie półosi napędowych, usterki wyposażenia elektrycznego, luzy w układzie kierowniczym oraz w zawieszeniu.

Daewoo Espero - pęknięcia sprężyn przedniego zawieszenia, luzy w mechanizmie zmiany biegów (zewnętrznym), usterki sterowania elektrycznym podnoszeniem i opuszczaniem szyb, usterki zamka centralnego (siłowniki), wybite końcówki drążków kierowniczych, skorodowanie tłumika tylnego, popękanie plastikowych elementów w kabinie auta.

Daewoo Tico - zużycie łożysk tylnych kół, niedziałanie hamulca ręcznego, zużycie amortyzatorów, rozszczelnienie przewodu wspomagania układu hamulcowego (twardniejący hamulec), uszkodzenie wiązek elektrycznych (pęknięcie przewodów - zwłaszcza oświetlenia tablicy rozdzielczej oraz tylnej tablicy rejestracyjnej), korozja - zwykle na progach i na drzwiach, uszkodzenie lusterek i problemy z podnoszeniem i opuszczaniem szyb, drobne uszkodzenia nietrwałych elementów wnętrza wykonanych z plastiku.

Fiat 126p - przedwcześnie nie zużywają się chyba tylko szyby i to tylko te z przodu, z tyłu oraz tylne boczne, bo te w drzwiach mają już często porysowane szkło, a linki są pozrywane. Korozja (dotyczy całego auta, a zwłaszcza: podszybia, drzwi, progów, błotników, a nawet dachu, również miejsc mocowania resoru w podwoziu i np. wahaczy tylnych), drobne usterki silnika (gaźnika, zaworów i rozdzielacza zapłonu), spadek ciśnienia oleju, wypadanie zaślepki wału korbowego, zużycie łożyskowania wału korbowego.

Fiat Bravo i Brava (1995-1999) - uszkodzenia układu smarowania silnika i w efekcie zużycie wału rozrządu, uszkodzenie popychaczy i dźwigni zaworów, awarie wtrysku paliwa (nierówna praca silnika na biegu jałowym), zużycie sprzęgła, wybite sworzni wahaczy przednich i gumowych elementów zawieszenia przedniego, zużycie łożysk stożkowych tylnych wahaczy, zatarcie mechanizmu tylnej wycieraczki, korozja klamek wewnętrznych, korozja linki hamulca ręcznego.

Fiat Punto II - awarie sprzęgła (nietrwały zespół dociskowy), przepalanie się żarówek H7, zaparowanie reflektorów i zapiecenie króćca osadczego ramion wycieraków, niesprawność sondy lambda, wycieki oleju ze skrzynki przekładniowej, awarie belki skrętnej, zużycie amortyzatorów, usterki pompy cieczy chłodzącej i sterownika silnika, pęknięcie obudowy alternatora, podatność lakieru na zarysowania i odpryski, awarie spryskiwaczy tylnej szyby i luzy w przekładni kierowniczej.

Fiat Siena i Palio Weekend (1997-2002) - zużycie wahaczy przednich, wybite tulei gumowych drążka stabilizatora, głośność hamulców tylnych kół, zużycie amortyzatorów (zwłaszcza tylnych w Palio), problemy z instalacją elektryczną (kierunkowskazy), awarie układu grzewczo--wentylacyjnego (uszkodzenie układu sterowania wentylatorem i rozdziałem nadmuchu powietrza), zużycie uszczelniaczy półosi napędowych, niesprawność alternatora i wentylatora chłodnicy.

Fiat Uno (1989-1993) - zużycie elementów zawieszenia (amortyzatorów, elementów gumowo-metalowych, wahaczy), wycieki oleju - zwłaszcza w silniku 0,9 dm³, korozja nadwozia, usterki instalacji elektrycznej.

Ford Fiesta (1989-1995) - awarie mechanizmu automatycznego ssania i w związku z tym trudności z uruchomieniem zimnego silnika, w silnikach 1,4 oraz 1,6 awarie hydrauliki zaworów, korozja podwozia i nadwozia, wycieki oleju z silnika, a w silnikach Diesla podatność na zerwanie paska napędu rozrządu.

Mercedes-Benz 190 (1986-1989) - wycieki oleju z silnika i tylnego mostu, uszkodzenie pompy cieczy chłodzącej, wybite przegubów wału napędowego, korozja (krawędzie drzwi), zużycie wałków rozrządu, zużycie uszczelniacza półosi napędowej.

Mitsubishi Galant (1990-1993) - zużycie tylnych tulei gumowych przednich wahaczy, łączników stabilizatora, zużycie amortyzatorów, zwichrowanie (od przegrzania) tarcz hamulcowych, zapieczenie hamulców tylnych, korozja nadwozia (dachu przy szybach, dolnych krawędzi drzwi, pokrywy przedziału silnika).

Nissan Micra (do 1993) - uszkodzenie zespołu dociskowego sprzęgła, przepalenie uszczelki głowicy, korozja nadwozia (zwłaszcza krawędzi drzwi i pokrywy przedziału silnika), zużycie elementów zawieszenia.

Nissan Micra (od 1993) - podatność powłok lakierniczych na zarysowania, zbyt szybkie zużywanie się łańcucha napędu rozrządu (słyszeć go - często jako efekt jazdy na wysokich biegach z małą prędkością obrotową silnika), korozja tłumika końcowego.

Nissan Primera (1990-1993) - zużycie przegubowego łącznika przedniego zawieszenia, wybite łączników stabilizatora tylnego, „wyskakiwanie” 5. biegu, w starszych egzemplarzach ukręcenie półosi (z powodu korozji pod gumą tłumika drgań), zużycie poduszek gumowych zawieszenia silnika, wyciekanie oleju z przekładni kierowniczej, uszkodzenie elastycznych przewodów hamulcowych.

Opel Ascona - wycieki oleju z silnika spod pokrywy zaworów oraz na uszczelnieniach miski olejowej i wału korbowego.

Opel Astra I - awarie napinacza paska napędu rozrządu (do 1997 r.), nadmiernie szybkie zużywanie się pompy cieczy chłodzącej (nieszczelności), problemy z rozdzielaczem zapłonu i aparaturą wtryskową, korozja nadwozia - zwłaszcza samochodów w białym kolorze (pod uszczelkami szyb z tyłu i na drzwiach).

Opel Astra II - w pierwszych egzemplarzach awarie złączy elektrycznych w układach sterowania centralnym zamkiem oraz elektrycznymi szybami; szybka korozja układu wylotowego.

Opel Corsa A - wycieki oleju spod pokrywy zaworów, zaawansowana korozja nadwozia (w modelach sprzed 1989 roku), odgłosy elementów wyposażenia wnętrza, korozja przewodów hamulcowych, defekty ogumienia, uszkodzenia układu zapłonowego (zawilgoconego), wycieki oleju, zużycie gum stabilizatora, uszkodzenie przełącznika kierunkowskazów.

Opel Omega B - awarie rozrządu (do 1995), luzy (stuki) w układzie kierowniczym, wycieki z układu chłodzenia (do 1995), szybkie zużycie wnętrza (przyciski na tablicy rozdzielczej), korozja nadwozia, nieszczelności w układzie klimatyzacji (do 1995), niedziałanie pilota centralnego zamka (do 1996). Większość usterek nie występuje w modelach po 1997 roku.

Opel Tigra - szybkie zużycie klocków hamulcowych, szybkie zużycie silników, najczęściej wskutek ostrej jazdy.

Opel Vectra A - wybite sworzni wahaczy oraz elementów metalowo--gumowych w zawieszeniu przednim, luzy na końcówkach drążków kierowniczych, awarie pompy cieczy chłodzącej, niesprawności w układzie zapłonowym (uszkodzony aparat zapłonowy), wypalenie uszczelki głowicy, korozja układu wylotowego, awarie układu wtryskowego, skorodowanie przewodów hamulcowych, nierównomierne działanie hamulców.

Peugeot 106 (1991-1996) -zużycie gumowych elementów zawieszenia (silentblocków) oraz osłon gumowych (przeguby), zużycie łożyskowania w belce tylnego zawieszenia, zapieczenie tłoczków tylnych hamulców, nieprecyzyjne działanie skrzynki przekładniowej (wersja 1,0) spowodowane zużyciem plastikowych i gumowych elementów wewnętrznego mechanizmu zmiany biegów, awarie alternatora oraz pompy cieczy chłodzącej, awarie wyposażenia elektrycznego, korozja nadwozia i układu wylotowego.

Peugeot 205 (1987-1998) - zużycie tarcz hamulcowych, zużycie przegubów napędowych, awarie rozrusznika oraz alternatora, nietrwała linka hamulca awaryjnego (postojowego), zużycie elementów zawieszenia, korozja.

Peugeot 309 (1989-1993) - zużycie elementów zawieszenia (tulei gumowo-metalowych, końcówek wahaczy, zużycie zespołów drążków skrętnych), zużycie przekładni kierowniczej, usterki rozrusznika i pompy cieczy chłodzącej.

Polonez: Caro, Caro Plus, Atu, Atu Plus - korozja (progi, krawędzie drzwi, podwozie - w starszych modelach również przedni pas i kłapa bagażnika), wybite końcówki drążków kierowniczych, zużycie sworzni przedniego zawieszenia, luzy przekładni kierowniczej i zużycie hamulców (okładziny i tarcze), niedziałanie hamulca ręcznego (problemy z hamulcami nie dotyczą samochodów z układem Lucas, m.in. 1,4 mpi), hałasliwość tylnego mostu, klekotanie krzyżaków mostu, wycieki oleju z tylnego mostu, silnika i skrzynki biegów, nietrwałość tulei gumowo-metalowych i amortyzatorów.

Renault 5 (1989-1996) - korozja nadwozia i podwozia, niesprawności gaźnika oraz zapłonu, nadmierne luzy w zawieszeniu, wycieki ze skrzynki przekładniowej i silnika.

Renault Clio (1990-1996) - niesprawności alternatora, usterki rozrusznika, usterki sterownika silnika, korozja nadwozia i podwozia, korozja układu wylotowego, usterki instalacji elektrycznej (przełączniki).

Renault Clio (od 2001 r.) - pękanie sprężyn tylnego zawieszenia, awarie centralnego zamka, hałasliwość osłon katalizatorów, niepoprawność zamontowania stopki anteny radiowej, awarie wyposażenia elektrycznego (cewki zapłonowe, sterownik silnika), wybite elementów zawieszenia (końcówki drążków kierowniczych i gumowe tuleje stabilizatora), zużycie łożysk kół przednich, awarie rozrusznika.

Renault Scenie (2000-2003) - wycieki oleju z turbosprężarki (1,9 dci), wycieki oleju ze skrzynki przekładniowej, zużycie sworzni wahaczy przednich, wybite drążków kierowniczych, zużycie tylnych amortyzatorów, awarie instalacji elektrycznej, korozja układu wylotowego - szczególnie tłumika tylnego.

Seat Toledo (1991-1999) - znaczne zużycie elementów wykończenia wnętrza, zużycie elementów zawieszenia, korozja nadwozia - zwłaszcza w samochodach sprzed modernizacji (sprzed 1995 r.)

Skoda Fabia - awarie układu kierowniczego (wspomagania i przekładni kierowniczej), nadmierne luzy drążków kierowniczych, w silnikach

1,4 dm³ (60 i 68 KM) przepalenie uszczelki głowicy, niesprawności czujnika temperatury cieczy chłodzącej, usterki pompy cieczy chłodzącej, awarie układu hydraulicznego kasowania luzów zaworów, awarie sterownika silnika, uszkodzenia wtryskiwaczy, zużycie stabilizatora i jego łączników, zużycie amortyzatorów, awarie wspomagania sprzęgła, usterki instalacji elektrycznej (alarm, centralny zamek, podnośniki szyb i poduszki powietrzne).

Skoda Octavia (od 1996 r.) - niestabilność biegu jałowego (do 2000 r.), pęknięcia obudowy skrzynki przekładniowej, awarie przepływomierza powietrza (td), uszkodzenia przełączników sterownika silnika, uszkodzenia przełącznika świateł żarowych (td), uszkodzenia dolnych plastikowych osłon silnika (td), zużycie gumowych tulei stabilizatora, wycieki w układzie przeniesienia napędu (przeguby półosi napędowych).

Suzuki Swift (1988-1996) - awarie elektrycznie podnoszonych i opuszczanych szyb, niesprawności stacyjki, nietrwałość zespołu dociskowego sprzęgła, usterki układu zapłonowego, zużycie elementów zawieszenia.

Toyota RAV4 (od 2000 r.) - częste świecenie się kontrolki „check engine” (złe paliwo, błędy elektroniki), przyspieszone zużycie opon, tarcz i klocków hamulcowych.

Toyota Starlet (1989-1996) - nierównomierne działanie hamulca ręcznego, przepalenie uszczelki głowicy, nadmierne zużycie oleju silnikowego.

Volkswagen Golf III (1993-1999) - zazwyczaj ogólne wyeksploatowanie, awarie elektrycznej pompy paliwa, wycieki oleju spod pokrywy zaworów oraz uszczelniający wału rozrządu i wału korbowego silnika, nierównomierność pracy silnika na biegu jałowym, wskazująca na rozszczelnienie gumowej podkładki między układem wtryskowym a kolektorem dolotowym („fałszywe” powietrze), zerwanie linki sprzęgła spowodowane uszkodzeniem mechanizmu, zużycie gumowych elementów wahaczy przednich, wybite sworzniki przedniego zawieszenia, twardnienie hamulca spowodowane rozszczelnieniem tzw. małego kolanka (gumowego przewodu w układzie wspomagania hamulców), awarie wyposażenia elektrycznego (wypalenie obrotowego wyłącznika dmuchawy, awarie zamka i szyb sterowanych elektrycznie oraz elektrycznie sterowanych lusterek), chybotałowość foteli (zużycie plastikowych prowadnic).

Volkswagen Polo II (1990-1993) - popękanie przewodów układu chłodzenia, awarie układu zapłonowego, uszkodzenie pomp paliwa i cieczy chłodzącej, korozja nadwozia, korozja układu wylotowego, zużycie zawieszenia.

Mam nadzieję - Szanowny Czytelniku - że zdajesz sobie teraz sprawę z faktu, iż część usterek w samochodach jest po prostu typowa i trzeba na pewne elementy podczas oględzin lub podczas jazdy próbnej zwrócić szczególną uwagę, bo - jak mawiają mechanicy - „ten typ tak ma”.

Nie zdziw się, że w nowszych autach widzę więcej usterek niż w starszych - jest to normalne, gdyż w aucie starym ma prawo zepsuć się już wszystko, ale w nowym bądź prawie nowym częściej można mówić o tzw. typowej usterce.

Który samochód jest najlepszy?

To naprawdę doskonałe pytanie - z rodzaju tych, które uwielbiają politycy. Dlaczego? Ponieważ odpowiedzi na tak postawiony problem jest bardzo dużo i nie będę nawet usiłował tutaj podejmować próby ich sklasyfikowania, ale - i choć niektórzy pomyślą, że jestem niekompetentny (lub szalony) spróbuję jednak na to pytanie odpowiedzieć.

Samochód wybiera się według możliwości finansowych i - na drugim miejscu - według potrzeb. Jeśli hierarchia kryteriów jest odwrotna, to sytuacja jest zwykle bardzo komfortowa. Wyboru dokonujemy również powodowani swego rodzaju przywiązaniem do danej marki. Tym kryterium kieruje się ponad 70% nabywców nowych aut. Jest to zrozumiałe - jeśli będąc panną lub kawalerem jeździliśmy Volkswagenem Polo, to kiedy mamy już rodzinę, zwykle będziemy szukać Vento lub Passata. Chyba że nie mieliśmy pozytywnych doświadczeń jeżdżąc Polo. No właśnie - dotarłem więc do sedna sprawy: do awaryjności. Dla mnie sprawą niezmiernie ważną jest to, czy auto psuje się często czy rzadko, bo psuć się musi - jest to przecież tylko układ określonej liczby części mechanicznych i elektronicznych. Jeśli któryś element tego układu jest zużyty bądź wadliwy - auto będzie się psuło.

Dlatego też awaryjność jest kryterium decydującym o tym, czy samochód jest lepszy, czy gorszy - szczególnie w przypadku samochodów używanych. Owszem, kolor, wygoda, ekonomiczność czy osiągi są również bardzo ważne, ale tylko w połączeniu z tym, czy dany model psuje się częściej, czy rzadziej. Na tej podstawie można przyjąć tezę, że auto A jest lepsze (lub gorsze) od auta B. Jasne, że zawsze jest to sprawa indywidualna, ale... no właśnie, jak to ocenić?

Niemcy są tym narodem, który jest z pewnością technicznie dalej zaawansowany niż my.

To właśnie oni stworzyli TUV⁶ i dzięki ich badaniom mamy jasność co do poszczególnych modeli. W reklamach można mówić wszystko, ale

⁶ Niemieckie Stowarzyszenie Nadzoru Technicznego.

dopiero coroczny raport TUV obnaża nagą prawdę. Ranking powstaje na podstawie wyników badań milionów samochodów zgłaszających się na obowiązkowe badanie techniczne, nie zaś jak można by sądzić - na podstawie awarii „na trasie”. Samochody są klasyfikowane w 5 kategoriach na podstawie wieku:

- od 2 do 3 lat,
- od 4 do 5 lat,
- od 6 do 7 lat,
- od 8 do 9 lat,
- od 10 do 11 lat.

Każde badanie dotyczy głównych grup podzespołów auta, takich jak: podwozie, oświetlenie, układ hamulcowy i układ wylotowy. Luz w zawieszeniu lub wyciek oleju ze skrzynki biegów zaklasyfikowane zostaną do kategorii podwozie.

Stowarzyszenie zbiera dane na temat stosunku liczby samochodów zgłaszających się do obowiązkowego badania technicznego do liczby samochodów, które są kierowane na ponowne badanie techniczne. Innymi słowy, w rankingu bierze się pod uwagę procent samochodów, w których wykryto usterki dyskwalifikujące do dalszego poruszania się po drogach. Im ten procent jest mniejszy, tym dany model jest mniej awaryjny. Poniżej przedstawiam listę pierwszych 15 najmniej awaryjnych modeli samochodów w Niemczech wg TUV w 2005 roku w poszczególnych kategoriach wiekowych. Oczywiście pełna lista jest dłuższa (zawiera 110 modeli), jednak skupiłem się na pierwszych 15. Liczba obok modelu oznacza procent samochodów, w których wykryto usterki dyskwalifikujące do dalszej jazdy.

