

Zanim zapłacisz za auto

Techniczny poradnik oględzin używanego samochodu krok po kroku dla osób bez wiedzy mechanicznej

2026

Zanim zapłacisz za auto

Techniczny poradnik oględzin używanego samochodu krok po kroku dla osób bez wiedzy mechanicznej

2026

Spis treści

1. Zewnątrz: nadwozie, lakier, podwozie i opony 4

Plan oględzin i narzędzia, które warto zabrać 4

Lakier, szpachla i szczeliny nadwozia 5

Podwozie i korozja: co jest groźne, a co kosmetyczne 7

Opony i bieżnik jako zapis historii auta 9

2. Pod maską i pod pedałami: silnik, skrzynia, sprzęgło 12

Wycieki i stan komory silnika 12

Zimny start i kolor dymu z wydechu 14

Skrzynia biegów i sprzęgło: objawy zużycia 16

Czerwone flagi przy silniku: kiedy kończyć oględziny 17

3. W środku i na drodze: zawieszenie, hamulce, wnętrze, jazda próbna 20

Wnętrze i elektronika: od przebiegu po kontrolki 20

Zawieszenie i hamulce bez podnośnika 21

Jazda próbna krok po kroku 23

4. Papiery i numer VIN: czy auto jest tym, za które się podaje 26

Numer VIN: gdzie go znaleźć i co z czym porównać 26

Dokumenty, historia serwisowa i umowa 27

Decyzja: kupować, negocjować czy odejść 28

01

Zewnątrz: nadwozie, lakier, podwozie i opony

Sprzedawca stoi przy błyszczącej masce i mówi: „Nic nie było lakierowane, igła”. Auto rzeczywiście lśni, bo ktoś je wczoraj wypolerował. Nadwozie ma jednak swoją pamięć i zapisuje każdą naprawę: w grubości lakieru, w szczelinach między elementami, w rdzy na progach i w tym, jak starły się opony. Ten rozdział uczy czytać ten zapis bez warsztatu, z kilkoma tanimi narzędziami w kieszeni.

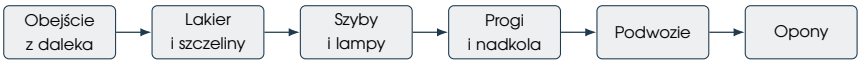
Plan oględzin i narzędzia, które warto zabrać

Umów się na oględziny w dzień i na suchej nawierzchni. Mokry lakier ukrywa rysy i różnice odcieni, a sztuczne światło w hali albo pod wiatą wygładza wszystko, co powinno cię zaniepokoić. Jeśli sprzedawca proponuje spotkanie wieczorem pod blokiem, zaproponuj inną porę.

Do kieszeni wystarczy kilka rzeczy:

- latarka (choćby w telefonie) do zaglądania w nadkola i pod progi,
- mały magnes owinięty cienką szmatką, żeby nie porysować lakieru,
- biała szmatka do oleju i płynów,
- miernik grubości lakieru, jeśli możesz go pożyczyć albo kupić,
- telefon do zdjęć numerów, tabliczek i wszystkiego, co chcesz potem pokazać mechanikowi.

Oglądaj w stałej kolejności, zawsze tak samo: najpierw obejdź auto dookoła z odległości kilku kroków, potem każdy element z bliska, na końcu podwozie i koła. Dzięki temu niczego nie pominiesz, nawet gdy sprzedawca zacznie opowiadać o nowym akumulatorze.



Pośpiech to też informacja

„Ktoś jeszcze dziś przyjeżdża", „muszę zaraz jechać" – takie zdania mają skrócić twoje oględziny. Plan nie zmienia się od tego, ile czasu ma sprzedawca. Jeśli nie da się obejrzeć auta spokojnie, nie da się go też spokojnie kupić.

Lakier, szpachla i szczeliny nadwozia

Stań przy przednim narożniku i spójrz wzdłuż boku auta pod ostrym kątem. Odbicie światła na fabrycznym lakierze jest równe i ostre. Falowanie, „skórka pomarańczy" tylko na jednych drzwiach albo matowy pas przy krawędzi błotnika podpowiadają, że element był malowany. Potem porównaj odcienie: przy dziennym świetle drzwi przednie i tylne, błotnik i zderzak powinny mieć identyczny kolor.

Miernik grubości lakieru traktuj jako narzędzie do porównań, a nie wyrocznię. Zmierz kilka punktów na dachu, który rzadko bywa malowany, i użyj go jako wzorca. Następnie przejdź po wszystkich elementach. Odczyty zbliżone do dachu są dobrym znakiem. Element wyraźnie grubszy

od pozostałych był poprawiany. Gdy grubość skacze w obrębie jednego panelu, pod spodem często leży szpachla. Bez miernika pomoże magnes: tam, gdzie na stalowym elemencie słabo trzyma albo zsuwa się w jednym miejscu, warstwa pod lakierem jest gruba.

> **Szpachla**
> Masa, którą blacharz wypełnia wgniecenia przed malowaniem. Pod lakierem jej nie widać, ale jest grubsza od fabrycznej powłoki i słabo trzyma magnes.

