



KUPUJEMY LEWKA

Witajcie!

Mam nadzieję, że to, co napisałem w rubryce „Kupujemy Lewka” będzie Wam pomocne przy zakupie swojego Puga. Informacje te zdobyłem na bazie własnych doświadczeń (miałem kilka autek w tym również 205 Gita, teraz mam 405 SRI, oraz byłem mechanikiem w zespole Rallycrossu), jak również obserwacji innych ludzi. (Zresztą taka metoda jest chyba najlepsza – nie uczymy się na własnych błędach, czyli taniej ☺). Rubrykę tą podzieliłem na rozdziały w kolejności od najbardziej istotnych moim zdaniem rzeczy. Jeśli przy kupnie autka sprawdzicie wszystkie punkty wg. mojego opisu to jest szansa, iż nie kupicie samochodu – miny. Ale oczywiście nie opierajcie się tylko na tym opisie, weźcie też najlepiej kogoś do pomocy. Zresztą nawet najlepszym zdarzają się wpadki. Jak ktoś jest lepszy w kamuflowaniu usterek to i tak przegracie...

Oto moje zasady dobrego zakupu:

- 1). – ZAWSZE oglądajcie auto w świetle dziennym. Dobrze jest również w świetle sztucznym (w nocy pod latarnią dającą żółty blask), ponieważ widać różne odcienie lakieru i można zorientować się, który element był lakierowany.
- 2). – Obejrzyjcie dwa, trzy podobne auta by mieć porównanie cen i stanu.
- 3). – Rozpocznijcie poszukiwania miesiąc, dwa wcześniej. Badajcie rynek. Zbierajcie gazety, kontakty z Internetu – można potem zadzwonić do właściciela i jeśli nie sprzedał to może sprzeda taniej ☺.
- 4). – Nie napalajcie się na auto. Nie jeden Lewek jeździ po ulicy. Najlepiej obejrzeć dwa razy. Raz ot tak sobie, przemyśleć i dopiero podejmować decyzje. Wiem, wiem powiecie, że łatwo powiedzieć....No cóż mnie też czasem ponosi...
- 5). – Weźcie kogoś do pomocy. Co dwie głowy to nie jedna.
- 6). – Jak kupujecie parcha (rozbity czy zaniedbany) to po obliczeniu kosztów napraw niech Wam zostanie co najmniej 10% do ceny rynkowej. Inaczej od razu kupcie samochód w dobrym stanie.
- 7). – Nawet jak bryczka wydaje się całkowicie bez zarzutu, a jest to samochód starszy niż 5 – 7 lat to i tak w ciągu max. 3 miesięcy coś wyjdzie do zrobienia (jeśli nie w ciągu 2 dni ☺)
- 8). Jeśli widać, że jest coś do zrobienia to albo niech właściciel opuści więcej niż wynosi naprawa w autoryzowanym serwisie, albo niech sam to zrobi zanim weźmiecie auto. Chodzi tu o to że czasem zdarza się że podczas naprawy trzeba nie tylko tą jedną rzecz wymienić.
- 9). KAŻDA cena podlega negocjacji. Cena ogłoszeniowa ma się nijak do cen sprzedaży (no chyba, że naprawdę jest super tanio)
- 10). Przejedź się sam samochodem, najlepiej po dziurach, dodawaj gazu, hamuj, skręcaj do oporu koła itd.
- 11). Pamiętajcie, że te same samochody były produkowane w różnych wersjach wyposażenia. Dla przykładu za tą samą kasę można kupić Gita z elektryką i szyberdachem jak i bez.
- 12). Dobrze jak samochód ma komplet dokumentów odnośnie jego pochodzenia – łatwiej go potem sprzedać.

13). Nie myślcie, że jak kupicie auto które jest podniszczone np. brakuje kilku drobnych elementów wnętrza to zrobicie igłę. Nie prawda. Będzie tak: albo części nie będą dostępne, albo w innym kolorze, albo nie będziecie mieli czasu.... Tak już jest. Jak jest do zrobienia dużo drobiazgow to zostają one aż do sprzedaży.

1

Nadwozie

Budka Lewkowa wykonana jest z blachy ocynkowanej. Rozbierałem na fruty (części) auto z 1984 roku z Niemiec które autentycznie nie było nigdy uderzone (pierwszy raz widziałem coś takiego) i powiem Wam że nie było NIGDZIE śladu korozji. Więc jeśli coś koroduje, znaczy, że był walony. Ale to nie dyskwalifikuje samochodu. Jeśli koroduje błotnik przedni, pokrywa silnika, drzwi, czy pokrywa bagażnika to może oznaczać, że element ten był naprawiany lub po dzwonie zamontowane były elementy nie oryginalne, czyli z blachy nie ocynkowanej. Ale przecież, jeśli element był wymieniany nie oznacza to jeszcze, że samochód nie jest warty zainteresowania. Zawsze można go wymienić po raz drugi. Ja bym się skupił na elementach stale powiązanych ze sobą. Błotnik tylny, pas tylny, próg itd. – są to elementy, które aby wymienić trzeba użyć narzędzi wydzielających ciepło (szlifierka kątowna, spawarka). Czyli podczas pracy zostaje uszkodzona warstwa zabezpieczająca metal przed korozją.

Jeśli korozji nie widać to przyjrzyjcie się lakierowi. Jeśli jest piękny, jak nowy znaczy, że zaraz po położeniu. Nawet doskonale konserwowany lakier po pół roku jest minimalnie porysowany. Jeśli ktoś odbierał samochód o lakiernika to wie o co mi chodzi. Ja bym w takie coś nie wchodził. Po kilku miesiącach może się okazać, że np. szpachla odpada, koroduje, lakier odłazi...