Znasz już - Szanowny Czytelniku - listę najmniej awaryjnych aut i widać, że w zasadzie pewne modele i marki powtarzają się we wszystkich kategoriach, a ich awaryjność jest mniejsza od średniej w ich kategorii. A co z końcem listy? Poniżej znajdziesz tabele, w których przedstawiłem auta, zajmujące ostatnie 15 miejsc w swojej kategorii. Samochód zajmujący ostatnie miejsce jest samochodem najbardziej

Tabela 2

Modele najmniej awaryjne w 2005 r. w kategorii samochodów od 2 do 3 lat (średnia awaryjność w tej kategorii to 6,5%)

1. Porsche Boxter	2,8	6. Toyota Yaris	3,4	10. Porsche 911	3,8
2. Mazda Demio	3,2	7. Audi A2	3,5	10. Toyota RAV4	3,8
2. Audi A4	3,2	7. Nissan Primera	3,5	13. Opel Corsa	3,9
4. Subaru Forester	3,3	9. Mercedes SLK	3,6	14. Toyota Corolla	4,0
5. Subaru Legacy	3,3	10. Mazda MX-5	3,8	15. Toyota Avensis	4,2

Tabela 3

Modele najmniej awaryjne w 2005 r. w kategorii samochodów od 4 do 5 lat
(średnia awaryjność w tej kategorii to 11,3%)

1. Toyota Yaris	4,3	5. Porsche Boxter	4,6	11. Toyota Corolla	5,3
2. Mazda Demio	4,4	7. Mercedes SLK	4,7	12. Nissan Almera	6,2
2. Toyota RAV4	4,4	8. Porsche 911	4,9	13. Honda Accord	6,5
4. Toyota Avensis	4,5	8. Subaru Forester	4,9	14. Suzuki Baleno	6,8
5. Mazda MX-5	4,6	10. Subaru Legacy	5,0	15. Mercedes S	6,1

Tabela 4

Modele najmniej awaryjne w 2005 r. w kategorii samochodów od 6 do 7 lat
(średnia awaryjność w tej kategorii to 17%)

1. Toyota Starlet	6,0	6. Toyota Carina	7,5	11. Mazda 323	9,4
2. Porsche Boxter	6,2	7. Subaru Legacy	8,2	12. Mazda MX-5	10,5
3. Toyota RAV4	6,6	8. Toyota Corolla	8,9	13. Mitsubishi Colt	10,9
4. Porsche 911	7,0	9. Nissan Almera	9,0	14. Honda Civic	11,0
5. Mercedes SLK	7,1	10. Mazda 626	9,1	14. Saab 900	11,0

Tabela 5

Modele najmniej awaryjne w 2005 r. w kategorii samochodów od 8 do 9 lat
(średnia awaryjność w tej kategorii to 22,4%)

1. Porsche 911	7,0	6. Suzuki Baleno	13,2	11. Honda Civic	16,6
2. Toyota Starlet	10,8	7. Mazda MX-5	13,8	11. Suzuki Vitara	16,6
3. Toyota Corolla	10,9	8. Mercedes S	14,1	13. Mitsubishi Colt	16,8
4. Subaru Legacy	11,3	9. Mercedes C	14,7	13. Volvo 940/960	16,8
5. Toyota Carina	12,1	10. Mercedes E	15,6	15. Daihatsu Cuore	17,2

Tabela 6

Modele najmniej awaryjne w 2005 r. w kategorii samochodów od 10 do 11 lat
(średnia awaryjność w tej kategorii to 27,7%)

1. Porsche 911	8,0	6. Subaru Legacy	16,0	11. Honda Accord	21,1
2. Mazda MX-5	13,8	7. Toyota Starlet	17,0	11. Volvo 940/960	21,1
3. Mercedes S	15,0	8. Mercedes 190	17,2	13. Mitsubishi Colt	21,2
4. Toyota Carina	15,1	9. Mercedes E	17,4	14. Volvo850	21,8
5. Toyota Corolla	15,3	10. Suzuki Vitara	18,2	15. Mazda 323	22,0

Tabela 7

Modele najbardziej awaryjne i wybrane inne w 2005 r. w kategorii samochodów od 2 do 3 lat

110. VWSharan	16,6	103. Nissan Serena	11,5	97. Peugeot 406	10,0
109. Seat Alhambra	15,0	102. Fiat Palio Weekend	11,3	76. Fiat Punto	7,6
108. Chrysler Voyager	14,5	101. Peugeot 106	11,1	73. Opel Astra	7,5
107. Ford Calaxy	13,6	100. Renault Kangoo	10,9	69. Fiat Seicento	7,1
106. Opel Zafira	12,8	99. BMW 3	10,8	45. Skoda Octavia	6,1
105. Opel Frontera	12,1	98. Renault Laguna	10,2	39. VW Polo	5,6
104. Chrysler PT Cruiser	11,6	97. Daewoo Nubira	10,0	34. Skoda Fabia	5,2

Tabela 8

Modele najbardziej awaryjne i wybrane inne w 2005 r. w kategorii samochodów od 4 do 5 lat

105. Chrysler Voyager	26,0	98. Ford Calaxy	17,9	91. Citroen Saxo	15,7
104. Fiat Palio Weekend	25,4	98. Alfa Romeo 145/146	17,9	88. Fiat Punto	15,3
103. Daewoo Nubira	21,2	96. Nissan Serena	17,5	69. Renault Megane	12,8
102. Seat Alhambra	19,5	95. Renault Twingo	17,3	54. Opel Astra	11,1
101. Skoda Felicia	18,8	94. Opel Omega	17,0	37. Skoda Octavia	9,4
100. VWSharan	18,6	93. Ford Ka	16,3	26. VW Polo	8,4
100. Suzuki Wagon R+	18,6	92. KiaSephia	16,0	17. YWColf	7,5

Tabela 9

Modele najbardziej awaryjne i wybrane inne w 2005 r. w kategorii samochodów od 6 do 7 lat

87. Renault Twingo	33,9	80. Citroen Berlingo	23,7	73. VW Passat	21,9
86. Chrysler Voyager	31,3	79. Seat Toledo	23,6	63. Fiat Punto	20,3
85. Renault Clio	27,7	78. Citroen ZX	23,5	45. Opel Astra	16,8
84. Daewoo Nubira	26,4	77. Opel Omega	23,4	38. Skoda Octavia	14,9
83. Fiat Cinquecento	24,8	76. Mazda 121	22,8	37. VWColf	14,6
82. Alfa Romeo 145/146	24,3	75. BMW 3	22,6	26. VWPololo	12,7
81. Skoda Felicia	23,8	74. Renault Megane	22,2	21. Opel Corsa	11,9

awaryjnym w swojej klasie. W tabelach postanowiłem zamieścić także wybrane modele (najpopularniejsze w Polsce), które znajdują się pomiędzy pierwszą i ostatnią piętnastką (modele pod grubą linią) - wychodząc

Tabela 10

Modele najbardziej awaryjne i wybrane inne w 2005
r. w kategorii samochodów od 8 do 9 lat

70. Alfa Romeo 145/146	36,4	63. Renault Clio	30,9	56. Hyundai Accent	27,4
69. Renault Twingo	36,3	62. Renault 19	30,8	53. Fiat Cinquecento	26,6
68. Seat Toledo	35,5	62. Citroen AX	30,8	38. Ford Fiesta	22,7
67. Renault Espace	34,4	60. Fiat Punto	29,4	34. Opel Astra	20,7
66. Chrysler Voyager	32,5	59. BMW 3	28,7	32. VW Golf	20,5
65. Citroen ZX	32,1	58. Renault Laguna	27,6	28. VW Polo	19,6
64. Volvo 440/460	31,9	57. Skoda Felicia	27,5	20. Opel Corsa	18,3

Tabela 11

Modele najbardziej awaryjne i wybrane inne w 2005
r. w kategorii samochodów od 10 do 11 lat

59. Seat Toledo	40,9	52. Renault 19	34,5	45. Citroen AX	31,1
58. Renault Twingo	38,6	51. Peugeot 205	33,7	39. Opel Astra	29,0
57. Renault Clio	36,9	51. Opel Omega	33,7	38. Ford Fiesta	28,6
56. Citroen ZX	36,2	49. Fiat Uno	33,5	34. Audi 80	27,9
55. Ford Escort	36,0	48. BMW 3	32,8	33. Fiat Cinquecento	27,6
54. Renault Espace	35,9	47. Peugeot 405	31,7	30. VW Golf	26,5
53. Volvo 440/460	35,7	46. Ford Scorpio	31,4	25. Opel Corsa	24,8

z założenia, że pozycja samochodów najpopularniejszych będzie tak samo ważna dla Czytelnika, jak najmniej i najbardziej awaryjnych. Niestety, ograniczona objętość książki uniemożliwia przedstawienie pełnych list. Raport sporządzono po przebadaniu 7,5 miliona samochodów, ale nie uwzględniono wszystkich światowych marek i modeli, bo jest to bardzo trudne, nie uwzględniono też wielu modeli jeżdżących po naszych drogach - chociażby malucha, poloneza, łady, tico, matiza i innych aut popularnych w naszym kraju.

Nie uwzględnia się ich, samochody te bowiem na niemieckim rynku (a raport jest sporządzany na jego podstawie) występują sporadycznie albo mają więcej niż 11 lat, a w takim aucie ma prawo zepsuć się wszystko. Zresztą co tu dużo kryć - w naszym kraju auto 5- czy 6-letnie jest właściwie autem prawie nowym, a w krajach o wyższej stopie życiowej - już starym. To, niestety, nasza szara rzeczywistość.

Nadal nie powiedziałem Ci - Szanowny Czytelniku - które auto jest najlepsze, ale na podstawie zaprezentowanego raportu wiesz już, które

auta są mniej, a które bardziej awaryjne i w zestawieniu z własnymi preferencjami oraz potrzebami możesz sobie na tak postawione pytanie odpowiedzieć samodzielnie.

Pamiętaj jednak, czego ten raport dotyczy. Może się zdarzyć, że kupisz auto, które zajmuje 1. miejsce jako najmniej awaryjne, a Twój sąsiad kupi samochód z końca tej listy, ale to Ty pierwszy pojedziesz do warsztatu, bo zdarzy Ci się wypadek.

Niemniej jednak wiedza na temat usterek poszukiwanego modelu, a także jego pozycja w rankingu bezawaryjności z pewnością będzie ułatwieniem podczas zakupu - inaczej też będziesz mógł spojrzeć na to, jak się kształtują ceny poszukiwanego przez Ciebie modelu i dlaczego. Na koniec ważna uwaga - to, które używane auto jest najlepsze, zależy też od jego stanu (zawsze lepsze jest to, które jest w lepszym stanie technicznym).

Przebieg rzeczywisty

Celowo użyłem sformułowania rzeczywisty, nader bowiem częstą techniką „remontu” samochodu jest operacja za pomocą wiertarki. I choć każdemu człowiekowi wiertarka powinna się kojarzyć z czasownikiem wiercić, to tym razem jest zupełnie inaczej. Łamie się plombę (jeśli jest), po podłączeniu linki napędu prędkościomierza do wiertarki włącza się wsteczny bieg w wiertarce i auto zaczyna się „odmładzać”. Potem Ty

- Szanowny Czytelniku, widzisz na giełdzie zadbane autko, np. poloneza, z ładnymi pokrowcami na siedzeniach, z efektownie wyglądającymi nakładkami na progi, z czystym silnikiem i ogólnie robiące dobre wrażenie. Spoglądasz na licznik kilometrów i okazuje się, że przebieg jest niewielki, a więc samochód jest wart obejrzenia, a może nawet zakupu.

Jednak po zdjęciu pokrowców okazuje się, że siedzenia są zniszczone i wysiedziane, na siedzeniu kierowcy po lewej stronie wystaje gąbka, pod plastikowymi nakładkami na progach jest rdza, a silnik jest owszem

- błyszczący, umyty i nie widać wycieków oleju, ale dlatego, że razem z olejem wlano preparat uszczelniający (na jakiś czas), a po odkręceniu korka wlewu oleju w pokrywie głowicy wydobywa się czarny dym. Samochód ma więc już pewnie przejechanych ze 150 tys. kilometrów, tymczasem sprzedający twierdzi, że tylko 70 tys. km. Raczej mało prawdopodobne.

Tak jak mało prawdopodobne jest to, że przejechanych jest 70 tys. km, a gumowe nakładki na pedałach zupełnie nie są wytarte. W eksploatowanym samochodzie akurat nakładki na pedały muszą się ścierać i kiedy przejechanych jest już ponad 150 tys. km na pewno są wytarte

tak, że przynajmniej jedna z nich (zwykle na hamulcu) odsłania już blachę. Z drugiej strony nikt przed sprzedażą auta nie wymienia takich elementów po to, aby inwestować w pojazd, który ma być sprzedany po uczciwej cenie, chyba że oszukuje i chce sprzedać dużo drożej.

I tutaj nasuwa mi się uwaga, o której już pisałem, ale napiszę raz jeszcze. Z dużą ostrożnością oglądałbym samochód, który ma przyzwoity wygląd, ale przebieg mniejszy niż inne auta z jego rocznika, a sprzedający twierdzi, że:

- *Samochód stał w garażu, bo nie miał nim kto jeździć...*
- *Kupiłem go od dziadka, który jeździł nim tylko w niedzielę do kościoła...*

itp. Zapamiętaj, Szanowny Czytelniku:

**Licznik kilometrów jest ostatnim wskaźnikiem, na który
powinieneś patrzeć, ustalając przebieg samochodu.**

Chciałbym móc podać tutaj jednoznaczne wskazówki, świadczące o przebiegu samochodu, ale jest to niezwykle trudne. Zmieniają się one w zależności od przebiegu auta, są zależne także od stylu jazdy kierowcy i innych czynników (więcej na ten temat przeczytasz w punkcie „Oględziny samochodu”). Chciałbym Cię natomiast uczulić na podstawową sprawę - mianowicie według mnie

**w używanym samochodzie nie liczy się przebieg - liczy się stan
techniczny.**

I albo stan techniczny jest dobry, albo zły. To, jaki przebieg wskazuje licznik kilometrów, jest uzależnione od tego, jak bardzo pomysłowy i uczciwy jest sprzedający.

Pisałem o tym, że sprzedający nader często twierdzą, jakoby auto zostało kupione od dziadka, który akurat (przypadkiem) mało jeździł. Moim zdaniem auto kupuje się po to, aby nim jeździć, nie aby stało. Owszem, taka sytuacja jest możliwa - są ludzie, tzw. autofile, którzy bardzo dbają o samochody. Spotyka się ich najczęściej wśród ludzi starszych wiekiem, tyle że według statystyk stanowią oni nie więcej niż 2,5% wszystkich właścicieli samochodów i najmniej chętnie rozstają się ze swoimi pojazdami, co w gruncie rzeczy nie powinno dziwić. Powinno natomiast dziwić, że tak często spotyka się na giełdach samochody od takich właścicieli. Na 100 sprzedających o wiele więcej niż 3 twierdzi, że autem jeździł „dziadek, który bardzo o wóz dbał”.

W mojej ocenie auto średnio przejeżdża rocznie ok. 15-20 tyś. km. W przypadku samochodu typowo miejskiego może to być nieco mniej,

a jeśli samochód zalicza się do klasy wyższej, może to być nieznacznie więcej. Jeśli więc ktoś stara się sprzedać 10-letniego poloneza z przebiegiem na liczniku 93 tys. km, to właściwie więcej niż pewne, że przebieg jest nieprawdziwy. Oczywiście, może się zdarzyć taka sytuacja, ale jak wcześniej opisałem, szanse trafienia na taki samochód wynoszą mniej więcej 1:50.

O tym, że liczniki się „cofa” już wiesz - wiesz też, że oszukuje się kupującego za pomocą silnika elektrycznego. Na domiar złego takiego „odmłodzenia” nie można sprzedającemu udowodnić, bo z reguły nie pozostawia ono śladów.

Ale to tylko jedna z metod. Stosuje się też w tym samym celu o wiele prostszą metodę - odłączenie linki. Samochód jeździ, ale przebieg nie jest wskazywany. Jedynym utrudnieniem dla oszusta jest to, że będzie jeździł bez wskazań prędkościomierza. Metoda ta - najbardziej prymitywna - jest dosyć często stosowana przez amatorskich oszustów. „Korekcję przebiegu” wykonuje się też inaczej. Wyjmuje się licznik i dokonuje zmian przy użyciu ostrego narzędzia, np. wkrętaka (śrubokręta). Licznik kilometrów to kilka (zwykle 5 do 7) wałeczków z cyframi od 0 do 9. Wystarczy zmienić (obrócić) pierwszy wałeczek i z przebiegu 193 666 km będziemy mieli przebieg 93 666 km lub też obrócić drugi wałeczek i z przebiegu 193 666 km będziemy mieć np. 153 666 km. Proste, prawda?

Można też rozebrać cały zestaw wskaźników i wałeczki ułożyć w odpowiedniej kolejności, ale jest to metoda bardziej pracochłonna, wymagająca większej precyzji i dużo łatwiej w tym wypadku uszkodzić licznik.

A jeśli licznik jest elektroniczny?-zapytasz mnie Czytelniku. W końcu większość nowoczesnych aut ma liczniki kilometrów w postaci ciekło-krystalicznego wyświetlacza. Pewna grupa samochodów nie dysponuje żadnym wskaźnikiem analogowym, jak np. Toyota Yaris. Producenci samochodów wprowadzili takie rozwiązania po to, aby ukrócić proceder oszustw, ale jeśli myślisz, Szanowny Czytelniku, że obecność cyfrowego wskaźnika kilometrów gwarantuje, że wskazanie jest rzeczywiste, to po prostu jesteś naiwny i to najlepszy dowód, że niniejsza publikacja była Ci niezbędna!

Otóż w przypadku liczników cyfrowych cofnięcie licznika wymaga mniej zachodu, mniej czasu i mniej pracy, za to większej wiedzy i trochę sprzętu. Ale i wiedzę, i sprzęt można zastąpić pieniędzmi. Koszt cofnięcia licznika cyfrowego zamyka się zwykle w kwocie 100-250 zł. Czasem 350 zł. I tyle.

Podłącza się odpowiednie urządzenie, nieco przypominające komputer przenośny tzw. laptop lub jeszcze bardziej palmtop, do odpowied-

niego wtyku w tablicy rozdzielczej lub bezpośrednio do gniazda diagnostycznego i przeprogramowuje się wskazanie licznika kilometrów. Czysto, szybko i bez najmniejszych śladów. Taka operacja nazywa się najczęściej ładnie „korektą przebiegu”, a wykonują ją wyspecjalizowani w tej dziedzinie fachowcy, ogłaszający się w prasie motoryzacyjnej lub w Internecie, oraz niektóre warsztaty samochodowe.