Szczeliny między elementami mówią o poważniejszych naprawach. Przesuń palec wzdłuż szpary między maską a błotnikiem, między drzwiami i wokół klapy. Po obu stronach auta szczeliny mają być równe i symetryczne. Szersza z jednej strony, zwężająca się ku dołowi albo drzwi, które trzeba dociskać, mogą oznaczać, że nadwozie po uderzeniu było prostowane.

Zajrzyj też w miejsca, których lakiernik nie zawsze dopilnuje: gumowe uszczelki drzwi, plastikowe klipsy, krawędzie szyb. Mgiełka lakieru na uszczelce albo ślady taśmy maskującej zdradzają malowanie. Na szybach i lampach producent nadrukowuje datę produkcji. Jedna szyba z innego roku niż pozostałe, nowy reflektor po jednej stronie i stary po drugiej to sygnał, że w tym miejscu coś się stało.

> **Malowanie to nie wyrok**
> Lakierowany zderzak po otarciu na parkingu nie dyskwalifikuje auta. Liczy się, co było naprawiane i dlaczego. Kilka grubszych elementów po jednej

stronie, krzywe szczeliny i wymienione szyby układają się w historię uderzenia; jeden pomalowany element to zwykle drobiazg i argument do negocjacji.

Podwozie i korozja: co jest groźne, a co kosmetyczne

Rdza na nadwoziu bywa kosmetyczna albo strukturalna i to rozróżnienie decyduje o wszystkim. Zacznij od progów, nadkoli, dolnych krawędzi drzwi i klapy bagażnika, bo tam zbiera się woda i sól. Poświeć latarką w głąb nadkoli i pod listwy progowe.



Rysunek 1.1: Korozja zaczyna się zwykle na nadkolach i progach, gdzie zbiera się woda i sól. Sprawdź, czy pod pęcherzami lakieru blacha jest jeszcze cała.

Rudy nalot na powierzchni, na śrubach i elementach wydechu jest zwykłym skutkiem wieku. Bąble pod lakierem oznaczają, że korozja pracuje od środka i za jakiś czas wyjdzie na wierzch. Najgroźniejsza jest perforacja, czyli blacha przeżarta na wylot. Delikatnie naciśnij podejrzane miejsce paznokciem: jeśli metal się ugina, kruszy albo pod farbą jest pusto, rdza przeszła przez całą grubość.

Elementy nośne

Podłużnice, mocowania zawieszenia i podłoga, czyli części nadwozia, które przenoszą obciążenia i chronią pasażerów podczas zderzenia. Ich korozja albo naprawa wpływa na bezpieczeństwo, a nie tylko na wygląd.

Pod samochodem patrz przede wszystkim na elementy nośne i okolice mocowań zawieszenia. Świeży, gruby czarny baranek natryśnięty tylko w jednym miejscu może chronić, ale może też coś przykrywać. Nierówne spawy, łaty z blachy i ślady prostowania w tych miejscach to powód, żeby auto obejrzał fachowiec na podnośniku.

⚠ Bezpieczeństwo pod autem

Nigdy nie wchodź pod samochód podniesiony samym podnośnikiem z bagażnika. Do oględzin podwozia wystarczy latarka i kucnięcie przy kole. Jeśli potrzebujesz zajrzeć głębiej, umów kontrolę w warsztacie z kanałem albo podnośnikiem.

Opony i bieżnik jako zapis historii auta

Opony wiele mówią o tym, jak auto jeździło i jak było serwisowane. Zacznij od dat. Na boku każdej opony jest kod, którego ostatnie cztery cyfry oznaczają tydzień i rok produkcji: na przykład 2319 to dwudziesty trzeci tydzień 2019 roku. Opony z bardzo różnych lat albo cztery różne marki na kołach podpowiadają, że właściciel kupował to, co akurat było najtańsze.

Bieżnik oceniaj na całej szerokości opony, a nie tylko w jednym miejscu. Gdy jest równy, zawieszenie i geometria najpewniej są w porządku. Mocniej starte zewnętrzne lub wewnętrzne krawędzie sugerują złe ustawienie kół albo zużyte elementy zawieszenia. Środek starty bardziej niż boki to częsty skutek jazdy na zbyt wysokim ciśnieniu. Nierówne „ząbki” i plamy wytarte w kilku miejscach na obwodzie mogą wskazywać na amortyzatory.



Rysunek 1.2: Bieżnik oceniaj na całej szerokości opony: równa głębokość rowków po obu stronach świadczy o prawidłowym ustawieniu kół.

Tabela 1.1: Co mówi zużycie opon

Co widzisz	Co może znaczyć	Co zrobić
Równy bieżnik na całej szerokości	Zawieszenie i geometria w porządku	Spokojnie
Starta jedna krawędź	Złe ustawienie kół, zużyte elementy zawieszenia	Sprawdzenie geometrii
Starty środek	Jazda na zbyt wysokim ciśnieniu	Dopytaj
Plamy wytarte na obwodzie	Zużyte amortyzatory	Warsztat, negocjuj
Opony z bardzo różnych lat	Oszczędzanie na serwisie	Doliczy koszt wymiany

Przy okazji spójrz na felgi. Zarysowania od krawężnika są kosmetyką, ale pęknięcia, wygięcia i świeżo pomalowana tylko jedna felga mogą łączyć się z mocniejszym uderzeniem w koło.

Nadwozie nie kłamie

Porównuj, zamiast mierzyć na ślepo: element z elementem, lewą stronę z prawą, oponę z oponą. Pojedyncza poprawka to argument w negocjacji. Kilka śladów układających się w jedno miejsce oznacza uderzenie i powód, żeby auto obejrzał fachowiec.

☑ Nadwozie i opony

- ☐ Oglądaj w dzień, na suchym, w stałej kolejności.
- ☐ Porównaj odcienie i odbicie lakieru na wszystkich elementach.
- ☐ Zmierz lakier względem dachu albo sprawdź magnesem podejrzane miejsca.
- ☐ Sprawdź szczeliny i daty na szybach oraz lampach.
- ☐ Obejrzyj progi, nadkola i podwozie przy kołach, szukając perforacji.
- ☐ Odczytaj daty produkcji opon i oceń, jak starł się bieżnik.

02

Pod maską i pod pedałami: silnik, skrzynia, sprzęgło

Stoisz przed autem, sprzedawca z uśmiechem mówi: „Proszę, już rozgrzałem, żeby pan nie marzł”. Cała reszta rozmowy może być miła, ale ten jeden gest powinien zapalić ci lampkę. Silnik, który zdążył się nagrzać, potrafi ukryć twardy rozruch, dymienie, stuki i część wycieków. Dlatego ten rozdział zaczyna się od prostej zasady: silnik oglądasz zimny, a jeśli jest ciepły, mówisz grzecznie, że wrócisz, gdy ostygnie.

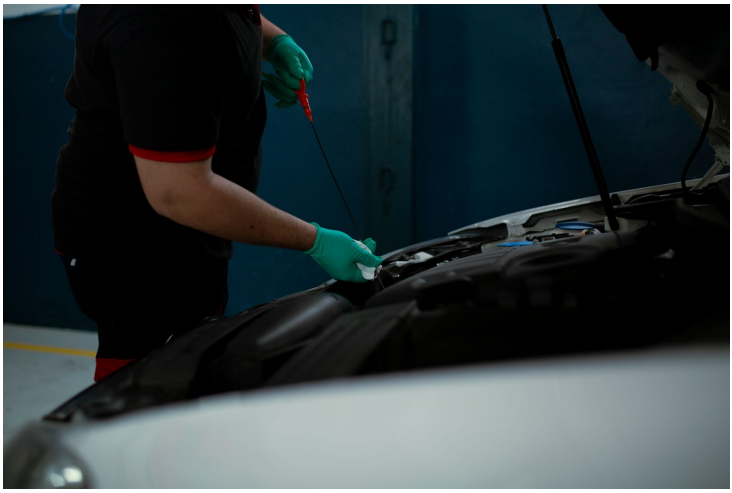
Wycieki i stan komory silnika

Otwórz maskę i zanim cokolwiek dotkniesz, po prostu popatrz. Latarka z telefonu, biała szmatka i dobre światło dzienne wystarczą. Szukasz miejsc mokrych, lepkich od brudu i czystych w dziwnie podejrzany sposób. Silnik umyty tuż przed oględzinami to nie komplement, tylko pytanie: co zmywano?

Biała szmatka zamiast zgadywania

Wytrzyj miarkę oleju, włóż ją do końca, wyjmij i przyłóż do czystej białej szmatki. Zobaczysz kolor i konsystencję lepiej niż na metalu. Świeży olej jest przejrzysty, bursztynowy lub lekko brązowy. Czarny jak smoła i gęsty oznacza zaniedbany serwis, a to dobry dowód, że sprzedawca „dbał” tylko w ogłoszeniu.

Płyny rozpoznasz po kolorze i zapachu. Olej silnikowy jest brązowy lub czarny i śliski w dotyku. Płyn chłodniczy bywa zielony, różowy lub niebieski, a jego zaschnięte ślady wyglądają jak kolorowy, skrystalizowany nalot; czuć go słodkawo. Paliwo wycieka rzadko, ale zapach benzyny lub oleju napędowego w komorze to sygnał do natychmiastowej uwagi. Do tego sprawdź poziomy: olej między oznaczeniami na miarce, płyn chłodniczy w zbiorniku między „min" a „max". Zbiornik pusty lub dolany tuż przed twoim przyjazdem sugeruje problem z uszczelnieniem układu.



Rysunek 2.1: Wyciągając miarkę oleju, przeciągnij ją przez czystą, białą szmatkę – na jasnej tkaninie kolor i konsystencję oleju widać wyraźniej niż na samym metalu.