Czy można się tego ustrzec? Tak - można! Po pierwsze i najważniejsze: najpierw Drogi Czytelniku oceń stan auta, a potem popatrz na wskazanie licznika kilometrów, porównaj i pamiętaj, o czym pisałem wcześniej (15-20 tys. km rocznie). Po drugie, jeśli jest to licznik analogowy, dokładnie przypatrz się jego szybce oraz jemu samemu - najlepiej w słońcu i pod różnymi kątami padania światła. Odciski palców na wewnętrznej stronie szybki, zabrudzenia, nierówne ułożenie wskazówki prędkościomierza, zarysowania, ślady lutowania świadczą o prawdopodobnym podrasowaniu przebiegu, a na pewno o ingerencji w zestaw wskaźników, który w zasadzie nie psuje się i nie powinien podlegać żadnym naprawom.

Jeśli liczniki są cyfrowe, oszustwo wykryć jest o wiele trudniej i wpatrywanie się w licznik niczego nie da. Warto wiedzieć, że wskazania licznika kilometrów są zapisywane w aucie dwojako - w samych licznikach oraz w sterowniku samochodu, tyle że wskazania sterownika są widoczne dopiero po podłączeniu auta (BMW, Chrysler) do złącza diagnostycznego, np. w serwisie naprawczym i to tylko wtedy, kiedy „korekta” była wykonana nie do końca fachowo. Prawidłowo wykonana korekta zmienia zapis i w liczniku, i w sterowniku, nie pozostawiając absolutnie żadnych śladów i uniemożliwiając udowodnienie oszustwa.

Ale nie ma „zbrodni doskonałej” i masz szansę na wykrycie próby oszustwa. Bardzo często samochody po wizytach w stacjach obsługi, czy ewentualnie w lepszych warsztatach otrzymują różnego rodzaju karteczki (np. z nazwą zastosowanego oleju) czy naklejki - np. na słupku lub drzwiach od strony słupka z wpisanym przebiegiem. Jeśli przebieg wpisany jest inny niż wskazuje licznik, sprawa jest jasna. Jeśli w mercedesach, skodach lub saabach liczba wskazująca do następnego przeglądu (konieczności wizyty w ASO) nie pokrywa się z drugim wskaźnikiem (przebiegu kilometrów właśnie), sprawa również jest niepewna. Podobnie jest jeśli wskazówka prędkościomierza jest uszkodzona, zabrudzona albo nie leży równo - niektóre samochody wymagają demontażu wskazówki, aby podłączyć się do mikroprocesora.

Jeśli świeci się kontrolka „check engine”, to i tak nie masz co kupować tego auta - albo jest coś nie tak z silnikiem, albo z elektroniką samochodu, albo ktoś nieumiejętnie zmienił wskazanie licznika. Myślę więc, że po tym kubie zimnej wody wiesz już, dlaczego wskazanie licznika kilometrów nie jest wyznacznikiem stanu samochodu.

Dokumenty

Każde auto ma jakieś dokumenty. Jeśli ich nie ma, są nieczytelne, jest to kserokopia albo to, co jest w dokumentach nie pokrywa się np. z numerami samochodu - nawet nie zastanawiaj się nad kupnem takiego auta (we Włoszech jest właśnie ksero, ale to wyjątek). Odradzam również kupowanie takiego auta na tzw. części, jeśli bowiem okaże się, że kupiłeś auto kradzione, popełnisz przestępstwo nieumyślnego paserstwa, które jest ścigane z urzędu (art. 293 kodeksu karnego RP).

Dlaczego dokumenty są aż tak ważne, niech wyjaśni Ci przykład i to przykład najlepszy, bo autentyczny. Pan Stanisław kupował na giełdzie samochód - wziął 10 tys. złotych kredytu konsumpcyjnego z banku i postanowił je przeznaczyć na zakup dobrego auta. Sprzedał swojego kilkunastoletniego wysłużonego Fiata 126p i przemyślał całą sprawę. Mógł wybrać kilkunastoletniego Golfa II generacji albo Poloneza Caro Plus lub Atu Plus. Zdecydował, że kupi Golfa, bo choć auto jest starsze, to ze względu na jego walory użytkowe i mniejszy silnik (postanowił szukać silnika 1,3) będzie dla niego bardziej odpowiednie. Auto zamierzał używać do dojazdów do pracy i jako auto rodzinne dla jego trzyosobowej rodziny. Na giełdzie znalazł idealny egzemplarz, pięciodrzwiowy w bardzo dobrym stanie technicznym i za atrakcyjną cenę. Wyjaśnienia sprzedającego, który sprawiał wrażenie uczciwego człowieka, go przekonały - sprzedający chciał się pozbyć auta, bo zamierzał wyjechać na rok do pracy w Holandii. Twierdził, że jak zarobi, to kupi sobie o wiele lepsze, a przez rok nieużywany samochód straci na wartości i nie będzie miał go kto pilnować. To przekonało pana Stanisława. Po krótkich oględzinach i jeździe próbnej okazało się, że samochód jest wart swojej ceny. Pan Stanisław nie zadawał więcej pytań i zdecydował się. Kontrahenci się wzajemnie wylegitymowali, podpisali umowę i transakcja została sfinalizowana.

Pan Stanisław stał się dumnym posiadaczem Golfa. W kilka dni później, zanim jeszcze zdążył auto przerejestrować na siebie - przekroczył prędkość w terenie zabudowanym. Jakież było zdziwienie pana Stanisława, kiedy zamiast kwoty mandatu usłyszał od policjanta: „Czy wie Pan o tym, że kupił Pan kradzione auto?”. Był jeszcze bardziej zdziwiony, kiedy okazało się, że sprzedający posłużył się nie tylko kradzionym samochodem, ale też fałszywymi dokumentami i auta, i swoimi. Pieniądze przepadły, a kredyt w banku trzeba było spłacić...

Ta historia - Szanowny Czytelniku - niech przestrzeże Cię i uświadomi, że najważniejszą czynnością podejmowaną przez kupującego powinno być sprawdzenie, czy dane auto nie jest kradzione. I nie

wystarczy zadzwonić na Policję oraz podać numery rejestracyjne auta lub sprawdzić je w rejestrze pojazdów skradzionych. Owszem tak, ale dopiero po tym, jak sprawdzisz, czy zapisy w dokumentach zgadzają się ze stanem rzeczywistym w samochodzie. Szczególną uwagę musisz zwrócić przy tym także na to, czy przypadkiem numery identyfikacyjne nadwozia nie były „modyfikowane” do dokumentów, czyli po prostu przebijane. Ich identyfikacja nie może budzić najmniejszych wątpliwości i muszą być czytelne w stu procentach. Jeśli masz jakiegokolwiek podejrzenia, uciekaj od takiego auta, najgorszą bowiem rzeczą, jaką mógłbyś uczynić, jest kupno auta, które ma „gorące klamki”, czyli jest kradzione. Już lepiej kupić auto wyeksploatowane albo po wypadku niż kradzione. Nie dosyć, że stracisz swoje pieniądze, to narazisz się na sankcje karne z oskarżeniem o paserstwo władcze, które jest tak samo surowo karane, jak kradzież.

Warto więc przypomnieć o najważniejszym dokumencie samochodu w Polsce - **dowodzie rejestracyjnym** (patrz wklejka barwna). W zasadzie wszystkie zapisy dla Czytelnika powinny być jasne - w tym przypadku jest to leciwy, bo aż 15-letni FSO 1500, bardziej znany jako „duży fiat”, „kant” albo „kanciak”, a rozpoznawany również jako Fiat 125p.

Celowo wybrałem dowód rejestracyjny swojego samochodu, są bowiem w nim adnotacje, których brak może przysporzyć przyszłemu właścicielowi wielu kłopotów. Chodzi o zapis P.3. Jeśli przyjrzy się Szanowny Czytelniku zdjęciu, z pewnością zauważysz, że w tej właśnie rubryce znajduje się zapis, iż moje auto ma instalację LPC oraz hak holowniczy.

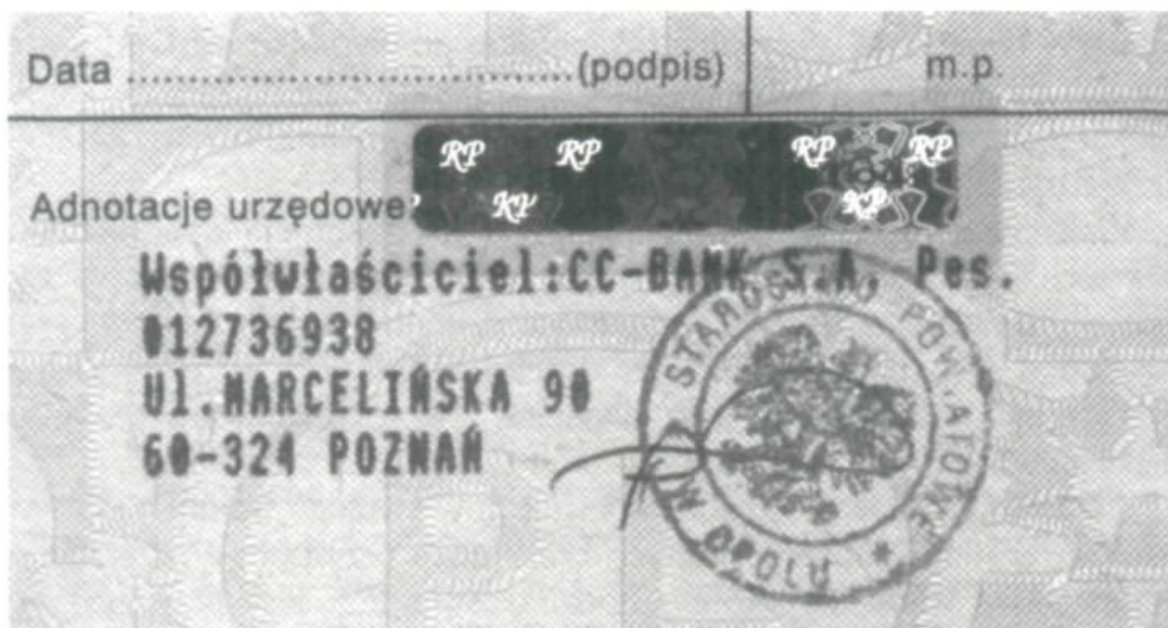
Gdyby się zdarzyło, że auto, które kupujesz, ma jeden lub oba te elementy, a w dowodzie nie ma odpowiednich adnotacji, wówczas aktualny właściciel (czyli sprzedający) powinien zgłosić się do organu wydającego⁷ i uzupełnić odpowiednią adnotację w dowodzie rejestracyjnym samochodu. Jednym zdaniem - jeśli auto ma LPC, a wpisu nie ma - instalacja taka jest nielegalna.

W dowodzie rejestracyjnym znajdziesz wiele informacji na temat kupowanego samochodu, dlatego sprawdzanie dokumentów powinno podlegać tak samo szczegółowemu badaniu, jak sprawdzanie pojazdu. Znajdziesz na przykład informacje na temat innego ważnego dokumentu samochodu - karty pojazdu. Warto wiedzieć, czy musisz żądać od sprzedającego przedstawienia karty pojazdu - wydawana była dopiero od połowy 1999 roku, więc starsze pojazdy jej nie mają.

⁷ Może to być np. Wydział Komunikacji Urzędu Miasta i Gminy, Powiatowy Urząd Komunikacji.



Dowód rejestracyjny auta zawiera informacje ważne dla kupującego



Dokumenty należy oglądać bardzo wnikliwie

Wzór **karty pojazdu** (patrz wklejka barwna) został określony w rozporządzeniu ministra transportu i gospodarki morskiej z 21 czerwca 1999 r. w sprawie warunków i trybu wydawania kart pojazdów, wzoru karty pojazdu i jej opisu. Lektura tej karty dostarczy amatorowi używanych aut wielu cennych informacji o historii samochodu.

Warto dokładnie przyrzeć się dokumentom pojazdu, aby uniknąć kłopotów i straty czasu. Jeżeli w dokumentach figuruje współwłaściciel, musisz wiedzieć, że bez jego zgody nie można sprzedać pojazdu. Warto także porównać, czy to, co kryje dowód rejestracyjny i pozostałe dokumenty odpowiada temu, co w rzeczywistości oferuje sprzedający. Już sama niezgodność pojemności silnika (w samochodzie jest 1,6 l, a w dowodzie 1,4 l) z pewnością sugeruje dwie możliwości: albo auto ma fałszywe dokumenty, albo dokumenty są autentyczne, ale samochód inny.

Nowe dowody rejestracyjne, pozbawione wielu cennych dla kupującego informacji, mają być trudniejsze do podrobienia.

Kupowanie w komisie jest dobrym wyjściem o tyle, że możesz dokonać zakupu na raty, a często w rozliczeniu oddać swój „stary” samochód. Kiedy kupujesz auto z komisu otrzymasz następujące dokumenty:

- umowę wstawienia w komis, zawartą pomiędzy poprzednim właścicielem a komise,
- fakturę komisową lub umowę kupna-sprzedaży, kartę pojazdu (jeśli ją wydano) oraz dowód rejestracyjny i tablice rejestracyjne.

Przy okazji możesz spotkać się z tzw. pojęciem miękkiego dowodu rejestracyjnego. Dokument ten jest tymczasowym dowodem rejestracyjnym, wydawanym na okres do 30 dni, w celu umożliwienia korzystania z samochodu w czasie od zgłoszenia do rejestracji przez nowego nabywcę do wystawienia właściwego dowodu rejestracyjnego przez organ wydający.

Samochód kupiony za granicą musi mieć odpowiednie dokumenty, właściwe dla danego kraju, wcześniej więc dowiedz się, jakie dokumenty obowiązują w poszczególnych krajach. Jeśli są to np. Niemcy, najważniejszym dokumentem jest odpowiednik naszej karty pojazdu - **Fah-rzeugbrief** (patrz wklejka barwna), znany potocznie jako „brief”. Jeśli dokument ten jest przecięty, to znaczy, że pojazd został wyrejestrowany.

Jeśli sprzedający ma rachunki na naprawy, książkę napraw lub inne dokumenty dodatkowe do samochodu, to bardzo dobrze dla Ciebie jako kupującego, wiesz bowiem więcej i o samochodzie, i o samym sprzedającym. Przy zakupie musisz zażądać od sprzedającego dokumentów dotyczących instalacji LPG, jeśli jest zamontowana - jeśli ich nie ma, auto nie „przejdzie” przeglądu. Generalnie im więcej dokumentów otrzymasz wraz z autem od sprzedającego, tym auto jest „pewniejsze”, bo na podstawie właśnie tych wszystkich „papierków” można określić jego dokładną historię, nawet z przybliżonym oryginalnym przebiegiem. Sprzedający nie powinien mieć najmniejszych oporów przed przekazaniem Tobie - Czytelniku, jako kupującemu, wszystkich dokumentów. Jeśli nie ma nic do ukrycia, to właśnie jemu powinno zależeć na udokumentowaniu swojej wiarygodności i przez to ułatwieniu sobie sprzedaży auta.

Kiedy ja będę sprzedawał swoje auto - kupującemu przekazę nawet rachunki za wymianę sprzęgła. Będę miał dowód na to, że rzeczywiście zostało wymienione i nie będzie to tym samym, co ustne zapewnienie.

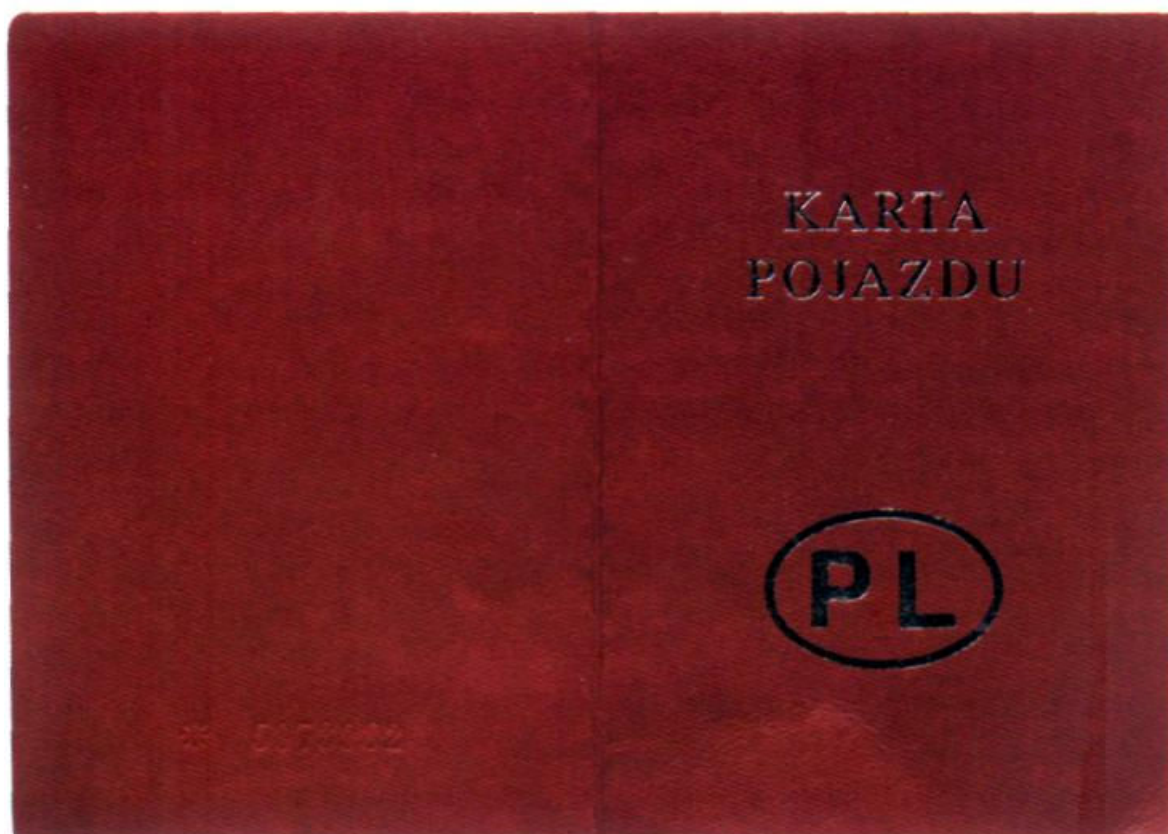
Jeśli sprzedający twierdzi, że auto jest bezwypadkowe, poproś, aby stosowny zapis umieścił w umowie kupna-sprzedaży. Jeśli auto miało stłuczkę lub kolizję, niech sprzedający wpisze, co było naprawiane. Jeśli było „bite”, sprzedający powinien Ci przekazać dokumentację ubez-

pieczeniową wykonanych napraw. Nie będą mu już potrzebne, a Tobie mogą dużo powiedzieć.