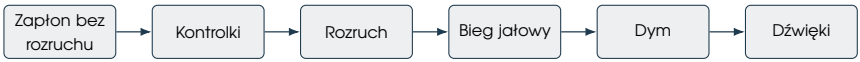
Odkręć korek wlewu oleju i zajrzyj od spodu. Lekki, ciemny nalot to normalna sprawa. Biały lub kremowy, majonezowy osad może znaczyć, że do oleju dostaje się płyn chłodniczy. To samo dotyczy oleju na miarce, który wygląda jak kawa z mlekiem. Mechanika jest prosta: oba płyny krążą w oddzielnych obiegach i mieszają się tylko wtedy, gdy coś między

nimi przestało szczelnie dzielić, na przykład uszczelka pod głowicą. Jeden taki objaw bywa efektem jazdy na krótkich odcinkach zimą, ale razem z ubytkiem płynu albo białym dymem robi się to poważne.

Na koniec paski i węże. Pasek ma być elastyczny, bez pęknięć, strzępień i błyszczących, wygładzonych boków. Węże ściśnij palcami przy zimnym silniku: mają być sprężyste, nie twarde jak plastik ani miękkie jak gąbka. Zwróć uwagę na luźne opaski, odsłonięte przewody i ślady gryzoni, bo gniazda myszy w komorze zdarzają się częściej, niż sprzedawcy przyznają.

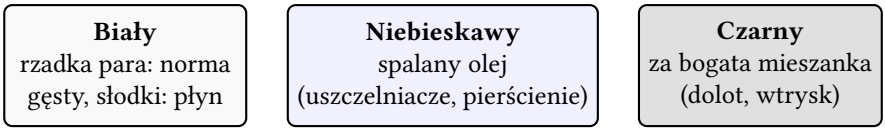
Zimny start i kolor dymu z wydechu

Kolejność ma znaczenie. Zanim przekręcisz kluczyk, stań z boku, ale tak, by rura wydechowa była widoczna; poproś znajomego, by popatrzył na nią z tyłu, jeśli jesteście we dwoje.



Przekręć kluczyk do pozycji zapłonu bez uruchamiania. Wszystkie kontrolki powinny się zapalić. Jeśli któraś nie świeci (na przykład airbag albo silnik), ktoś mógł ją „wyłączyć” zamiast naprawiać. Po uruchomieniu kontrolki mają zgasnąć w ciągu kilku sekund. Zapalona lampka silnika, poduszek albo hamulców po rozruchu to nie ozdoba, tylko komunikat. Silnik powinien zapalić sprawnie, bez długiego kręcenia rozrusznikiem, i w ciągu minuty ustabilizować obroty. Falujące, skaczące obroty i drżenie całego auta to zły znak.

Dym czytasz tak. Biały i rzadki, znikający szybko, to zazwyczaj para wodna, szczególnie w chłodny poranek. Biały, gęsty i długo utrzymujący



Dym trwający po rozgrzaniu silnika
to powód do dopytania, nie do uspokajania się.

Rysunek 2.2: Przewodnik po kolorze dymu z wydechu i jego prawdopodobnym znaczeniu.

się, najlepiej ze słodkawym zapachem, sugeruje spalanie płynu chłodniczego. Niebieskawy lub szaroniebieski oznacza olej w komorze spalania, na przykład przez zużyte uszczelniacze zaworów, pierścienie tłokowe albo kłopot z turbosprężarką. Czarny wskazuje na zbyt bogatą mieszankę, czyli za dużo paliwa w stosunku do powietrza: brudny filtr, kłopot z wtryskiem lub zabrudzoną recyrkulacją spalin. Lekki ślad sadzy na rurze to norma przy dieslu, ale mokry, tłusty, czarny osad to osobna historia.

⚠ Rozgrzany silnik kłamie

Jeśli sprzedawca „przygrzał" auto, poproś o jazdę próbną dopiero po wystudzeniu, najlepiej następnego dnia rano. Wymówka typu „rano nie mam czasu" jest informacją. Dotknij maski i okolic głowicy: ciepła po godzinie postoju to dowód, że silnik był uruchamiany.

Słuchaj. Metaliczne stukanie narastające z obrotami, wycie, gwizd turbiny, głośne szczękanie łańcucha rozrządu zaraz po starcie to dźwięki alarmowe. Pojedyncze cykanie wtryskiwaczy w dieslu jest normalne, ale rytmiczne dzwonienie już nie. Na koniec zajrzyj pod maskę jeszcze raz: syczenie lub świeże mokre plamy po kilku minutach pracy to wyciek, którego wcześniej nie było widać.

Skrzynia biegów i sprzęgło: objawy zużycia

Skrzynię i sprzęgło oceniasz głównie rękami i uszami, a nie narzędziami. Zacznij od postoju: w manualu wciśnij sprzęgło do podłogi. Pedał ma działać płynnie, bez szorstkości, chrobotu i „wiszenia" w dolnym położeniu. Włącz bieg, ruszaj spokojnie. Punkt, w którym sprzęgło zaczyna łapać, powinien wypadać mniej więcej w środku skoku pedału. Jeśli łapie na samej górze, tarcza bywa mocno zużyta; jeśli przy samej podłodze, coś nie gra w układzie.

Ślizganie sprawdzisz tak: przy jeździe około 30 km/h wrzuć najwyższy bieg, wciśnij mocno gaz i obserwuj obrotomierz. Jeśli obroty rosną gwałtownie, a auto przyspiesza słabiej, sprzęgło ślizga się i czeka cię wymiana. Szarpanie przy ruszaniu, drżenie albo gwizd przy wciśnięciu sprzęgła mogą wskazywać na kłopot z kołem dwumasowym, jednym z droższych elementów napędu; nie zgaduj, ale potraktuj to jako powód do wyceny w warsztacie.

W manualu biegi mają wchodzić pewnie, bez zgrzytów i oporu, także przy zmianie z zimna. Twarde wbijanie jedynki lub wstecznego, wyskakiwanie biegu pod obciążeniem i buczenie na konkretnym przełożeniu to objawy zużycia skrzyni. W automacie sprawdź przejście z N do D i z N do R: opóźnienie przed „złapaniem" biegu, wyraźne uderzenie lub szarpnięcie jest ostrzeżeniem. Podczas przyspieszania zmiany przełożeń mają być gładkie, bez poślizgów obrotów i bez „kopnięć".

Co zostawić warsztatowi

Ty możesz usłyszeć i poczuć, że coś jest nie tak. Ile kosztuje naprawa i czy skrzynia wytrzyma jeszcze rok, ocenią w warsztacie po odczycie danych i sprawdzeniu oleju w skrzyni. Twoja rola kończy się na zapisaniu objawu i użyciu go jako argumentu.

Czerwone flagi przy silniku: kiedy kończyć oględziny

Sprzedawcy mają kilka fraz: „to tylko czujnik", „tak ma ten model", „wystarczy wymienić uszczelkę i będzie igła". Zdarza się, że to prawda. Częściej bywa nadzieją sprzedawaną razem z autem. Poniższa tabela pomaga oddzielić to, o co warto dopytać, od tego, co wymaga warsztatu lub odejścia.

Tabela 2.1: Objawy przy silniku, ich prawdopodobne znaczenie i decyzja

Objaw	Co może znaczyć	Decyzja
Lekka wilgoć wokół uszczelek	Drobny, długotrwały przeciek, często do zatrzymania	Dopytaj, negocjuj
Wyraźne mokre plamy pod autem	Aktywny wyciek oleju lub płynu	Warsztat przed zakupem
Mleczny olej, biały osad pod korkiem	Płyn w oleju, możliwa uszczelka pod głowicą	Odejdź lub warsztat

Tabela 2.1: Objawy przy silniku, ich prawdopodobne znaczenie i decyzja (cd.)

Objaw	Co może znaczyć	Decyzja
Gęsty biały dym po rozgrzaniu	Spalanie płynu chłodniczego	Odejdź
Niebieskawy dym, szybki ubytek oleju	Zużyte uszczelniacze lub pierścienie, turbo	Warsztat lub odejdź
Czarny dym, nierówna praca	Zła mieszanka, zabrudzony dolot, wtryski	Warsztat, negocjuj
Kontrolki gasną po rozruchu	Normalne zachowanie	Spokojnie
Kontrolka silnika świeci stale	Błąd zapisany w sterowniku	Odczyt błędów w warsztacie
Stukanie z narastaniem obrotów	Poważne zużycie mechaniczne	Odejdź
Silnik umyty, ciepły, „po rozgrzaniu”	Ukrywanie objawów zimnego startu	Przełóż oględziny

Granica między tanią a nieopłacalną naprawą jest prosta w teorii: jeśli usterka dotyczy wnętrza silnika, głowicy, skrzyni albo koła dwumasowego, nie ma w niej nic „drobnego”. Drobne bywają paski, węże, korek, czujnik i pojedyncza uszczelka na zewnątrz. Zasada praktyczna brzmi tak: jeśli sprzedawca musi tłumaczyć objaw trzema różnymi zdaniami, a ty słyszysz

jedynie „jakoś to będzie”, policz najgorszy scenariusz i zapytaj siebie, czy to auto nadal ma sens.

Zimny silnik mówi prawdę

Oglądaj silnik, zanim ktoś go uruchomi: szukaj wycieków, osadu pod korkiem, mlecznego oleju i stanu pasków. Potem zrób zimny start i obserwuj kontrolki, obroty i dym. Jeden niepokojący objaw możesz wykorzystać w negocjacjach; kilka naraz oznacza, że czas wyjść.

Silnik, skrzynia, sprzęgło

- [ ] Poproś o oględziny przy zimnym silniku i sprawdź, czy maska nie jest ciepła.
- [ ] Obejrzyj komorę silnika pod kątem mokrych śladów, kolorów płynów i zapachu.
- [ ] Sprawdź olej na miarce i pod korkiem wlewu: kolor, konsystencja, biały osad.
- [ ] Zrób zimny start, obserwując kontrolki, obroty i kolor dymu.
- [ ] Przetestuj sprzęgło: punkt chwytania, ślizganie, szarpanie, dźwięki.
- [ ] Zapisz objawy, które chcesz zgłosić warsztatowi lub użyć w negocjacji.