Przy okazji dokumentów warto poruszyć sprawę umowy kupna-sprzedaży. Do książki dołączyłem umowy, które możesz wykorzystać jako wzory, ale chciałbym Cię przestrzec. Musisz przeczytać umowę bardzo dokładnie - zwłaszcza gdy korzystasz z formularza przedstawionego przez sprzedającego - i musisz być świadomy, że pewne zapisy umowy są dla Ciebie - jako kupującego - bardzo niekorzystne.

Od treści tego, co podpiszesz będzie zależało to, czego będziesz mógł żądać w przypadku, gdyby zakup okazał się z jakichś przyczyn wadliwy. Jeśli zgodzisz się na zapis typu „Stan techniczny przedmiotu umowy jest kupującemu znany i oświadcza on, że nie będzie rościł z tego tytułu zastrzeżeń”, to zamkniesz sobie właściwie drogę do jakichkolwiek możliwości zadośćuczynienia, jeśli auto będzie miało wady ukryte i świadomie przemilczane przez sprzedającego. W dobrze skonstruowanej umowie powinno być zawarte wszystko, co decyduje o tym, że ją zawarłeś (np. bezwypadkowość auta, naprawy). Ważne jest także, aby zawrzeć klauzulę, że „w sprawach nieuregulowanych niniejszą umową będą miały zastosowanie przepisy kodeksu cywilnego”, bo w ten sposób będziesz miał podstawę prawną do reklamacji⁸. Podpisanie umowy nie jest formalnością. Jeśli tak uważasz, to bardzo lekkomyślnie traktujesz swoje pieniądze, Drogi Czytelniku.

Przed zakupieniem auta - zwłaszcza jeśli jest to auto z obszaru Unii Europejskiej - warto sprawdzić, czy nie figuruje ono jako utracone w **Europejskim Rejestrze Pojazdów** (erp@erp.pl, tel/fax: 061/8685017). Warto sprawdzić także w rejestrze zastawów Departamentu CORS i Informatyzacji Resortu Ministerstwa Sprawiedliwości, czy pojazd nie stanowi zastawu (<http://www.cors.gov.pl/>).



STAROSTA OPOLSKI		KARTA POJAZDU	
Wydawca karty (podpis, data, pieczęć)		2004-12-21	
VOLKSWAGEN TRANSPORTER 1.9 TD		1995	
Marka, typ, model pojazdu		Lata produkcji	
SAMOCHÓD OSOBOWY		2515 kg	
Rodzaj i przeznaczenie pojazdu		Dopuszczalna masa całkowita	
WZZZZ76ZTH838265		13 KM	
Numer identyfikacyjny VIN. Numer podwozia / produktu		Moc silnika / Moc silnika	
ABE112786		1896 cm³ / 98 kW	
Numer silnika		Prędkość / Max. obroty	
1485 kg		9	
Ciężar własny pojazdu bez kierowcy i ładunku		Liczba miejsc	
		2	
SERIA KP/AAA 5073982			

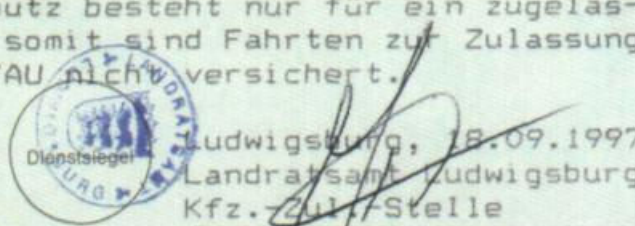
PIERWSZY WŁAŚCICIEL POJAZDU	
DL SOK HENRYK	
Właściciel	
77041811616	
Numer PESEL / REGION	
DR/BAA0965229	OPO 98KC
Numer dowodu rejestracyjnego	Numer rejestracyjny
1996-04-04	2004-12-17
Data i rejestracji za granicą	Data i rejestracji
STAROSTWO POWIATOWE W OPOLU	
ul. PIASTOWSKA 14	
45-082 OPOLÉ	
Urząd rejestracyjny	
ZMIANY PARAMETRÓW TECHNICZNYCH POJAZDU	
Zmiana 1	m.p.
	Data, podpis
	m.p.
Zmiana 2	Data, podpis
	m.p.
Zmiana 3	Data, podpis
	m.p.
SERIA KP/AAA 5073982	

Wzór karty pojazdu: strona pierwsza, ostatnia i wewnętrzne

[illegible]

Abmeldebescheinigung für den Fahrzeughalter

(Bei vorübergehender Stilllegung für evtl. Wiederinbetriebnahme aufbewahren)

Das Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen		LB-LS 216		Schl.-Nr. der einsendenden Zul.-Stelle		08118	
Fahrzeugart		<input checked="" type="checkbox"/> PKW	<input type="checkbox"/> ANH	<input type="checkbox"/> KOM	Selbstf. Arbeitsmasch.		Schl.-Nr. Fz.-Art
		<input type="checkbox"/> LKW	<input type="checkbox"/> KRAD	<input type="checkbox"/> ZGM	Sonstiges Fz.		010203
wurde am (§ 5 Abs. 4 KraftStG)							KSNM
Tag	Monat	Jahr	<input checked="" type="checkbox"/> vorübergehend stillgelegt		<input type="checkbox"/> endgültig abgemeldet		
1	8	09	7				
bisher zugelassen Vorname, Name, Firma							
Thomas Rupp							
Straße, Hausnummer, ggf. zusätzlich Untermieter bei							
Ebertstr. 48							
Postleitzahl		Wohnort/Firmensitz des bisherigen Halters					
70806		Kornwestheim					
Fahrzeughersteller		0600		Fahrzeug-Ident.-Nr.			
VOLKSWAGEN-VW				WVWZZZ19ZHB774764(8)			
Fahrzeug gestohlen		am					
Fahrzeugbrief Nr.		<input checked="" type="checkbox"/> ausgehändigt		<input type="checkbox"/> aufgeboten			
96712419		<input type="checkbox"/> eingezogen		von Aufbietung abgesehen, weil Mißbrauch ausgeschlossen erscheint			
Stilllegung im Fz.-Brief vermerkt		<input checked="" type="checkbox"/> ja		<input type="checkbox"/> nein			
Kennzeichen		<input checked="" type="checkbox"/> entstempelt		<input type="checkbox"/> verloren/gestohlen			
Fahrzeugschein		<input checked="" type="checkbox"/> eingezogen					
Anmeldung zur nächsten HU (Monat in Buchstaben u. abgekürzt)		Monat	Jahr	<input type="checkbox"/> verkehrsunsicher			
Juni		0	8				
AU: 07 98							
ACHTUNG: Bei abgelaufener HU/AU keine Zulassung!							
Versicherungsschutz besteht nur für ein zugelassenes Fahrzeug, somit sind Fahrten zur Zulassung, zur HU/AU nicht versichert.							
Bitte Rückseite beachten!							
Bitte Bankverbindung angeben zwecks Rückerstattung überzahlter Kfz.-Steuern Bank, Sparkasse, Postgiroamt							
Konto-Nummer				Bankleitzahl			
Schlüssel-Nr. des Versicherers (wenn leer, vom Halter Name des Versicherers einzutragen)							
55250008							
Wgv-Schwäbische Allgemeine							
Vers.-Schein oder Kontroll-Nr. (vom Halter auszufüllen, wenn leer)							
162889							

Niemiecki dokument wyrejestrowania samochodu przed przekazaniem go cudzoziemcowi

Zakup w kraju

Emocje

Przeczytałeś już spory kawałek tekstu, ufam więc, że wiesz, jak kupować - pozostaje jeszcze tylko kilka drobnych uwag. Drobnych, niemniej jednak bardzo ważnych - bez zastosowania się do nich cała dotychczas nabyta wiedza może się okazać bezużyteczna. Oto jedna z takich rad:

Nigdy nie pozwól dojść do głosu emocjom.

Często bowiem auto kupuje się dlatego, że zdaje się ono być niebywałą okazją, którą ktoś może nam sprzątnąć sprzed nosa. Jest to poważne niebezpieczeństwo zakupu samochodu w myśl związku frazeologicznego - kot w worku. Zwykle tam, gdzie do głosu dochodzą emocje - nieważne jakie - kończy się racjonalne myślenie. Możesz się ze mną nie zgadzać, ale doskonale wiesz o tym, że np. w chwili wzburzenia ludzie dokonują czynów, których w tzw. normalnych warunkach nigdy by nie dokonali - i zwykle później tego żałują. Tak samo jest, kiedy kupuje się samochód, bo np.

- *Miał taki ładny kolor.*
- *Na giełdzie się do mnie uśmiechał.*
- *Tak pięknie pachniał i błyszczał się w słońcu.*
- *To był okazyjny zakup.*

Są to autentyczne wypowiedzi osób, które kupiły samochód pod wpływem emocji. Niestety, wkrótce po zakupie okazało się, że owszem, samochód jest ładny, ale co z tego, skoro stoi cały czas, bo np. miał wypaloną uszczelkę głowicy albo licznik cofnięty o 50 tys. km. Zapamiętaj, że

nie możesz też okazywać emocji!

Naturalne jest, że kiedy szukasz auta i znajdujesz je, po wstępnych oględzinach czy też już po całkiem poważnych (łącznie z jazdą próbną) zaczniesz odczuwać podniecenie, możliwe bowiem, że za kilka chwil będziesz mieć swoje „nowe”, upragnione auto. Jest to zupełnie normalne i nie unikniesz tego, jednak jest to sytuacja niebezpieczna. Sprzedający, jeśli jest bystry, dokładnie Cię obserwuje. Jeśli dostrzeże Twoje podniecenie, na pewno nie będzie skłonny do negocjacji ceny. Jeśli jest nieuczciwy i działa wspólnie z kimś, może dać znak „obcym” doradcom, którzy sprawią, że szybciej podejmiesz decyzję o zakupie.

Znacznie lepiej jest ukryć emocje za twarzą pokerzysty i krzywić się na byle jaką - choćby niedużą i nieistotną - usterkę. Łatwiej Ci będzie targować się, a i sprzedający będzie bardziej skłonny pójść na kompromis, kiedy będziesz udawał niezdecydowanego. Podsumowując, pamiętaj

- emocje są najgorszym doradcą. Musisz sobie z tego zdawać sprawę, chyba że ... stać Cię na wyrzucanie pieniędzy w błoto.

Miejsce

Z pewnością zdecydowanie najgorszym miejscem na zakup samochodu **jest** giełda, o czym już powinieneś wiedzieć, jak również znać tego przyczyny. Nie znaczy to jednak, że na giełdzie nie należy kupować

- niemniej jest to takie miejsce, gdzie ryzyko zakupu teoretycznie jest najwyższe. O wiele lepiej jest kupować samochód w komisie - często bowiem komis oferuje zakupy na raty albo gwarancję, ale trzeba być świadomym, że odbywa się to kosztem ceny, która prawdopodobnie będzie wyższa, nie będzie podlegać jakimkolwiek negocjacjom i po prostu będzie maksymalna w stosunku do stanu samochodu. W końcu właściciel komis to zawodowy handlarz - trochę inny niż ten na giełdzie, ale jednak handlarz.

Dobrym rozwiązaniem według mnie jest dokonywanie zakupu z ogłoszenia. Nie masz pewności, Szanowny Czytelniku, że ogłoszenia **nie** dał zawodowy handlarz, ale możesz to sprawdzić (wiesz już jak), a masz o wiele większą szansę trafić na samochód od pierwszego właściciela. Kiedy kupujesz u sprzedającego w domu, masz możliwość sprawdzenia, czy przypadkiem nie ma on w garażu warsztatu naprawczego albo gorzej - „picerskiego”.

Można także kupować auto, które ma ogłoszenie naklejone na szybie **z** ofertą sprzedaży - skoro bowiem auto jeździ, jest prawdopodobnie w niezłym stanie. Gorzej jeśli kartka wisi na szybie, a auto długo stoi na ulicy w tym samym miejscu.

A teraz o trochę innym ujęciu tytułu tego podrozdziału - miejsce. Najgorszym miejscem na zakup jest garaż albo hala bez światła dziennego. Kupując auto - nawet jeśli jest duży mróz - powinieneś je oglądać zawsze w świetle dziennym na otwartej przestrzeni, zwłaszcza gdy patrzysz na lakier, nie masz bowiem najmniejszych szans dostrzec w sztucznym oświetleniu subtelnej różnicy odcieni lakieru na pomalowanych elementach.

Doradcy

Najgorsze, co możesz zrobić, to próbować kupić auto sam, zwłaszcza jeśli zakupu zamierzasz dokonać na giełdzie. Dlatego będziesz potrzebował pomocy osoby lub osób towarzyszących - innymi słowy potrzebujesz doradcy. Najlepiej kompetentnego. Pamiętaj:

Nie kupuj samochodu sam!

O doradcach, którzy działają wspólnie z zawodowym handlarzem, już pisałem, teraz kilka słów na temat Twojego doradcy. Nie wstydź się

- nawet królowie i głowy państw korzystają z pomocy doradców. Jeśli odpowiednio dobierzesz doradcę, prawdopodobnie kupicie samochód dobrze. Jak dobrać dobrego doradcę?

Najlepiej jeśli będzie to brat, szwagier czy zaufany kolega albo przyjaciel, ale tylko wtedy, kiedy zna się na samochodach. Ameryki nie odkryję pisząc, że najlepszym doradcą jest mechanik albo jeszcze lepiej -zawodowy sprzedawca mechanik. Jeśli jest ich dwóch - jeszcze lepiej. On lub oni na pewno nie namówią Cię na zakup samochodu niepewnego i nie poniosą ich emocje - nie kupują auta dla siebie, lecz dla Ciebie

- nie będą się więc „napalać” jak Ty. Lepiej nawet zapłacić doradcy pewną kwotę, niż samotnie kupić złom.

Często na giełdach znajdują się ludzie, którzy oferują swoje usługi doradcze, ale wybaczyć, nie ufam im - nigdy nie masz pewności, że znają się *na rzeczy*, a mogą być jedynie zwykłymi oszustami, naciągaczami. Jeśli taki człowiek legitymuje się np. dyplomem rzeczoznawcy PZM, jest już znacznie lepiej i usługi takiego człowieka można spokojnie przyjąć. Tylko jest jeszcze jedna sprawa - dyplom a praktyka. Dlatego moim zdaniem nim zdecydujesz się na kupno auta, znajdź znajomego, zaufanego mechanika z praktyką, który będzie Twoją polisą ubezpieczeniową - słuchaj go, na pewno wie więcej o samochodach niż Ty.

Jeśli korzystasz z usług doradcy - miej do niego stuprocentowe zaufanie, lecz ostateczną decyzję podejmuj Ty - bo to Ty płacisz.

Twój doradca nie może znać się ze sprzedającym, bo obaj Cię oszukają. Doradcą nie może też być człowiek, który „zna się na samochodach, bo miał ich już kilka” - to nie świadczy o niczym!

Cena

A propos ceny nie będę pisał wiele. Pamiętaj, że mało jest czynników, które usprawiedliwiają cenę wyższą niż średnia cena rocznikowa modelu,

natomiast jest wiele elementów, które powinny być argumentami do negocjacji ceny. Nawet fakt, że zbliża się przegląd lub że opony są do wymiany.

W celach porównawczych można wykorzystać tabele wartości rynkowych samochodów używanych, podawane w prasie i specjalistycznych informatorach, np. INFO-EKSPERT lub EUROTAX.

Kupując samochód musisz myśleć już o jego odsprzedaży.

Nie myśl nigdy, że kupujesz samochód na lata - kupujesz, aby go używać i sprzedać. Kupno auta, które będzie trzeba odsprzedać z trudnością i po wielu próbach, to po prostu błąd. Jeśli kupujesz mocno zużyty samochód poniżej ceny giełdowej, to albo kupujesz auto, które ma być dawcą części, albo są to „zwłoki”, do których będziesz dokładał jak do skarbonki. Skarbonkę jednak rozbijesz i będziesz miał pieniądze, a dokładanie do auta to wrzucanie pieniędzy do studni bez dna.

Rozmowa ze sprzedającym

Jest to niezwykle ważny element przy zakupie samochodu. Rozmowa ze sprzedającym powinna Ci pomóc w ustaleniu kilku rzeczy: po pierwsze i najważniejsze - czy sprzedający jest handlarzem, czy nie, po drugie - czy mówi prawdę i po trzecie - czy potrafi w czasie tej rozmowy spokojnie i bez jakiegokolwiek namysłu odpowiedzieć na wszystkie Twoje pytania. Zwracaj uwagę na gesty sprzedającego i jego oczy. Powinna Cię zaniepokoić nadmierna gadatliwość sprzedającego, ale także jego dziwna małomówność, przy czym pamiętaj, że natury ludzkie są bardzo różne - jedni mówią dużo, bo tacy po prostu są, a inni bo mają coś na sumieniu. Zapewne przeczytałeś już moje zalecenia na temat emocji, a więc możesz przejść do negocjacji ceny.

Nie powinieś tego zlekceważyć, bo bardzo często jest tak, że sprzedający chce uzyskać określoną kwotę, np. 15 tysięcy, więc na początek żąda kwoty nieco wyższej, np. 16 500 zł.

Zawsze powinieś się targować.

Sprzedający wie, że generalnie wszyscy klienci się targują, dlatego żąda wyższej kwoty, aby mieć z czego „zejść”. Wtedy wygląda na to, że on ustępuje, choć w rzeczywistości jest to jego strategia, obliczona na konkretną cenę. Kupujący ma natomiast wrażenie, że „zbił” nieco cenę

i jest zadowolony. Musisz się targować, aż wyczujesz w głosie sprzedającego tę subtelną nutę, która powie Ci, że jest to prawdziwa cena tego samochodu u tego sprzedającego.

Wiem, że nie jest to łatwe, dlatego też polecam na początek kilka wypadów na giełdę i targowanie się dla samego tylko zdobycia doświadczenia, przy okazji zaś zorientujesz się w ofercie i cenniku.

Jeśli nie będziesz się targował- najprawdopodobniej kupisz samochód za cenę wyższą od tej, którą spodziewał się uzyskać sprzedający. Jednym słowem - stracisz co najmniej kilkaset złotych. W trakcie targowania się pod żadnym pozorem

nie okazuj, że jesteś zdecydowany kupić ten samochód.