03

W środku i na drodze: zawieszenie, hamulce, wnętrze, jazda próbna

Licznik pokazuje niewielki przebieg, a kierownica jest wytarta do gładkości, gałka zmiany biegów błyszczy, a boczek fotela kierowcy zapadł się od wsiadania. Wnętrze zużywa się razem z kilometrami i trudno je „cofnąć” tak samo łatwo jak cyfry na liczniku. Ten rozdział prowadzi od fotela kierowcy przez koła aż po jazdę próbną, podczas której auto samo pokaże, co mu dolega.

Wnętrze i elektronika: od przebiegu po kontrolki

Zanim usiądziesz, popatrz na miejsca, które dotyka się najczęściej: kierownicę, gałkę biegów, pedały, boczek fotela kierowcy i przyciski przy szybach. Ich zużycie powinno pasować do przebiegu podanego w ogłoszeniu. Mocno wytarta kierownica i nowe gumki na pedałach przy rzekomo małym przebiegu to zestaw, który warto zapamiętać i porównać z historią serwisową.

Licznik sprawdź w kilku miejscach jednocześnie. Przebieg z ogłoszenia porównaj z tym, co pokazuje deska rozdzielcza, z wpisami w książce serwisowej i z naklejką z ostatniej wymiany oleju, którą mechanicy często zostawiają pod maską albo na słupku drzwi. Liczby powinny rosnąć równo, rok po roku. Przerwa w historii, po której przebieg nagle jest niższy niż przy poprzednim wpisie, to najmocniejszy sygnał cofania licznika.

Potem użyj nosa. Zapach stęchlizny i wilgoci, zaparowane od środka szyby albo mokra wykładzina pod dywanikami mogą oznaczać nieszczelność, zatkane odpływy albo auto po zalaniu. Podnieś wykładzinę w bagażniku i zajrzyj do wnęki koła zapasowego: woda, rdza i błoto w tym miejscu nie biorą się znikąd.

Przetestuj wszystko, co ma przycisk: szyby, lusterka, centralny zamek, światła, wycieraczki, ogrzewanie foteli, nawigację i klimatyzację. Klimatyzacja powinna po chwili dmuchać wyraźnie chłodnym powietrzem. Sprzedawcy często mówią, że „wystarczy nabić", ale równie dobrze może chodzić o szczelność układu albo sprężarkę.

> **Kontrolka**
>
> Lampka na desce rozdzielczej, którą sterownik auta sygnalizuje stan lub usterkę układu, na przykład silnika, poduszek powietrznych albo hamulców.

Ważny test zajmuje kilka sekund. Przekręć kluczyk do pozycji zapłonu bez uruchamiania silnika i sprawdź, czy zapalają się wszystkie kontrolki, a po rozruchu gasną. Kontrolka, która nie zapala się wcale, jest równie podejrzana jak ta, która świeci stale. Ktoś mógł ją wyjąć albo odłączyć, żeby ukryć usterkę poduszek, ABS albo silnika.

Zawieszenie i hamulce bez podnośnika

Kilka prostych testów zrobisz na postoju. Naciśnij mocno każdy narożnik auta i puść. Sprawne amortyzatory zatrzymują nadwozie po jednym ruchu w górę. Gdy auto kołysze się kilka razy, amortyzator przestał tłumić. Spójrz

też na auto z boku i z tyłu: nadwozie powinno stać równo, a jeden narożnik wyraźnie niżej wskazuje na sprężynę albo zawieszenie.

Złap przednie koło u góry i u dołu i spróbuj nim poruszać. Wyczuwalny luz albo stukanie sugerują zużyte łożysko lub elementy zawieszenia. To samo zrób, chwytając koło z przodu i z tyłu, co pozwala wyczuć luz w układzie kierowniczym. Wynik takiego testu nie postawi diagnozy, ale da ci powód do pytań.

Usiądź za kierownicą przy pracującym silniku i poruszaj nią lekko w lewo i w prawo. Koła powinny reagować od razu. Jeśli kierownica obraca się wyraźnie, zanim koła drgną, w układzie kierowniczym jest luz. Przy okazji posłuchaj: wycie albo skrzypienie przy kręceniu kierownicą w miejscu często wskazuje na wspomaganie.

Tarcze hamulcowe często widać przez szprychy felgi. Powierzchnia tarczy powinna być gładka i równa. Głębokie rowki, wyraźny rant na zewnętrznej krawędzi i mocna rdza na powierzchni roboczej oznaczają, że tarcze i klocki czekają na wymianę.

⚠ Hamulce to nie kosmetyka

Pedał hamulca, który opada pod nogą, jest miękki albo wymaga pompowania, oznacza problem z układem hamulcowym. Takim autem nie wyjeżdżaj na jazdę próbną, dopóki nie sprawdzi go mechanik.



Rysunek 3.1: Przez szprychy felgi widać tarczę i zacisk hamulca. Powierzchnia tarczy powinna być gładka, bez głębokich rowków i wysokiego rantu na krawędzi.