Jeśli pokażesz sprzedającemu, że zależy Ci na tym samochodzie, to tak jakbyś podczas gry w pokera odsłonił przeciwnikom wszystkie Twoje karty, a potem próbował się licytować. Jeśli to zrobisz - Twoje negocjacje cenowe są skazane na porażkę od razu - sprzedający nie zejdzie z ceny i sprzeda „jeleniowi” (Tobie) samochód po cenie wyższej niż zamierzał.

Najlepszą strategią, jaką mogę Ci zaproponować i polecić, jest cały czas, do samego końca udawanie mocno niezadowolonego ze stanu auta oraz jeszcze bardziej niezdecydowanego. Nie możesz przy tym oferować cen absurdalnie niskich, bo sprzedający przestanie Cię traktować poważnie - prawdopodobnie jest często nagabywany przez ludzi oferujących mu dziwne kwoty. I jeszcze jedna uwaga dotycząca zakupu tylko na giełdzie: pamiętaj, że im bliżej końca giełdy, tym negocjacje cenowe są łatwiejsze, a i sprzedający jest o wiele bardziej elastyczny. Najlepiej jest negocjować cenę (co nie znaczy kupować) u osób, które chcą koniecznie właśnie tego dnia samochód sprzedać albo które znacząco zawyżyły cenę, taka już bowiem jest natura ludzka, że kiedy sprzedający usłyszy kilka niepochlebnych opinii na temat ceny, którą wystawił-wcześniej czy później „pęknie”.

Nie możesz zrezygnować z targowania się - kupno samochodu to nie koniec wydatków, będą następne. Lepiej więc zaoszczędzić te kilkaset złotych, które potem i tak wydasz na rejestrację, przegląd, naprawę drobnych usterek itd.

Jazda próbna

Jednym z ważniejszych elementów składowych procesu zakupu samochodu jest jazda próbna. Wykonanie takiej jazdy jest konieczne w przypadku zakupu każdego używanego samochodu.

Nie powinieneś, Szanowny Czytelniku, odbywać jazdy próbnej jako pasażer, ponieważ sprzedający najprawdopodobniej doskonale zna

niedomagania lub wady swojego auta, więc będzie jechał tak, aby za wszelką cenę je ukryć. Jeśli sprzedający nie chce się zgodzić na jazdę próbną (obojętnie dlaczego) - po prostu radzę Ci zrezygnować z zakupu. Sprzedający nie mający nic do ukrycia nie powinien mieć nic przeciwko sprawdzeniu samochodu w rzeczywistości, czyli w drodze.

Jazda próbna nie musi być długa, w zupełności wystarczy kilka kilometrów, aby stwierdzić większość usterek. Na jazdę próbną wybierz taki odcinek drogi, aby ruch był możliwie najmniejszy - będziesz się mógł skupić na obserwacji samochodu, ale jednocześnie na tyle urozmaicony, aby można było rozpędzić auto do prędkości 70 - 90 km/h. Dobrze by było, gdyby na drodze występowały zakręty i łuki oraz zróżnicowana nawierzchnia, np. kostka brukowa lub kocie łby. Prawda jest jednak taka, że przy prędkości 130 km/h⁹ najprawdopodobniej wszystkie usterki zawieszenia i układu hamulcowego dadzą o sobie znać. Jeśli auto jest w dobrym stanie, powinno utrzymywać kierunek jazdy na prostej i równej nawierzchni nawet po puszczeniu kierownicy (na chwilę), a także przy hamowaniu. Jeśli auto jest wyposażone w ABS (elektroniczny układ zapobiegający blokowaniu kół przy gwałtownym hamowaniu), musisz sprawdzić jego działanie. Naciśnij hamulec do końca - powinieneś czuć, jak „puszcza” przy blokowaniu się koła.

Samo uruchomienie silnika powinno być poprzedzone oceną wskazań urządzeń kontrolnych na tablicy rozdzielczej, ze szczególną obserwacją kontrolki prawidłowości smarowania silnika, „check engine” i pozostałych. Warto sprawdzić, czy kontrolki poduszek powietrznych (tzw. airbagów) zaświecą się, by po kilku sekundach zgasnąć. Jeśli tak nie jest, to mogą być uszkodzone. Podczas rozruchu silnika należy zwrócić uwagę na działanie rozrusznika i akumulatora oraz na odgłosy płynące z silnika. Ucho powinno być wyczułone na wszelkiego rodzaju stuki - szczególnie o metalicznym pogłosie. Rozrusznik nie powinien być „leniwy”, bo będzie to świadczyło albo o konieczności wymiany zużytego akumulatora, albo - co gorzej - samego rozrusznika. Silnik powinien „zaskoczyć” od razu, ewentualnie po kilku obrotach wału korbowego. Jeśli umawiasz się na wizytę u sprzedającego w domu - przyjdź za wcześniej z pełną premedytacją (a najlepiej rano), częstym bowiem zabiegiem nieuczciwych sprzedawców jest wcześniejsze uruchomienie silnika, aby nie było kłopotów, które potem mogłyby wzbudzić Twoją czujność. Na szczęście oszustwo nie jest trudne do wykrycia, wystarczy przekręcić kluczyk i obserwować wskaźnik temperatury cieczy chłodzącej - jeśli się podnosi, to dowód, że silnik nie był zimny, zresztą po podniesieniu pokrywy ocenisz to jeszcze prościej.

⁹ Przypominam o obowiązujących kierowców ograniczeniach prędkości.

Warto wyłączyć i uruchomić rozgrzany silnik. Jeśli jest zużyty - znacznie trudniej go uruchomić niż jednostkę w dobrym stanie. Test jazdy powinno rozpocząć rozpędzenie samochodu do prędkości ok. 45-60 km/h. Po włączeniu biegu bezpośredniego silnik powinien się „dusić”, ale jeśli jest w dobrym stanie, samochód powinien powoli się rozpędzać. Jeśli natomiast przez dłuższy czas słychać w silniku metaliczne stuki, to albo ma miejsce spalanie stukowe, które niszczy silnik, albo występuje poważny problem innego typu.

Podczas tego testu powinienes sprawdzić, jak pracuje sprzęgło i jak wchodzi biegi - nawet kiedy nie bardzo będziesz miał takie możliwości, powinienes sprawdzić wszystkie biegi łącznie z bezpośrednim (4., 5. lub 6.) oraz wsteczny. Samochód ze skrzynką automatyczną powinienes tak rozpędzić, aby włączył się bieg bezpośredni. Sprzęgło powinno pracować lekko i same biegi również powinny wchodzić bez użycia siły. Mogą wchodzić nieco trudniej kiedy jest zimno, ale jeśli musisz się mocno skoncentrować, aby je wrzucić - zwłaszcza „jedynek” - daj sobie spokój z takim autem. Podczas jazdy obejmij ręką gałkę dźwigni zmiany biegów i potrzyмай ją chwilę - jeśli drży łożysko skrzynki biegów, może występować jakaś usterka.

Ponadto musisz sprawdzić hamulce i układ kierowniczy, co najłatwiej zrobić wybierając wyboisty odcinek drogi (czyli właściwie każdą typową, polską szosę) pod kątem nadmiernych luzów. Podczas testu trzeba uważnie obserwować wskazania przyrządów - a zwłaszcza kontrolkę ciśnienia oleju. Podczas jazdy nie powinna się świecić, w przeciwnym razie konieczna jest naprawa silnika. Niestety, aby Cię oszukać sprzedający może ją odłączyć. Pamiętaj jednak, że prawie we wszystkich samochodach kontrolka ta powinna się świecić w chwili uruchamiania silnika.

Jeśli ciągle świeci lampka ładowania akumulatora, to uszkodzona jest prądnica (alternator). Powinienes też rozpędzić samochód i obserwować wskaźnik temperatury cieczy chłodzącej - jeśli silnik nadmiernie się grzeje, może być uszkodzony układ chłodzenia, głowica albo jej uszczelka. Niepokojące powinny być wszelkie stuki o metalicznym pogłosie, dochodzące z jednostki napędowej, trudności w uruchomieniu silnika, stuki z zawieszenia, ściąganie podczas hamowania itd. Na koniec jazdy próbnej proponowałbym jeszcze zaciągnąć hamulec ręczny (przy okazji sprawdzisz, czy działa - ważne zwłaszcza w polonezach), włączyć pierwszy bieg i stopniowo wyłączać sprzęgło - jeśli silnik nie zgaśnie, sprzęgło jest nadmiernie zużyte.

Właściwie według mnie powinienes odbyć jazdę próbną jako pierwszy element oględzin samochodu, a dopiero po jej zakończeniu spokojnie, krok po kroku oglądać samochód.

Nie można „dobrze” kupić samochodu bez jazdy próbnej.

Taka jest nieubłagana prawda i koniec. Jeśli podejmujesz się jazdy próbnej, dobrze byłoby żebyś już kiedyś jeździł - choćby niewiele - kupowanym modelem samochodu. Będzie Ci łatwiej ocenić jego stan, bo będziesz mieć, Szanowny Czytelniku, punkt odniesienia.

Oględziny samochodu

Najdroższym elementem samochodu jest nadwozie, zwane czasami karoserią. Naprawa właśnie tego elementu jest zdecydowanie najkosztowniejsza, a czasem się po prostu nie opłaca.

Korozja w naszym kraju jest naturalnym zjawiskiem - zważywszy na klimat. Najczęściej występuje (i najszybciej) na tych elementach nadwozia i podwozia, które najczęściej mają kontakt z wodą. Bardzo niebezpieczna dla trwałości (szczególnie podwozia) jest także sól, powszechnie stosowana przez corocznie zaskakiwanych zimą drogowców.

Nie licz na to, że niemieckie auta, nawet w całości ocynkowane, nie rdzewieją - to nieprawda, nie rdzewieją jedynie auta aluminiowe i to tylko jeśli są bezwypadkowe...

Dlatego też musisz, Szanowny Czytelniku, uważnie obejrzeć stan blach nadwozia, co w praktyce oznacza oględziny lakieru. Pamiętaj, aby czynność tę wykonywać nie w garażu, ale na otwartej przestrzeni - i na Boga - w dzień! Na samochód patrz z różnych odległości. Poproś też, by sprzedający ustawił go, jeśli to możliwe, na poziomej powierzchni. Błędem są oględziny na częstych w Polsce zjazdach do garażu. W ten sposób dobrze ocenisz tylko stan hamulca ręcznego i to nie ze stuprocentową pewnością. Patrząc musisz zwrócić uwagę na sylwetkę auta pod względem jakichkolwiek asymetryczności. Lakier (poza niektórymi lakierami metalizowanymi) nie powinien mieć różnych odcieni, nawet jeśli patrzysz pod słońce. Jeśli np. na masce ma inny odcień, gdy spojrzysz - Szanowny Czytelniku - pod słońce, najprawdopodobniej ta część była lakierowana oddzielnie.

Na początek obejrzyj pokrywę przedziału silnika, drzwi - zwłaszcza zawiasy i ich dolne krawędzie. Sprawdź również pokrywę bagażnika, wlew paliwa i miejsca połączenia uszczelki szyb z nadwoziem. Dobrym wskaźnikiem stanu lakieru są krople wody i ich zachowanie na powłoce lakierowej. Jeśli woda układa się w jednakowe (mniej więcej) krople, to znaczy że lakier jest w dobrym stanie. Lakier nie powinien być szorstki, ale gdy jest zanadto gładki to znaczy, że auto było polerowane.

Oglądając samochód nigdy się nie spiesz, bo przyspieszyć możesz jedynie... chwilę podjęcia błędnej decyzji. Warto obejrzeć wszystkie zakamarki. Jeśli kupisz auto, a potem w domu dokonasz oględzin dokładniejszych niż podczas zakupu, to jest (albo raczej będzie) dowód na to, że oględziny podczas zakupu były po prostu niedokładne.

Przyda Ci się tutaj podana wcześniej wiedza o typowych usterkach, są bowiem samochody, które korodują zawsze w określonej kolejności. Na przykład każdy kto wie, o co chodzi i chce obejrzeć stan blach Poloneza Atu Plus, popatrzy najpierw na tylne błotniki od strony drzwi. Dlatego też musisz sprawdzić te charakterystyczne dla Twojego modelu miejsca. Odpowiedź bardzo szybko może być oczywista. Zalecam również obejrzanie tych elementów, które nie powinny być zardzewiałe nawet w wypadku postępującej korozji, tj. np. górnych płaszczyzn progów lub miejsc na nadkolu po otwarciu tylnych drzwi (jeśli auto je ma).

Warto byłoby, abyś sprawdzając karoserię kandydata na Twoje auto przyjrzał się tym miejscom, w których lakier jest zawsze kładziony mniej starannie, np. podszybiu i osłoniętym miejscom przedziału silnika. Musisz sprawdzić, co jest pod wykładzinami - zwłaszcza w bagażniku; przy okazji niejako od razu będą widoczne ślady niedokładnej naprawy blacharskiej w przypadku odbytej kolizji. Jeśli obejrzysz już nadwozie dokładnie, to

popatrz na samochód od dołu.

Jeśli nie jesteś fachowcem - a prawdopodobnie nie jesteś - zobaczysz niedużo, niemniej jednak zobaczysz na pewno, czy silnik i skrzynka biegów oraz pozostałe układy są szczelne. Wyciek niekoniecznie zawsze dyskwalifikuje, ale lepiej, żeby go nie było. Jeśli już oglądasz spód auta, to powinieneś również obejrzeć zawieszenie. Uszkodzonego zawieszenia tak naprawdę nie daje się do końca naprawić, a wymiana elementów jest niestety kosztowna. Rdza na podłużnicy może świadczyć o powypadkowej przeszłości oraz skorodowanym nadwoziu.

Warto przyrzeć się przedniemu zawieszeniu - elementy nie powinny nosić znamion zaawansowanej korozji ani nie powinny mieć mechanicznych uszkodzeń. Szczególnie istotny jest stan wahaczy, drążków kierowniczych, reakcyjnych i sworzni (lub przegubów). Jeśli elementy gumowe zdradzają objawy starzenia się gumy lub pęknięć, również one kwalifikują się do wymiany.

Patrząc od dołu warto ocenić stan opon. Pamiętaj Szanowny Czytelniku, że opona o bieżniku płytszym niż 2-3 mm to opona zużyta. Opona nie powinna mieć żadnych uszkodzeń mechanicznych gumy,

a bieżnik powinien być zużyty równomiernie - jeśli tak nie jest, może to świadczyć o wadliwej zbieżności kół lub całej geometrii podwozia. Może to być sygnał o wypadkowej przeszłości auta. Opony na jednej osi muszą być tego samego rozmiaru i muszą być identyczne. Ząbkowane krawędzie zewnętrzne bieżnika opon mogą świadczyć o intensywnej jeździe na zakrętach.

Wcześniej pisałem, że lepiej unikać samochodu, który brał udział w poważnym wypadku. Jak to rozpoznać? Patrz na lakier pod różnymi kątami, jeśli wydaje Ci się, że lakier np. na błotniku albo masce ma troszkę (niewiele) inny odcień - to jest to element polakierowany osobno. Może to świadczyć o kolizji, ale równie dobrze o tym, że poprzedni właściciel pomalował drzwi, bo je obił na parkingu albo ktoś mu je zarysował. Szorstki lakier na wybranym elemencie nadwozia, a gładziutki gdzie indziej - to kolejny dowód lakierowania.

Nie może być także mowy o aucie bezwypadkowym, jeśli znajdziesz w powłoce lakierowej ślady zanieczyszczeń (kurzu) - szczególnie w miejscach czymś przykrytych, np. pod wykładziną podłogi. Gorzej, jeśli będziesz, Szanowny Czytelniku, widział, że szczeliny między różnymi elementami (np. maską a światłami czy pasem przednim) nie są jednakowe albo wyczujesz **niedopasowanie np. drzwi lub pokrywy** bagażnika. To już jest dowód na to, że najprawdopodobniej element był wymieniany albo - co gorsze - naprawiany. W przedziale silnika wszystkie wskazania dotyczące lakieru są identyczne - szczególnie z uwzględnieniem miejsc połączenia zespołu napędowego z nadwoziem. To samo z podłóżnicami. Nie „mają prawa” mieć śladów rdzy, pęknięć, deformacji i rys. Jeśli pod dywanikami podłogi albo w bagażniku blacha jest nierówna - sprawa jest oczywista.

Pokrywy bagażnika i przedziału silnika powinny zamykać się miękko i bez oporów. Przy okazji warto też poddać oględzinom gumowe uszczelki pod kątem pęknięć i zesterzenia się. Pod uszczelkami nie może być śladów po innych lakierach niż fabryczny lakier lub konserwacja. Można też zobaczyć prawdziwe oblicze korozji w oglądanym aucie.

Popatrz także na różne **połączenia gwintowe** z wykorzystaniem śrub. Powinny być bez śladów odkręcania, równomiernie pokryte lakierem. Lepiej też nie trafić na ślady na słupkach po tzw. odcięciu - ślad zostaje, kiedy po zakończeniu malowania oderwie się taśmę przykrywającą element. Śladem zdradzającym wysoce niefachowe, „fuszerskie”, malowanie są wszelkie ślady lakieru na gumowych uszczelkach. Prawie na pewno będzie je miało auto przygotowane przez „picera” do sprzedaży po wypadku. Pewną wskazówką są także szyby i nie chodzi tutaj o uszkodzenia mechaniczne, ale o to, jakie mają oznaczenia. Jeśli nie

były wymieniane, oznaczenia powinny być identyczne, a same szyby powinny pochodzić od tego samego producenta. Najczęściej są wyprodukowane przez tę samą wytwórnię, która wyprodukowała ten konkretny egzemplarz samochodu. Daty produkcji powinny być zbliżone do siebie lub identyczne. Jeśli auto jest z początku roku, a oznaczenia na szybach wskazują, że wyprodukowano je rok wcześniej - nie ma powodów do niepokoju.

Jeśli reflektory są innych producentów albo są nierównomiernie osadzone - auto miało krakę. Zgrubienia na zderzakach są również dowodem naprawy powypadkowej - dowodem klejenia.

Prawda jest jednak taka, że prawie stuprocentową pewność na temat tego, czy auto było naprawiane po wypadku czy nie uzyskasz dopiero po wizycie w wyspecjalizowanym warsztacie, w którym wykonasz pomiar rzw. bazowych punktów nadwozia, czyli odległości ściśle określonych punktów nadwozia względem fabrycznych punktów odniesienia przewidzianych przez producenta.