Jazda próbna krok po kroku

Jazda próbna jest najważniejszą częścią oględzin, bo w ruchu wychodzi to, czego nie widać na postoju. Poproś o co najmniej kilkanaście minut i o trasę, która ma ulice miejskie, nierówną nawierzchnię i odcinek, na którym bezpiecznie przyspieszysz. Wyłącz radio i zamknij okna na część trasy, żeby słyszeć auto.



Zacznij od ruszania i manewrów na parkingu. Skręć koła do oporu w obie strony i jedź powoli: stukanie albo trzaski przy pełnym skręcie często

pochodzą od przegubów napędowych. Potem przejedź przez nierówności. Głuche uderzenia, skrzypienie i metaliczne stuki wskazują na elementy zawieszenia, które już się zużyły.

Na prostym odcinku puść na chwilę kierownicę, oczywiście bezpiecznie i przy małej prędkości. Auto ma jechać prosto. Ściąganie w jedną stronę sugeruje geometrię, ciśnienie w oponach albo hamulce. Drgania kierownicy przy wyższej prędkości często wynikają z niewyważonych kół, ale drgania tylko przy hamowaniu wskazują na krzywe tarcze.

Hamowanie sprawdź w bezpiecznym miejscu, bez nikogo za tobą. Zahamuj zdecydowanie: auto ma zwalniać równo i prosto, bez ściągania, pisku i pulsowania pedału. Na koniec przyspieszaj płynnie przez kolejne biegi i obserwuj, czy silnik ciągnie równo, a skrzynia zmienia przełożenia gładko.

Podczas jazdy włącz klimatyzację i sprawdź, czy silnik nie traci przy tym wyraźnie mocy ani nie zaczyna nierówno pracować na postoju. Przetestuj też czujniki parkowania i kamerę cofania, jeśli auto je ma, a na koniec zaparkuj tyłem: wtedy usłyszysz, czy skrzynia i sprzęgło pracują cicho przy małej prędkości.

Jak może wyglądać trasa

Ruszasz spod domu sprzedawcy, kręcisz na pustym parkingu przy sklepie, przejeżdżasz osiedlową uliczką z progami zwalniającymi, wyjeżdżasz na szerszą drogę poza miastem, przyspieszasz i hamujesz w bezpiecznym miejscu, a na koniec wracasz i parkujesz tyłem. Kwadrans wystarcza, żeby auto pokazało większość swoich słabych punktów.

Po jeździe zajrzyj jeszcze raz

Zaraz po powrocie otwórz maskę i sprawdź, czy nic nie syczy, nie paruje i nie kapie. Popatrz też pod auto na miejsce, gdzie stało: świeża plama po kilkunastu minutach jazdy to wyciek, którego wcześniej mogło nie być widać.

Auto mówi w ruchu

Wnętrze pokazuje, ile auto przejechało, a jazda próbna, jak je traktowano. Zapisuj każdy dźwięk, drganie i ściąganie od razu, bo po kwadransie rozmowy ze sprzedawcą łatwo je zbagatelizować.

Wnętrze, zawieszenie, jazda

- [ ] Porównaj zużycie kierownicy, pedałów i foteli z przebiegiem.
- [ ] Sprawdź zapach, wilgoć i wnękę koła zapasowego.
- [ ] Przetestuj elektronikę, klimatyzację i kontrolki przy zapłonie.
- [ ] Zrób test kołysania i sprawdź luzy kół.
- [ ] Obejrzyj tarcze hamulcowe przez felgi.

04

Papiery i numer VIN: czy auto jest tym, za które się podaje

Auto może mieć zdrowy silnik i równy lakier, a mimo to okazać się złym zakupem, bo numer na nadwoziu nie zgadza się z dokumentem albo sprzedawca nie jest właścicielem. Najpoważniejsze problemy bywają zapisane w papierach. Ten rozdział zamyka oględziny: sprawdzisz tożsamość auta, jego historię i na koniec podejmiesz decyzję.

Numer VIN: gdzie go znaleźć i co z czym porównać

> **VIN**
> Siedemnastoznakowy numer identyfikacyjny pojazdu, nadawany przez producenta. Jest jak numer PESEL auta: ten sam od fabryki do złomowania.

VIN występuje w kilku miejscach jednocześnie. Najczęściej znajdziesz go pod przednią szybą od strony kierowcy, na tabliczce znamionowej w progu drzwi albo w komorze silnika, a ponadto wybity na nadwoziu, zwykle pod maską lub pod fotelem. Zrób zdjęcie każdego z nich i porównaj znak po znaku z numerem w dowodzie rejestracyjnym.

Patrz nie tylko na cyfry, ale też na sposób, w jaki numer jest naniesiony. Wybity numer powinien mieć równe, jednakowo głębokie znaki. Ślady szlifowania, spawania, świeża farba wokół pola z numerem, krzywe litery

albo tabliczka przymocowana innymi nitami niż fabryczne to powody, żeby przerwać rozmowę.

Zgodny VIN potwierdza, że oglądasz auto opisane w dokumentach. Nie dowodzi jednak, że auto jest bezwypadkowe ani że przebieg jest prawdziwy. Dlatego numer to dopiero początek: na jego podstawie sprawdzisz historię pojazdu w dostępnych w danym kraju rejestrach i bazach, a także zapytasz o nią serwis.