Pewien obraz uzyskasz też badając za pomocą testerów elektronicznych grubość powłoki lakierowej na różnych elementach samochodu. Na ogół grubość powłoki lakierowej nakładanej przez producenta wynosi



Elektroniczny stetoskop
(<http://www.dte.com.pl/polish/tester.htm>)

80 do 150 um. Stwierdzenie dużo grubszych powłok lakierowych sugeruje wykonywanie dodatkowych prac lakierniczych.

Koszt takich urządzeń to kwota najczęściej kilkuset złotych i odpowiednie warsztaty samochodowe są w takie urządzenia wyposażone

- nie będziesz musiał ich kupować, a przy okazji samochód sprawdzisz dokładniej, również pod kątem innych elementów.

A skoro już piszę o elektronice, to chcę abyś sobie zdawał sprawę

- Drogi Czytelniku - że istnieją takie urządzenia, jak np. stetoskop elektroniczny, za pomocą którego można badać stan techniczny pojazdu metodą akustyczną bez konieczności demontażu części. Jeśli nie dysponujesz takim urządzeniem, możesz sprawdzić stopień sprężania (tzw. kompresję) w tradycyjnym silniku ze świecą, ale... przy użyciu symulatora pracy wtryskiwaczy zbadać także silnik nowocześniejszy.

Pokaż mi kabinę Twojego samochodu, a powiem Ci, jakim jesteś człowiekiem. Powiem Ci również, czy dużo kilometrów przejechałeś samochodem i jak dbasz o auto. Zapamiętaj, że

musisz popatrzeć do wnętrza.

Stan wnętrza samochodu dosyć wyraźnie świadczy o jego przebiegu. Warto więc popatrzeć na **fotel kierowcy**, na jego stan. Zapadnięty lub wysiedziany fotel jest najczęściej dowodem na to, że kierowca przesiedział w nim wiele godzin, a im dłużej siedział, tym więcej przejechał kilometrów. Jeśli również fotel pasażera lub kanapa są zniszczone, może być to sygnał, że takie auto jeździło jako taksówka. O przebiegu we wnętrzu auta świadczą również **wytarte nakładki pedałów**, wytarta kierownica, stan dźwigni zmiany biegów, podsufitki oraz wielu innych elementów.

Ważne jest ogólne wrażenie, ale im lepsze, tym powinienes być bardziej czujny. Nie wolno Ci - Szanowny Czytelniku - patrzeć wybiórczo, ponieważ zużyte elementy można wymienić, całego wnętrza

- nie. Ważne jest również, co znajduje się w popielniczkach i pod dywanikami.

Niebagatelną sprawą jest także zapach wnętrza samochodu

- dziwne zapachy (np. zgnilizny albo inny trudny do zidentyfikowania) powinny być niepokojące.

Pamiętaj także, że zbyt wyperfumowane wnętrze jest podejrzane. Jeśli auto ma spory przebieg, to wykładzina na siedzeniu będzie wytarta i wypłowiała, możliwe też, że będzie przetarta z lewej strony oparcia siedzenia - szczególnie, jeśli auto było eksploatowane na krótkich trasach i często.

Podczas użytkowania fotel „nabiera” coraz większych luzów, sprężyny osiadają i fotel się zapada.

Jeśli auto, które zamierzasz kupić, jest wewnątrz brudne, nie wysprzątane i ogólnie zanieczyszczone - to znaczy, że sprzedający nie traktuje Cię poważnie, a ponadto wiesz już, jakim jest człowiekiem. Wątpliwe jest w takim przypadku, że jego samochód był szanowany, lepiej więc ominąć taki wóz z daleka i to im wcześniej, tym lepiej - póki emocje nie dadzą o sobie znać.

Musisz dokładnie sprawdzić numery nadwozia w samochodzie z numerami zapisanymi w dowodzie rejestracyjnym. **Numerы nadwozia** są zwykle wybite na tabliczce znamionowej w przedziale silnika, w widocznym miejscu. Spotkasz się zapewne z systemem oznaczeń **VIN**. Jest to cyfrowo-lite rowy kod składający się z 17 znaków odpowiednio pogrupowanych. Na przykład:

TMB PH2 6Y 52 X 025555

Trzy pierwsze znaki oznaczają strefę geograficzną, państwo i producenta samochodu; w tym wypadku TMB oznacza Skoda Mlada Boleslav.

Następne znaki określają typ samochodu (ciężarowy, autobus, osobowy itp.), rodzaj nadwozia, typ silnika itd. W tym wypadku **PH2** oznacza: P - wersja wyposażeniowa, H - silnik 1,4/60 KM, 2 - dwie poduszki powietrzne. 6Y oznacza, że jest to Fabia. Dziewiąty znak z kolei (czyli 5) jest oznaczeniem wewnętrznym fabryki.

Tabela 12

Rok produkcji samochodu według systemu oznaczeń VIN

Rok	Kod	Rok	Kod	Rok	Kod
1980	A				
1981	B	1991	M	2001	1
1982	C	1992	N	2002	2
1983	D	1993	P	2003	3
1984	E	1994	R	2004	4
1985	F	1995	S	2005	5
1986	C	1996	T	2006	6
1987	H	1997	V	2007	7
1988	J	1998	W	2008	8
1989	K	1999	X	2009	9
1990	L	2000	Y	2010	A

Ostatnie znaki to indywidualny numer danego pojazdu. Pierwszy z tych ośmiu znaków, czyli w kolejności dziesiąty (2) wskazuje rok produkcji samochodu (tutaj 2002) na następujących zasadach:

Oglądając tabliczkę znamionową masz szansę ocenić stan zewnętrzny jednostki napędowej. Jak patrzeć?

Duże wycieki oleju i ogólnie zaolejony silnik świadczą o koniecznej w niedalekiej przyszłości wymianie uszczeltek lub uszczelki. Ale przesadnie czysty silnik może być „dziełem” picera, chcącego zapewne ukryć konieczność wymiany uszczeltek. Silnik może być brudny i nawet nie jest to niczym niepokojącym, jednak wycieki oleju lub innych płynów są niedopuszczalne. Jeśli widać pasek klinowy, możesz sprawdzić jego ugięcie - powinien się ugiąć pod naciskiem kciuka na ok. 10 mm.

Aby ocenić stan amortyzatorów, powinieneś mocno nacisnąć jeden z boków samochodu nad kołem i w najniższym dolnym położeniu (w maksymalnym ugięciu) zwolnić raptownie nacisk. Nadwozie powinno wrócić do normalnego położenia bez wahnięć. Jeśli wahnięcia występują - amortyzator kwalifikuje się do wymiany.

Jeśli po ruszeniu auta (o przednim napędzie) i maksymalnym skrócie kierownicy słychać stuki z przednich kół - przeguby są do wymiany.

Po „ujęciu gazu” nie może do Twoich uszu dochodzić basowy pomruk. Jeśli tak jest, to coś niedobrego dzieje się w układzie wylotowym i najprawdopodobniej coś (tłumik) jest przepalone.

Pewne informacje na temat stanu technicznego silnika można uzyskać przyglądając się końcówce rury wylotowej i ewentualnie tylnemu zderzakowi w jej okolicy. Jeśli te elementy są pokryte czarnym i do tego tłustym osadem, a na samym zderzaku można dostrzec kropelki (lub kropki) - masz do czynienia z autem, którego silnik jest wyeksploatowany na tyle, że spala olej. Spalanie oleju przez silnik jest zupełnie normalnym zjawiskiem pod warunkiem, że nie jest to więcej niż 0,5 l na 1000 km. Jeśli na kupowanym egzemplarzu dostrzeżesz opisane objawy, możesz być niemal pewien, że to auto „bierze olej” i to znacznie więcej niż 0,5 l na 1000 km. O tym samym świadczy niebieskawe (lub siwe, jak kto woli) zabarwienie spalin, szczególnie podczas rozruchu zimnego silnika.

Spalanie nadmiernych ilości oleju, czyli jak się popularnie mówi „branie oleju” jest spowodowane zużyciem elementów silnika, takich jak uszczelniacze zaworów i pierścienie tłokowe, oraz świadczy o tym, że w najbliższym czasie silnik będzie wymagał naprawy głównej. Przy okazji nie daj się zwieść sprzedającemu, który będzie zapewniał, że silnik oleju nie bierze, jeśli przebieg będzie wynosił ponad 200 tys. km. Pierścienie i uszczelniacze muszą się zużywać - nawet jeśli olej był najlepszy, a samochód był eksploatowany delikatnie. Jeśli stwierdzisz, że auto spala

olej, a przebieg jest względnie nieduży, to albo przebieg nie jest prawdziwy, albo auto było eksploatowane bardzo intensywnie lub często na krótkich trasach.

Skoro wcześniej zwróciłem Twoją uwagę na kolor spalin wydobywających się z rury wylotowej, to warto abyś wiedział, że powie Ci on wiele o kondycji auta. Jeśli spaliny będą czarne - najprawdopodobniej mieszanka paliwowo-powietrzna jest zbyt bogata i konieczna jest regulacja gaźnika lub układu wtrysku paliwa. W przypadku samochodów z silnikiem o zapłonie samoczynnym spaliny mają prawo być ciemniejsze niż w przypadku silnika o zapłonie iskrowym - to oczywiście naturalne, biorąc pod uwagę rodzaj zastosowanego paliwa, ale... nie może być mowy o wydobywaniu się sadzy z rury wylotowej. Jeśli kolor spalin jest biały, jest jeszcze gorzej, bo to oznacza przedostawanie się wody (cieczy chłodzącej) do komór spalania w wyniku uszkodzenia uszczelki głowicy albo samej głowicy lub też w najgorszym wypadku pęknięcia bloku silnika.

O tym samym świadczyć będzie zapach spalin wydobywający się z chłodnicy lub zbiornika wyrównawczego cieczy chłodzącej po odkręceniu korka wlewu, a także pęcherze powietrza w zbiorniku wyrównawczym cieczy chłodzącej przy pracującym silniku. Przy okazji należy pamiętać, że nie wolno odkręcać korka wlewu chłodnicy, gdy silnik jest rozgrzany lub pracuje - grozi to poparzeniem.

Jeśli nie chcesz kupić samochodu z uszkodzoną głowicą, uszczelką głowicy lub kadłubem, wyjmij prętowy wskaźnik poziomu oleju i szukaj kropelek cieczy chłodzącej (wody), jeśli je znajdziesz - wymienione elementy są uszkodzone. W oleju na wskaźniku nie powinno być żadnych opiłków metalu, a jeśli są - źle roszą dla silnika. Jeśli w zbiorniku wyrównawczym albo w chłodnicy po powierzchni cieczy pływają „tłuste oka” jak w rosole - świadczy to o tym samym. Ciecz chłodząca nie powinna także być brunatna lub rdzawa.

Warto także odkręcić korek wlewu oleju w pokrywie głowicy. Niektóre silniki, np. V6 (6 cylindrów w układzie widlastym, np. w mazdach) mogą „gasnąć” po tej czynności, ale jest to objaw normalny. Nienormalny natomiast jest szlam na wspomnianym korku, konsystencją przypominający nieco majonez. Objaw ten świadczy o przedostawaniu się cieczy chłodzącej do układu smarowania silnika, co na pewno będzie wiązało się z poważną naprawą albo głowicy, albo układu smarowania. Jeśli korek ma taki wygląd w zimie, a samochód jest używany na bardzo krótkich odcinkach - nie bierz tego wskazania szczególnie do serca, ale pamiętaj, że może to być jedynie wytłumaczenie sprzedającego, które nie ma nic wspólnego z prawdą. Jeśli po odkręceniu korka olej jest rozbryzgiwany, a pracy silnika towarzyszy wydobywanie się czarnego

dymu (to samo dotyczy dymu po wyjęciu wskaźnika poziomu oleju), to auto jest mocno wyeksploatowane.

Każdy doświadczony mechanik powie Ci, że aby sprawdzić stan silnika, dobrze jest obejrzeć świece zapłonowe. I jest to stuprocentowa prawda, chyba, że... kupujesz auto z silnikiem o zapłonie samoczynnym. Szukaj auta ze świecami w kolorze jasnoszarym przechodzącym w kolor brązowy. Jeśli świeca jest czarna - auto nie jest warte Twojej uwagi. To samo, jeśli świeca jest nadpalona albo ma inne zabarwienie niż to, które opisałem. Wprawdzie jej kolor i wygląd może świadczyć np. o nieprawidłowym ustawieniu zapłonu, co jest usterką względnie łatwą do usunięcia, ale też może oznaczać wadliwe działanie układu zasilania, co jest już problemem poważniejszym - zwłaszcza gdy samochód jest naszpikowany elektroniką.

Jeśli oglądasz „automat”, czyli samochód z automatyczną skrzynką przekładniową, (z przekładnią hydrokinetyczną) pamiętaj, że musisz mieć pewność co do stanu tego podzespołu, naprawa bowiem zawsze jest trudna i przede wszystkim - kosztowna. Oczywiście najlepiej, aby stan skrzynki ocenił fachowiec, ale jeśli samochód z zimnym silnikiem przy zmianach położenia dźwigni wyboru biegów z neutralnego (N) na postojowe (P) nie wykazuje szarpnięć i po zdjęciu stopy z pedału hamulca rusza płynnie i toczy się swobodnie - możesz być spokojny.



Wszystkie szczeliny między elementami nadwozia powinny mieć w przybliżeniu jednakowy wymiar



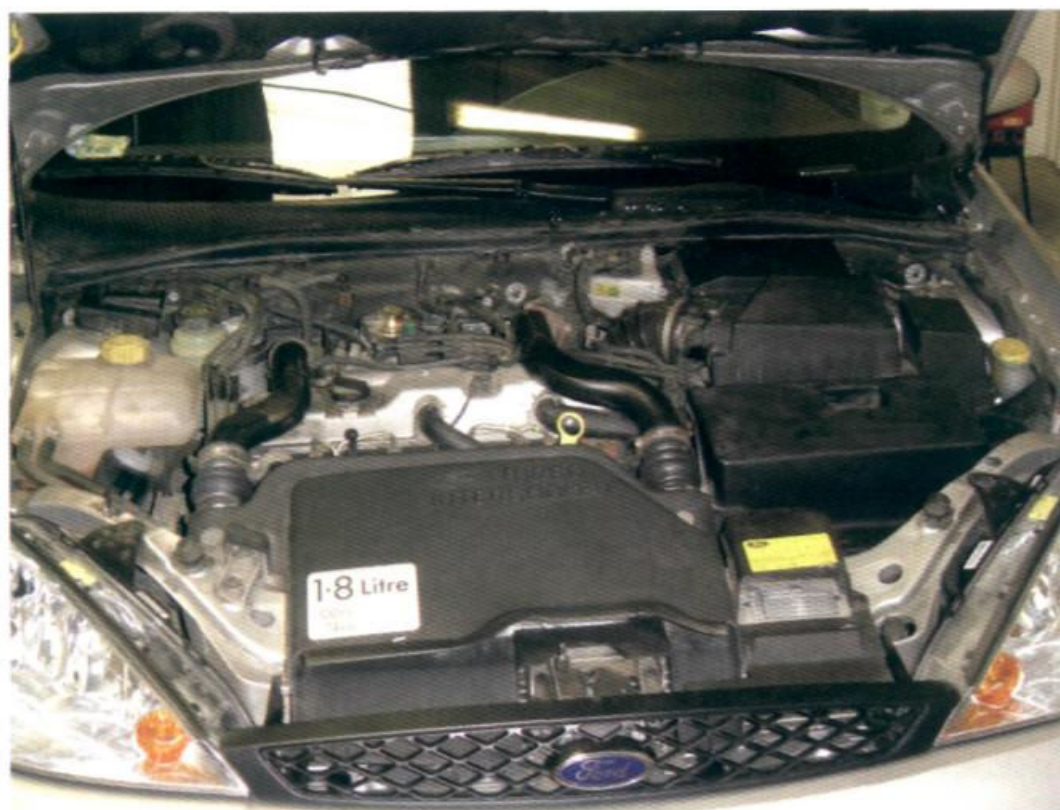
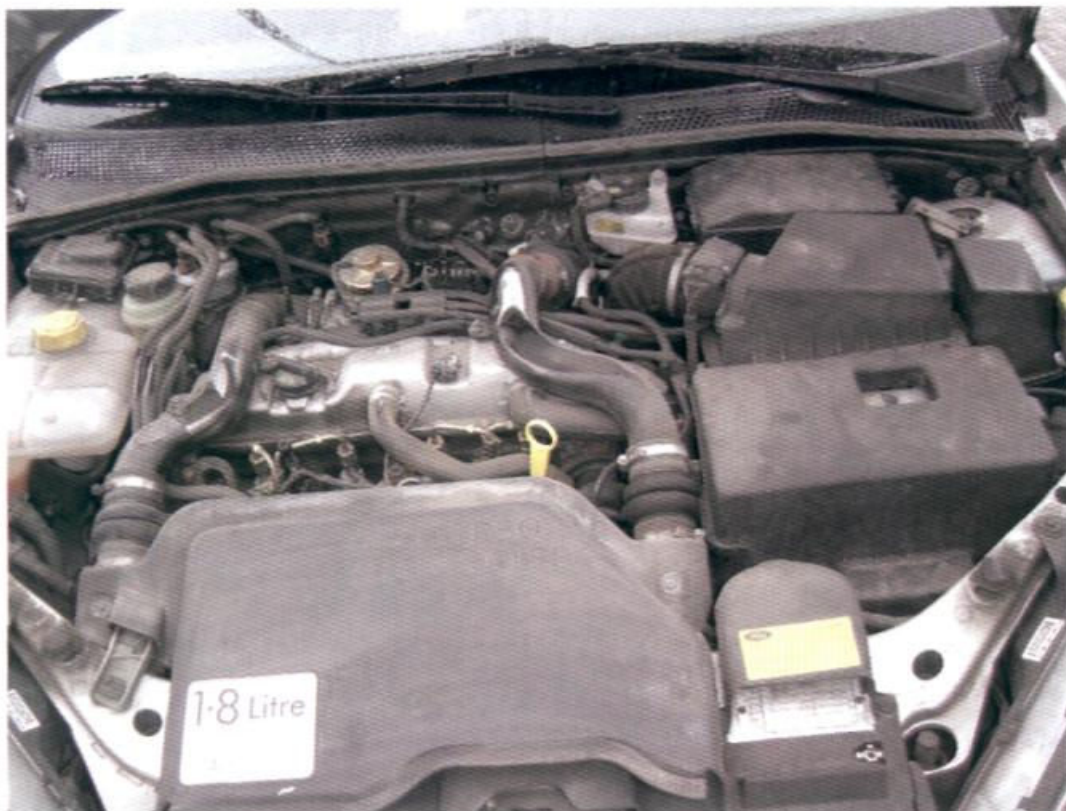
Światła powinny być równo osadzone



Wszystkie mocowania z wykorzystaniem śrub mogą obnażyć powypadkową przeszłość samochodu



Przebiegu samochodu nie ocenia się na podstawie wskazań licznika kilometrów, lecz na podstawie stanu poszczególnych elementów. Wytarte nakładki pedałów, zniszczone obicia foteli to dowód, że na liczniku powinno być sporo kilometrów



Oględziny przedziału silnika dają pogląd o samochodzie i właścicielu

Zakup za granicą

Zasady dotyczące zakupu samochodu za granicą są identyczne, jak w przypadku zakupu w Polsce ale jest więcej kłopotów z wjazdem auta do Polski i jego zarejestrowaniem, sprowadzając bowiem auta z UE masz do czynienia z różnymi obostrzeniami. Zdecydowanie najczęściej za granicą Polacy kupują auta w Niemczech, więc ograniczę się właśnie do tego kraju. Kłopotem są koszty i formalności. Na auta sprowadzane z UE nie ma cła, zgodnie z polityką UE, której od 1 maja 2004 r. Polska jest członkiem.

Po pierwsze trzeba kupić auto i spisać umowę. Można wykorzystać wzory, które proponuję kupić w Niemczech, na giełdzie lub w sklepie z artykułami papierniczymi, albo wykorzystać zawarte w niniejszej książce. W Niemczech najważniejszym dokumentem auta jest **Farzeugbrief**

- odpowiednik naszej karty pojazdu. Jeśli auto kupujesz Szanowny Czytelniku w komisie, na rachunku musi być adnotacja, że cena zawiera podatek VAT, w przypadku niedopilnowania tego zapłacisz VAT w Polsce.

Może się zdarzyć, że auto będzie mieć adnotację „tylko na export” i w takim przypadku VAT jest wycofany. ADAC zaleca Niemcom wyrejestrowanie samochodu przed przekazaniem go cudzoziemcowi

- podobnie rzecz ma się w komisach.

Aby przyjechać do kraju nowo kupionym samochodem, trzeba zaopatrzyć się w tymczasowe lub **celne tablice rejestracyjne**. W tym celu należy się udać do wydziału komunikacji Kfz-Zulassungstelle z paszportem, dokumentami auta, umową kupna i ubezpieczeniem wywozowym (można je również wykupić na miejscu w tym urzędzie). Urzędy te są czynne od godziny 7 do 12. Stracisz tam około 2 godzin.

Można też przewieźć samochód na lawecie i wtedy nie trzeba wykupywać tablic wyjazdowych, ale takim autem nie można jeździć bez ważnego przeglądu i ubezpieczenia. I na koniec-w takiej wyprawie „po złote runo” przyda się znajomość języka, którym mówi Schmitt.

Można postarać się o przegląd zjazdowy, dużo tańszy od normalnego w Niemczech i nie tak drobiazgowy. W Polsce najpierw trzeba udać się do stacji diagnostycznej, by sprawdzono stan techniczny samochodu. Potrzebne też będzie tłumaczenie przysięgłe dowodu zakupu (faktury lub umowy kupna-sprzedaży). Z tymi dokumentami udajemy się do urzędu celnego (mamy na to 5 dni). Tam opłacamy akcyzę - podatek akcyzowy dla aut rocznika 97 i starszych wynosi 65% wartości auta (na podstawie umowy kupna), będący tak na dobrą sprawę kolejnym dowodem na ułomność naszych prawodawców albo na wyjątkową pазerność Skarbu

Państwa. W imię zasady „o swobodnym przepływie towarów i usług” w obrębie UE podatek akcyzowy jest bezprawny - godzi bowiem w tę właśnie zasadę i jestem przekonany, że jego dni są policzone.

W urzędzie skarbowym dostaniemy, po uiszczeniu odpowiedniej opłaty, zwolnienie z podatku VAT. Do tego koszty przeglądu i zarejestrowania. Musimy też uiścić pewną kwotę za wydanie karty pojazdu. Decydując się na zakup za granicą, skazujesz się na bieganie od urzędu do urzędu i stanie w kolejkach. Samochód, za który w Niemczech zapłacisz 5-6 tys. zł, w Polsce kosztuje ponad 10 tys.

W poradniku znajdziesz **wzór umowy kupna-sprzedaży** (kaufvertrag), który możesz wykorzystać przy zakupie auta w Niemczech, ale wizyta u tłumacza przysięgłego będzie konieczna.

Kończąc temat auta zza granicy chciałbym rozwiązać kilka mitów krążących w naszym kraju. Po pierwsze - nie wierzę, że można w przyzwoitym stanie kupić samochód za kilkadziesiąt euro.

- Nikt o zdrowych zmysłach nie sprzeda samochodu poniżej jego wartości - nawet jeśli jest bogatszym od Kowalskiego Schmittem.

- Proszę pamiętać, że usługi mechaników w Niemczech są 4-5--krotnie droższe niż w Polsce i to dlatego Schmittowi prościej i często taniej jest sprzedać wyeksploatowany i potrzebujący pracy mechanika samochód Kowalskiemu i pozbyć się kłopotu i wydatków.

- „Auta na Zachodzie są w lepszym stanie, bo jeżdżą po gładkich jak stół asfaltach”. A potem przychodzi im jeździć po polskim poligonie i po kilku (najpóźniej) tysiącach kilometrów wszystkie zużywalne części zawieszenia (przeguby, sworznie, tulejki itp.) są do wymiany.

Nie piszę tutaj, że kupienie auta w dobrym stanie za granicą jest niemożliwe, zwracam tylko Twoją uwagę, Drogi Czytelniku, że sprawa nie jest oczywista i łatwa. Niekoniecznie także musi być tańsza.

Obowiązki kupującego

Kiedy już dokonasz zakupu swojego wymarzonego samochodu, czeka Cię - Szanowny Czytelniku - kilka obowiązków.

Po pierwsze, jeszcze w czasie samego kupowania musisz ze sprzedającym ustalić kwestię ubezpieczenia samochodu. Każdy samochód musi mieć wykupioną polisę OC¹⁰, obecny stan prawny¹¹ mówi, że w tej kwestii są dwa wyjścia:

¹⁰ Obowiązkowe ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

¹ Stan na 1.01.2005.

- Sprzedający przenosi swoje ubezpieczenie wraz z samochodem na kupującego, czyli na Ciebie. Dopilnuj, aby przekazał Ci wraz z dowodem rejestracyjnym dowód ubezpieczenia (polisę) oraz aby w umowie znalazł się stosowny zapis o tym fakcie. Następnie sprzedający powiadomi towarzystwo ubezpieczeniowe o fakcie zbycia pojazdu i zwykle w ciągu 7 dni od daty zakupu otrzymasz wezwanie do ubezpieczyciela, w celu rekalkulacji ubezpieczenia i ewentualnej dopłaty. Nie daj się zwieść temu, że np. poprzedni właściciel (sprzedający) miał 50% zniżki - zniżka nie przechodzi na Ciebie.
- Obaj ze sprzedającym zgłaszacie się do ubezpieczyciela i zawiadamiacie o fakcie zbycia oraz kupna pojazdu. Będziesz mógł zmienić ubezpieczyciela. Jeśli chcesz zmienić ubezpieczyciela, masz na to tylko 30 dni od daty zakupu (jeśli tego nie zrobisz, będziesz zobowiązany do zapłaty kolejnych rat). Możesz to zrobić, składając na piśmie **wypowiedzenie ubezpieczenia**.

Jeśli się zdecydujesz na wypowiedzenie umowy OC, musisz ubezpieczyć samochód u innego ubezpieczyciela. Nie możesz mieć auta bez OC.

Kupno auta jest związane z podpisaniem umowy cywilno-prawnej, a to według polskich przepisów prawa podatkowego rodzi obowiązek podatkowy. Masz 14 dni na to, aby zgłosić się do właściwego sobie urzędu skarbowego w celu zapłacenia 2% podatku od wartości samochodu. Weź ze sobą dowód osobisty oraz umowę kupna-sprzedaży. Będziesz musiał złożyć deklarację w sprawie podatku od czynności cywilno-prawnych określonego w rozporządzeniu ministra finansów z 11 grudnia 2002 r.

Pozostaje Ci jeszcze tylko udać się do organu wydającego dowód rejestracyjny i zgłosić fakt kupna pojazdu. Masz na to 30 dni. Otrzymasz tymczasowy dowód rejestracyjny i po kilkudziesięciu dniach - około miesiąca - ponownie musisz zgłosić się do tego samego urzędu w celu wydania tablic rejestracyjnych.

I to w zasadzie wszystko, jeśli chodzi o obowiązki kupującego, jeśli auto kupiono w Polsce. Pamiętaj jeszcze o tym, że po zakupie auta powinienes bezwzględnie wymienić: płyn hamulcowy i ciecz chłodzącą (chyba, że kupiłeś malucha czy garbusa) oraz łańcuch lub pasek napędu rozrządu. Nie warto również oszczędzać na oleju, więc dochodzi wymiana oleju z filtrem (filtrami). O reszcie już - Szanowny Czytelniku

- przeczytałeś wcześniej.

Wypowiedzenie ubezpieczenia OC pojazdów mechanicznych	
....., dnia 200 roku	
Nabywca pojazdu	
(imię i nazwisko lub nazwa)	
PESEL (REGON)	NIP
Dokładny adres posiadacza pojazdu	
.....	
(miejscowość, ulica, nr domu)	
.....	
(kod pocztowy, poczta)	
Data nabycia pojazdu	
Numer polisy OC zawartej przez zbywcę	
Czas (okres) ubezpieczenia OC zaw. przez zbywcę	
<p>Na podstawie art. 31 ustawy (z 22.05.2003 o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK – Dz.U. z 2003 r., nr 124, poz. 1152) wypowiadam w ustawowym terminie umowę OC posiadaczy poj. mechanicznych za szkody związane z ruchem nabytego pojazdu, o którym mowa wyżej. Jednocześnie oświadczam, że jestem świadom konieczności zawarcia umowy ubezpieczenia OC przedmiotowego pojazdu zgodnie z postanowieniem ww. ustawy w terminie do 30 dni od daty nabycia pojazdu.</p>	
.....	
(podpis nabywcy pojazdu)	

Wzory wybranych dokumentów

Przedstawiam Ci, Szanowny Czytelniku, wzory umów, które będą dla Ciebie - jako kupującego niezbędnym narzędziem transakcji. Proponuję dokonać zakupu korzystając z własnego wzoru - jest to o tyle lepsze, że będziesz zawsze wiedział, co podpisujesz, a w przypadku wykorzystania umowy zaproponowanej przez sprzedającego takiej pewności mieć nie możesz. Pamiętaj jednak, że te, które przedstawiam Ci poniżej są sprawdzone i prawnie wiążące.

KAUFVERTRAG**für ein gebrauchtes Kraftfahrzeug**

Umowa kupna-sprzedaży używanego pojazdu mechanicznego

Aufgrund der Kaufbedingungen für gebrauchte Kraftfahrzeuge, wird das darunter beschriebene Kraftfahrzeug nach seiner Besichtigung, kurzer Probefahrt verkauft durch:

Na podstawie warunków sprzedaży używanych pojazdów mechanicznych, opisany niżej pojazd mechaniczny po jego wcześniejszych oględzinach i krótkiej jeździe próbnej zostaje sprzedany przez:

Verkäufer (Sprzedający):

Name, Vorname

Nazwisko, imię sprzedającego

Wohnort

Miejsce zamieszkania

An den Käufer (Kupujący):

Name, Vorname

Nazwisko, imię kupującego

Wohnort

Miejsce zamieszkania

Bezeichnung des Fahrzeuges (Opis pojazdu):

Marke Typ

Marka pojazdu będącego przedmiotem umowy Typ

Ident. nr Kfz Brief Nr

Nr Identyfikacyjny

Nr karty pojazdu

Erste Zulassung Hubraum ccm

Pierwsza rejestracja

Pojemność skokowa cm³

Baujahr Besondere Ausrüstung

Rok produkcji

Wyposażenie dodatkowe

Für einen Preis

Za cenę

In Worten

słownie

Zahlung in Bar bei Übernahme (płatne gotówką przy odbiorze)

Der Käufer versichert durch seine Unterschrift, dass er alle notwendigen Unterlagen des Fahrzeuges samt dem Fahrzeug, der Verkäufer versichert dass er den Kaufpreis erhalten hat.

Kupujący swym podpisem potwierdza odbiór wszystkich dokumentów pojazdu łącznie z pojazdem, a sprzedający odbiór kwoty równej cenie sprzedaży.

Ev Vermerke (ew. uwagi)

Ort, Datum (miejscowość, data)

.....
Unterschrift des Verkäufers

Podpis sprzedającego

.....
Unterschrift des Käufers

Podpis kupującego

UMOWA KUPNA-SPRZEDAŻY POJAZDU

Sprzedający:

.....
zam. w ul.
legitymujący się dowodem osobistym nr,
wydanym
przez

Kupujący:

.....
zam. w ul.
legitymujący się dowodem osobistym nr,
wydanym
przez

1. Przedmiotem umowy jest pojazd marki,
model
typ, rok prod., nr rej.
nr silnika, nr nadwozia

2. Sprzedający oświadcza, że pojazd będący przedmiotem umowy stanowi jego własność, jest wolny od wad prawnych osób trzecich, nie toczy się żadne postępowanie, którego przedmiotem jest pojazd, oraz że nie stanowi on przedmiotu zabezpieczenia.

3. Pojazd, który jest przedmiotem umowy, ma przebieg (km):,
kolor i był/nie był* składany, był/nie był* używany do celów zarobkowych. Pojazd jest wypadkowy/bez wypadku*. W czasie wypadku zostały uszkodzone następujące elementy:

.....
.....
.....
.....
.....

4. Strony ustaliły wartość pojazdu na kwotę
(słownie:)

5. Sprzedający przenosi na kupującego własność pojazdu określonego w p. 1 niniejszej umowy za kwotę określoną w p. 4. Sprzedający kwituje otrzymanie wymienionej kwoty, a kupujący odbiór pojazdu.

6. Kupujący potwierdza odbiór kompletu(ów) kluczyków (oryginalnych/nie oryginalnych*), dowodu rejestracyjnego i następujących

dokumentów związanych z pojazdem:

7. Sprzedający oświadcza, że pojazd nie ma ukrytych wad technicznych, a kupujący potwierdza znajomość stanu technicznego pojazdu.

8. Strony ustaliły, że wszelkiego rodzaju koszty transakcji wynikające z realizacji niniejszej umowy, w szczególności koszty opłaty skarbowej obciążają kupującego.

9. Sprawy nie uregulowane niniejszą umową regulują przepisy kodeksu cywilnego.

10. Umowę sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, po jednym dla każdej ze stron.

.....
KUPUJĄCY

.....
SPRZEDAJĄCY

.....
MIEJSCOWOŚĆ

.....
DATA

* Niepotrzebne skreślić

Zakończenie

I to już chyba wszystkie zalecenia na temat kupowania używanego samochodu. Czuję, że nie wyczerpałem tematu - zresztą jest on niezwykle obszerny i co tu dużo kryć - trudny.

Nasz system podatkowy stale rzuca kupującemu używany samochód kłody pod nogi w pozytywnym przeświadczeniu, że utrudniając zakup samochodu używanego (mam tu na myśli import) zachęci się nabywcę do zakupu nowego samochodu w kraju. Jestem przekonany, że ogromna rzesza kupujących używane auto - w tym również ja, wolałaby pójść do salonu wybranej marki i wybrać z oferty nowy samochód. Prawda jest jednak w Polsce taka, że niewielu z nas może sobie pozwolić na tego typu gest i właśnie dlatego kupujemy auta inne niż nowe. Do czasu, kiedy ogólny poziom zamożności społeczeństwa nie wzrośnie znacząco, auta używane będą się cieszyć powodzeniem, tak jak jest teraz. Nadal będziemy mieć właśnie taką sytuację i sądzę, że wszystkie zawarte w tej książce informacje wciąż będą aktualne i pomocne w zakupie samochodu z drugiej ręki, do chwili kiedy większość przeciętnych Kowalskich będzie mogła iść do salonu wybranego sprzedawcy samochodowego i kupić nowe auto.

Każdy zakup używanego samochodu jest ryzykiem i nic tego nie zmieni. To ryzyko może być mniejsze lub większe, ale nie można go uniknąć. Mam nadzieję, że ta skromna książeczka, którą oddałem w Twoje, Drogi Czytelniku, ręce, spotka się z przychylnym przyjęciem oraz że pozwoli Ci uniknąć nieudanego zakupu i zaoszczędzić kilkaset lub nawet kilka tysięcy złotych.

Życzę Ci, abyś nie musiał kupować używanych samochodów, lecz tylko te najnowsze i te wymarzone, a jeśli już będziesz kupował używane - kupuj w jak najlepszym stanie za najniższą cenę. Jeśli masz jakieś uwagi, propozycje czy coś Ci się w tej publikacji nie podobało, bardzo proszę pisz - chętnie wysłucham Twoich uwag - szczególnie krytycznych, a każde nowe wydanie będzie dzięki temu lepsze, pełniejsze i stale aktualne.