Dokumenty, historia serwisowa i umowa

Niezależnie od kraju dokumenty pełnią podobne funkcje. Dokument rejestracyjny mówi, jakie to auto i kto jest wpisany jako właściciel lub posiadacz. Dokument własności, na przykład wcześniejsza umowa albo faktura, pokazuje, skąd sprzedawca ma auto. Przy aucie sprowadzonym z innego kraju dochodzą papiery z tamtejszej rejestracji. Książka serwisowa i faktury za naprawy, najlepiej z datami i przebiegiem, pozwalają sprawdzić, czy licznik rósł równomiernie.

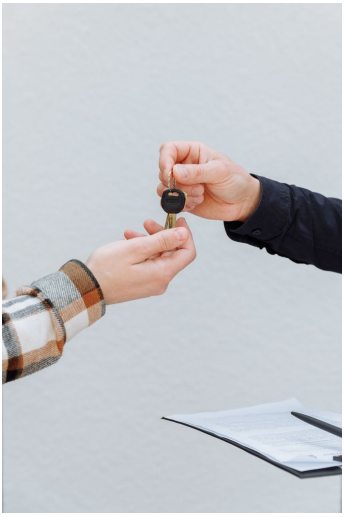
Najprostsza kontrola wygląda tak: imię, nazwisko i dane w dokumencie rejestracyjnym powinny zgadzać się z dokumentem tożsamości sprzedawcy. Jeśli sprzedaje ktoś inny, „kuzyn” albo „znajomy właściciela”, poproś o pełnomocnictwo albo o obecność właściciela przy podpisaniu umowy.

⚠ Komis i sprzedawca prywatny

Komis często sprzedaje auto na podstawie umowy z poprzednim właścicielem i nie zawsze jest wpisany w dokumentach. Upewnij się, kto jest stroną umowy i czy wszystkie dokumenty dotyczą tego samego VIN. Nie

> podpisuj umowy z pustymi polami i nie płać zadatku przed obejrzeniem dokumentów.

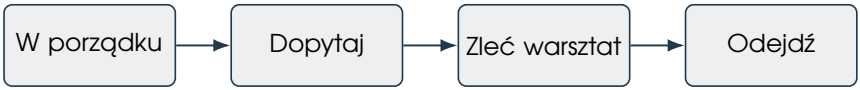
W umowie zapisz VIN, przebieg z chwili sprzedaży, datę, cenę i to, co sprzedawca powiedział o stanie auta, zwłaszcza o wypadkach. Zapis „auto bezwypadkowe" w umowie znaczy więcej niż to samo zdanie powtórzone przy samochodzie.



Rysunek 4.1: Kluczyki zmieniają właściciela dopiero wtedy, gdy VIN, dokumenty i dane w umowie się zgadzają.

Decyzja: kupować, negocjować czy odejść

Po oględzinach masz listę obserwacji. Zamiast jednej oceny „dobre" lub „złe" przypisz każdą z nich do jednej z czterech grup.



Drobiazgi, takie jak zużyte opony, porysowany zderzak czy wymiana klocków, zamieniasz na argumenty w negocjacji ceny. Rzeczy niejasne, na przykład kontrolkę silnika czy odgłos przy skręcie, wyjaśnia warsztat, zanim zapłacisz. Niezgodny VIN, ślady poważnej naprawy konstrukcji, mleczny olej albo perforacja elementów nośnych to sygnały do odejścia, nawet jeśli cena wygląda okazyjnie.

Kiedy zlecić kontrolę

Jeśli auto przeszło twoje oględziny, a poważnie myślisz o zakupie, zleć kontrolę w niezależnym warsztacie. Twoje oględziny służą do odsiania złych aut; warsztat z podnośnikiem i odczytem błędów sprawdzi to, czego nie zobaczysz na parkingu.

Masz prawo wyjść

Żadne auto nie jest jedyne. Jeśli coś się nie zgadza w dokumentach albo sprzedawca unika odpowiedzi, podziękuj i wyjdź. Następne ogłoszenie pojawi się jutro.

Dokumenty i decyzja

- [ ] Porównaj VIN z nadwozia, tabliczki i szyby z dokumentem rejestracyjnym.

- [ ] Obejrzyj pole z numerem pod kątem śladów ingerencji.
- [ ] Sprawdź, czy sprzedawca jest właścicielem albo ma pełnomocnictwo.
- [ ] Przejrzyj historię serwisową i ciągłość przebiegu.
- [ ] Zapisz w umowie VIN, przebieg i deklaracje sprzedawcy.
- [ ] Każdą obserwację przypisz do grupy: w porządku, dopytaj, warsztat, odejdź.

Źródła zdjęć

- Fatih Erden / Pexels (pexels.com/photo/10490622)
- Ayrat / Pexels (pexels.com/photo/33834857)
- Mike Bird / Pexels (pexels.com/photo/441103)
- Zain Alabdeen Hammoudi / Pexels (pexels.com/photo/36774072)
- Thirdman / Pexels (pexels.com/photo/8482859)