Aleksander Sowa
aleksander_sowa@o2.pl

Polsko-niemiecki słowniczek wybranych terminów samochodowych

akumulator	Batterie, Akkumulator
alternator / prądnica	Generator
amortyzator	Dampfer
antena; ~ samochodowa	Antenne; Fahrzeugantenne
awaria; ~ silnika	Panne; Motorpanne
badanie techniczne	technische Prüfung
bagażnik	Kofferraum
bak	Tank
benzyna; ~ bezołowiowa	Benzin; bleifereis Benzin
bezpiecznik	Sicherung
bieg; ~ wsteczny; ~ jałowy / luzem	Gang; Rückwärtsgang; Leerlauf
bieżnik	Lauffläche; Protektor
blok / korpus silnika	Motorblock
blokada drzwi	Türriegelung
blotnik	Kotflügel
cewka zapłonowa	Zündspule
chłodnica; ~ oleju	Kühler; Ölkühler
ciężar całkowity	Gesamtgewicht
ciśnienie; ~ oleju; ~ powietrza	Druck; Öldruck; Luftdruck
cylinder	Zylinder
cylinderek hamulcowy	Bremszylinder
część; ~ zamienna	Teil; Ersatzteil
dane; ~ techniczne	Daten; technische Daten
dętka	Schlauch
drażek; ~ holowniczy; ~ kierowniczy	Stange; Abschleppstange; Lenkstange
droga	Weg, Strasse
dźwignia; ~ hamulca; ~ zaworu	Hebel; Bremshebel; Ventilhebel
filtr; ~ oleju; ~ powietrza; ~ paliwa	Filter; Ölfilter; Luftfilter; Kraftstofffilter
gaz; ~ spalinowy / spaliny	Gas; Abgas
głowica silnika	Zylinderkopf
hak; ~ holowniczy	Haken; Abschlepphaken
hamulec; ~ bębnowy; ~ tarczowy instalacja; ~	Bremse; Trommelbremse; Scheibenbremse Anlage;
elektryczna; ~ oświetleniowa	elektrische Anlage; Lichtanlage
instrukcja obsługi jazdy	Betriebsanleitung
próbną katalizator	Fahrversuch
kierowca kierownica	Katalysator Fahrer
kierunkowskaz	Lenkrad
klucz / kluczyk; ~ zapłonowy kod usterki	Fahrrichtungsanzeiger Schlüssel;
kolektor kolumna; ~ kierowniczy; ~	Zundschlüssel Fehlercode Kol lektor
zwrotnicowa	Saule; Lenksaule; Achsschenkelsaule

koło (jezdne); ~ zębate	Rad; Zahnrad
kołpak (koła)	Radkappe
kompresja	Kompression
kontrola / kontrolować	Kontrolle / prüfen
korozja	Korrosion
koszty	Kosten
lakier	Lackierung
lampa	Lampe; Leuchte
licznik	Zähler
linka; —hamulca; ~ holownicza	Zugseil; Bremsseil; Abschlepseil
litr	Liter
lusterko; ~ wsteczne	Spiegel; Ruckspiegel
luz	Spiel
łożysko; ~ koła; ~ korbowe	Lager; Radlager; Pleuellger
maska silnika	Motorhaube
mechanizm; ~ hamulcowy; ~ kierowniczy; ~ rozrządu; ~ różnicowy; ~ zmiany biegów	Getriebe; Bremsanlage; Lenkgetriebe; Ventilsteuerung; Differentialgetriebe; Schaithebelwerk
miarka poziomu oleju	Ölstandmesser
miska oleju	Ölwanne
moc	Leistung
model; ~seryjny	Modell; Serienmodell
montaż	Montage
montować	bauen
nadwozie	Aufbau, Karosserie
nagrzewnica	Lufthitzer
nakrętka	Mutter
napęd; ~ na wszystkie koła; ~przedni	Antrieb; Allantrieb; Vorderradantrieb
napięcie; ~ ładowania	Spannung; Ladespannung
naprawa	Reparatur
nieszczelność	Undiechtheit
niewyrównoważenie; ~ kół; ~ wału korbowego	Unwucht; Radunwucht; Kurbelwellenunwucht
numer; ~rejestracyjny ~ silnika	Nummer; Zulassungsnummer; Motornummer
obciążenie; dopuszczalne	Belastung; zulassige Last
ogumienie; ~ zużyte	Bereifung; abgenutze Bereifung
opona; ~ zimowa	Reifen; Winterreifen
oś; ~ przednia	Achse; Vorderachse
oświetlenie	Beleuchtung
parking	Parkplatz
pasbezpieczeńst	Siecherheitsgiirtel
pasek klinowy	Keilnemen
pasek zębaty	Zahnriemen
pedał	Hebel, Pedal
pierścień; ~ osadczy; ~tłokowy	Ring; Seegerring; Kolbenring
płyn; ~ chłodzący; ~hamulcowy	Flussigkeit; Kühlenflussigkeit; Bremsflussigkeit
podnośnik; szyby	Heber; Fensterheber
podwozie	Fahrwerk, Chassis

Pojazd	Fahrzeug
pojemność	Kapazität
pojemność silnika	Hubraum
pomoc drogowa	Strassenhilfdienst, Pannenhilfe
pompa; ~ paliwa;	Pumpe; Kraftstoffpumpe;
~ hamulcowa;	Hauptbremszylinder;
~ wtryskowa	Kraftstoffeinspritzpumpe
powłoka; ~ lakierowa	Schicht; Lackierschicht
poziom (stan); ~ elektrolitu; ~ oleju;	Stand; Elektrolytstand; Ölstand;
~ paliwa	Kraftstand
prędkość; prędkościomierz	Geschwindigkeit; Geschwindigkeitmesser
przegląd	Übersicht, Inspektion
przegub	Gelenk
przekładnia; ~ główna; ~ kierownicza	Getriebe; Achsantrieb; Lenkgetriebe
przełącznik; ~ kierunkowskazów;	Schalter; Blinkschalter;
~ świateł	Hauptlichtschalter
przepływomierz powietrza	Luftmassenmeter
przepustnica	Drosselklappe
przerrywacz	Unterbrecher
przewód; ~ hamulcowy; ~ zapłonowy	Leitung; Bremsleitung; Zündkabel
przyspieszenie	Beschleunigung
radio	Radio, Empfänger
rdza	Rost
reflektor; ~ światła wstecznego biegu	Scheinwerfer; Rückfahrleuchte
regulacja	Regulierung, Reglung
regulator	Regler
rejestracja	Registrierung
resor	Feder
rozładowanie; ~ akumulatora	Entladung; Batterieentladung
rozruch	Anlassen, Anlauf
rozzrusznik	Anlasser, Starter
rozstaw; ~ kół; ~ osi	Abstand; Radstand; Achsstand
rura; ~ wylotowa	Rohr; Abgasrohr
silnik; ~ wysokoprężny;	Motor; Dieselmotor;
~ wycieraczki	Scheibenwischermotor
skok	Hub
skrzynka biegów	Getriebe, Wechselgetriebe, Schaltgetriebe
skrzynka automatyczna	Automatikgetriebe
smar	Schmiermittel
sonda lambda	Lambdasonde
spaliny	Abgas, Verbrennungsgase
sprężarka	Kompressor
sprężyna; ~ spiralna; ~ zaworu	Feder; Spiralfeder; Ventulfeder
spryskiwacz	Sprühgerät
sprzęgło; ~ ze wspomaganiem	Kupplung; Servokupplung
stacja; ~ benzynowa; ~ obsługi	Stelle; Tankstelle; Autoservice
stacyjka	Schaltkasten
sterownik; ~ silnika;	Steuerer; Motorsteuerer;
~ elektroniczny	Elektronisches Steuergerät
suw	Hub, Takt

sworzeń	Bolzen, Dorn
szczelność	Dichtheit
szczeka hamulcowa	Bremsbacke
szczotka	Burste
szyba; ~ przednia	Scheibe; Frontscheibe
światło; ~ awaryjne; -hamowania;	Licht; Warnlicht; Bremsleuchte;
~ mijania	Abblendlicht
świeca; ~ żarowa	Zundkerze; Gluhkerze
tablica; ~przrządów	Brett; Instrumentenbrett;
~ rejestracyjna	Nummernschild
tarcza; ~ sprzęgła;	Scheibe; Kupplungscheibe;
—hamulca	Bremsscheibe
tarcza dociskowa / docisk	Druckplatte
termostat	Thermostat
tłok	Kolben
tłumik	Dampfer
układ; ~ chłodzenia; ~hamulc	Anlage; KGhsystem; Bremsanlage;
~ jezdny; ~ kierowniczy;	Fahrwerk; Lenkung;
~smarowania	Schmierung
usterka	Fehler, Mangel
uszczelka; ~ cylindra;	Dichtung; Zylinderdichtung;
~ pokrywy	Deckeldichtung
uszkodzenie	Defekt, Panne
wahacz; ~ poprzeczny	Schwinge; Querlenker
wał; ~ korbowy; ~ napędowy	Welle; Kurbelwelle; Gelenkwelle
warsztat; ~ naprawy samochoc	Werstatt; Autoservice
wgniecenie	Beule
wiązka; ~ przewodów	Biindel; leitungsbundel
włącznik; ~ rozrusznika	Schalter; Startschalter
wskaźnik; ~ poziomu paliwa	Anzeiger; Kraftstoffanzeiger
wtrysk paliwa	Kraftstoffeinspritzung
wtryskiwacz benzyny	Einspritzventil
wtryskiwacz oleju napędowego	Einspritzduse
zacisk	Klemme
zamek; ~ drzwi zapłon;	Schloss; Turschloss
~samoczynny	Zundung; Eigenzündung
zawiasa; ~ drzwi	Scharnier; Turscharnier
zawór	Ventil
zbieżność kół przednich	Vorspur
zbiornik; ~ paliwa	Tank; Kraftstofftank
zespół	Bausatz; Aggregat
zespół napędowy	Triebwerk
złącze	Verbindung
zużycie; ~ ogumienia	Abnutzung; Abnutzung der Bereifung
zużycie oleju; ~ paliwa	Ölverbrauch; Kraftstoffverbrauch
żarówka; dwuwłókowa	Gluhlampe; Zweifadenglühlampe

Adresy giełd samochodowych

Białystok, Lotnisko Krywlany, niedziela 5.00-13.00;
<http://www.aeroklub.bialystok.biz/>
Bielsko-Biała, Wapiennica, niedziela 6.00-13.00
Bydgoszcz, Kartodom, ul. Fordońska, niedziela 6.00-13.00;
<http://www.pzm.bydgoszcz.pl/>
Chojnice, ul. Gdańska 110, niedziela 6.00-13.00
Ciechanów, ul. Sońska, sobota 6.00-12.00
Częstochowa, ul. Poselska, niedziela 6.00-13.00
Dębica-Latoszyn, Autozbyt, sobota 6.00-12.00
Gdańsk-Chwaszczyno, ul. Węglowa, niedziela 6.00-13.00;
<http://www.gs-zukowo.pl/>
Gliwice Błonie, ul. Kujawska 112, niedziela 6.00-13.00;
<http://www.gielda.gliwice.pl/>
Gniezno, ul. Kolejowa 2 (Baza PKS), sobota 8.00-13.00
Gorzów Wielkopolski, ul. Szczecińska, niedziela 6.00-13.00
Grudziądz, Swierkocin, sobota 6.00-13.00
Ilawa, ul. Sienkiewicza, sobota 6.00-12.00
Jelenia Góra, ul. Lubańska 12, niedziela 8.00-14.00
Kalisz, ul. Częstochowska, niedziela 6.00-13.00, tel. (0-62) 766-78-02
Kielce, Tor Miedziana Góra, niedziela 6.00-13.00;
<http://www.automobilklub.kielce.pl/>
Konin, Trasa Warszawska - Stadion, niedziela 6.00-13.00
Koszalin, ul. Krasickiego, niedziela 6.00-13.00
Kraków-Balice, lotnisko, Giełda Centrum Motoryzacji, niedziela 6.00-13.00
Kraków-Branice, ul. Rzepakowa, niedziela 6.00-12.00
Kraków, ul. Centralna 53, niedziela 6.00-12.00;
<http://www.mckrakow.com.pl/>
Kłódzko, ul. Dusznicka, sobota 6.00-12.00
Krotoszyn, targowisko miejskie, niedziela 8.00-13.00
Kutno, ul. Narutowicza, targowisko, sobota 7.00-12.00
Leszno, ul. 17 stycznia, niedziela 6.00-13.00
Lubin, ul. M. Skłodowskiej-Curie, stadion, sobota, niedziela 6.00-13.00
Lublin, ul. Zemborzycka, niedziela 6.00-13.00
Lublin, ul. Elizówka, niedziela 6.00-13.00
Łomża, ul. Piłsudskiego, sobota 6.00-13.00
Łódź, ul. Puszkina, niedziela 6.00-13.00
Mysłowice, ul. Obrzeźna, sobota, niedziela 6.00-13.00
Nowy Sącz, ul. Węgierska, niedziela 6.00-13.00
Olsztyn, ul. Sielska 5 (PZMot), niedziela 6.00-13.00
Opole, ul. Obrońców Stalingradu, sobota, niedziela 6.00-13.00
Pabianice, ul. Orla/Południowa, sobota 6.00-12.00

Piotrków Trybunalski, ul. Dmowskiego 37, sobota 6.00-12.00

Płock, ul. Bielska 56, niedziela 6.00-13.00;

<http://www.rynex.com.pl/>

Poznań-Przeźmierowo, Tor Poznań, ul. Wyścigowa 3, czwartek,
niedziela 6.00-13.00;

<http://www.aw.poznan.pl/gospod/gielda/index.htm>

Pruszcz Gdański, ul. Powstańców Warszawy - lotnisko,
niedziela 6.00-13.00

Piła, ul. Bohaterów Stalingradu, niedziela 6.00-13.00

Radom, ul. Warszawska, Automobilklub, sobota 6.00-12.00;

<http://www.aw.poznan.pl/gospod/gielda/index.htm>

Rybnik, ul. Młyńska, niedziela 6.00-13.00

Rzeszów-Zalęże, ul. Zaleska, niedziela 6.00-13.00

Rzeszów Krasne E-4, Multimoto, sobota 6.00-12.00

Sandomierz, ul. Przemysłowa, sobota 6.00-12.00

Siedlce, ul. Targowa 32, sobota 6.00-13.00

Słomczyn k. Grójca, niedziela 6.00-13.00

Słupsk, ul. Sobieskiego, niedziela 6.00-13.00

Szczecin, ul. Przeclaw 120, niedziela 6.00-13.00; <http://rolhurt.pl/>

Szczecin-Blonia, ul. Szosa Stargardzka 20/22, niedziela 7.00-15.00;

<http://www.euauto.pl/>

Tarnów, ul. Lwowska, niedziela 6.00-13.00

Toruń, ul. Grudziądzka, niedziela 6.00-13.00

Wałbrzych, ul. Topolowa, niedziela 6.00-13.00

Warszawa-Zerań, ul. Płochocińska, sobota, niedziela 6.00-13.00;

<http://www.trader.pl/www-vcards/radiogielda>

Wrocław, ul. Toruńska 108, niedziela 6.00-13.00

Wrocław, ul. Gnieźnieńska 4, niedziela 6.00-13.00

Zamość, ul. Lotnisko Mokre, niedziela 6.00-13.00

Zduńska Wola, ul. Mickiewicza 13, niedziela 6.00-12.00

Zielona Góra, ul. Poznańska 13A, niedziela 6.00-13.00

Przydatne witryny internetowe

<http://moto.allegro.pl> - największy serwis aukcyjny w Polsce, pozwalający przeglądać oferty i po zarejestrowaniu się dokonywać zakupów, <http://www.aukcje24.pl> - w dziale auto moto znajdziesz oferty motoryzacyjne, <http://zamaczopole.swistak.pl/kategorie/144.html> - rozwijający się serwis aukcyjny, również w kategorii samochody, <http://www.borsa.pl/> - bardzo bogata baza ogłoszeniowa, <http://www.autogiolda.kom.pl/> - bezpłatne ogłoszenia motoryzacyjne, <http://kupsamochod.pl/> - bezpłatna giełda pojazdów używanych, <http://www.motoryzacja.org/> - ogłoszenia motoryzacyjne, również inne kategorie, <http://carrus.pl/> - ogromna baza ogłoszeń - kilkanaście tysięcy! <http://www.ps.waw.pl/> - głównie ogłoszenia z Warszawy, <http://www.adcentral.pl/moto/index.shtml> - ogłoszenia, również niemotoryzacyjne, <http://www.auto.pl/gielda/index.php> - 15 tys. ogłoszeń motoryzacyjnych, <http://autogiolda.low.pl/> - portal motoryzacyjny, <http://www.samochody.pl/> - polsko-niemiecki portal ogłoszeń motoryzacyjnych, <http://www.gieldasamochodowa.com/> - ogłoszenia motoryzacyjne i serwisy informacyjne, <http://autokomis.pl/> - ogłoszenia motoryzacyjne autokomisów, <http://www.autosales.pl/> - ogłoszenia motoryzacyjne ze zdjęciami, około 2 tys. ofert, <http://www.auto.pl/gielda/index.php> - ponad 15 tys. ogłoszeń, <http://www.supergielda.pl/> - prawie 5 tys. ogłoszeń, <http://www.motonet.pl/> - internetowa giełda ogłoszeniowa, <http://www.gielda.szczecin.pl/> - giełda ogłoszeniowa, oferty ze Szczecina i okolic, <http://www.automix.pl/> - bezpłatna giełda ogłoszeniowa, <http://www.parkmaszyn.pl/> - prawie 7 tys. ogłoszeń, <http://www.tel.debica.pl/gielda/> - ogłoszenia motoryzacyjne, <http://carrus.pl/> - 15 tys. ogłoszeń, <http://www.moto-oferty.pl/> - autogiolda; ogłoszenia motoryzacyjne, <http://auto.x100.pl/> - giełda ogłoszeniowa, również motoryzacyjne, <http://kupsamochod.pl/> - bezpłatna giełda ogłoszeń pojazdów używanych, <http://autotydzien.pl/> - ogłoszenia motoryzacyjne, <http://autopuls.pl/> - serwis internetowy ogłoszeń motoryzacyjnych, <http://www.gratka.pl/> - ogłoszenia, również motoryzacyjne, ponad 100 tys. ogłoszeń.

Strony obcojęzyczne:

<http://www.vehix.com/> - auta amerykańskie,

<http://www.azw.ch/> - dobrze jest znać niemiecki, bo wybór jest ogromny,

<http://www.mobile.de>,

<http://www.autoscout24.de/>,

<http://automobile.de> - niemiecki mile widziany, ale wyszukiwarki są zrozumiałe i bez

znajomości tego języka, www.webmobil24.de - nie musisz znać niemieckiego, ale przygotuj się na „kupować

i sprzedawać w 23 językach”.

Jak

kupić używany samochód

Jeśli, Szanowny Czytelniku, postanowiłeś kupić samochód z drugiej ręki, to dla własnego dobra powinieneś poznać odpowiedzi na pytania:

Dlaczego lepiej unikać zakupu auta u zawodowego handlarza?

Kiedy należy podejrzewać, że sprzedający kłamie?

Czemu lepiej przed sprzedającym udawać „jelenia”?

Jak rozpoznać, czy przebieg samochodu został „skorygowany”?

Po czym poznać, że auto uczestniczyło w wypadku?

Dlaczego należy wnikliwie oglądać dokumenty samochodu?

Co można sprawdzić podczas jazdy próbnej?

Które modele samochodów są najmniej awaryjne?

Jak negocjować cenę kupowanego samochodu?

Jak sformułować umowę kupna-sprzedaży?

Jaki zapis w umowie może być niekorzystny dla kupującego?

Po przeczytaniu tego poradnika będziesz wiedział

**jak korzystnie kupić używany samochód
i nie dać się oszukać!**

Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
www.wkl.com.pl

ISBN 83-206-1584-4



9 788320 615845