Przyjrzyjcie się też na gładkość lakieru. Czy nie ma np. śladów nie dotartej szpachli, czy rowki w miejscu połączenia dachu i tylnego słupka (nad tylnymi oknami) są równe. Aha, jak już mowa o tych rowkach, to praktycznie we wszystkich, zwłaszcza starszych Lewkach one pękają, a w GTI najbardziej (twardszy zawias). Tak samo połączenie progów z tylnym błotnikiem. Są to praktycznie jedyne miejsca słabe blacharsko fabrycznie. Popatrzmy też na dach. Czy w odbiciu jest równy, czy te małe progi wzdłuż samochodu są na całej długości w takiej samej wysokości. Jeśli nie oznacza to, że położona jest tam szpachla. Zjrzyjmy pod wykładzinę w bagażniku, czy podłoga nie jest pokrzywiona i do komory silnika czy podłużnice są proste. Sprawdźmy też czy lampy, zderzaki są dobrze spasowane do karoserii. Dalej wkładając lekko koniec palca wskazującego w rowek pomiędzy pokrywą silnika, a błotnikiem (przy zamkniętej pokrywie ☺) przeciągamy od początku do końca, w celu wyczucia zmian w szerokości. Tak samo we wszystkich innych miejscach (drzwi, pokrywa bagażnika). Potem bym ściągnął uszczelkę drzwi z progu. Oglądamy czy zgrzewy są fabryczne. Jeśli nie oznacza to, że na 100% był walnięty i to pewnie w bok. Tak samo z tyłu. Luknijcie też na szyby. Czy wszystkie w tym samym kolorze i czy z tego samego roku. Nie sugerujcie się za bardzo datą produkcji przednich bocznych szyb (może ktoś miał radio). A jeszcze ważna rzecz: drzwi muszą się zamykać łatwo – w 205'kach często się opuszczają. I nie wiercie w zapewnienia sprzedającego, że to tylko kwestia wymiany bolców w zawiasach. Zazwyczaj trzeba rzeźbić więcej. No cóż pozostało jeszcze sprawdzić czy wykładzina pod dywanikami jest sucha (organoleptycznie ☺), czy pod spodem nie ma jakiś niespodzianek i to chyba na tyle, jeśli chodzi o budkę.

Pamiętajcie:

- Jeśli decydujecie się na wersję GTI to bardzo mało prawdopodobne jest, że nie był walony. Sztuka tylko kupić takie, które było nie mocno uderzone i dobrze potem zrobione.
- Naprawy blacharskie są kosztowne i zazwyczaj nie możemy ich wykonać sami, więc moim zdaniem stan blachy w aucie jest najważniejszym wyznacznikiem przy zakupie. No chyba, że naprawę tak tanio, że grzech nie kupić ☺.
- Kolor nadwozia biały maskuje najlepiej wszelkie nierówności. Białe samochody są z zasady troszku tańsze.

2

Silnik

Silnik to serduszko naszego Lewka. Najważniejsze, aby nie dymił zbyttnio, nie dochodziły niepokojące stuki, żeby pracował równo, nie gasł i aby się nie grzał, oraz żeby nic nie ciekło.

Dymienie:

Dobrze by było gdyby przy oglądaniu potencjalnego zakupu silnik był zimny. Najlepiej niech właściciel uruchomi go a w tym czasie popatrzmy na końcówkę rury wydechowej. Jeśli pojawił się niebieski dym na 3-10 sek. a potem jest ok. oznacza to, że wymiany wymagają uszczelniacze zaworowe, (jeśli sami to robimy jest to pracochłonne, a jeśli w warsztacie to parę złotych trzeba wydać). Po rozgrzaniu nie powinien dymić, przy dodaniu gazu, odjęciu – sprawdzamy to podczas jazdy, kiedy silnik jest pod obciążeniem. Spalin nie może być czuć w środku samochodu. Jeśli tak jest oznacza to, że układ wydechowy jest nieszczelny. Nie przejmujemy się dymieniem w wlewu oleju czy z otworu bagnetowego. Oczywiście bez przesady, ale niewielkie dymy są w normie. Są to przedmuchy z silnika z komory korbowej, raczej nieszkodliwe.

Dźwięki:

Przy uruchamianiu rozrusznik powinien pracować bez zgrzytów i po „zaskoczeniu” silnika musi się bez problemu rozłączać. Oczywiście musi kręcić za pierwszym razem i silnik - jeśli nie kupujecie wrastającego przez pół roku parcha – powinien uruchomić się po chwili i za pierwszym razem.

Po odpaleniu nie mogą dochodzić żadne stuki, świsty itd. Posłuchajmy z góry – głowica, rozrząd - i dobrze jest również niemalże wsadzić głowę pod zderzak – wtedy słychać jak pracuje układ korbowy. Z pod obudowy rozrządu nie powinny dochodzić świsty, szумы. Oznaczałoby to konieczność wymiany napinacza. Nieznaczne klekotanie w górnej części silnika oznacza zapewne konieczność regulacji zaworów (w silnikach z wbudowanym wałkiem w głowicę wiąże się to ze sporym kosztem – pracochłonne)

Na koniec sprawdzmy jak wygląda bagnet olejowy, (jeśli jest poniżej minimum znaczy to, że właściciel nie dbał o zachowanie odpowiedniego poziomu oleju), jaki kolor ma olej czy jest czarny. Jak jest przezroczysty znaczy po wymianie (tylko, kto wymienia olej przed sprzedażą? (Przemysleć). Obecność cieczy chłodzącej w oleju rozpoznajemy po tym, że olej wygląda jak śmietana. Poczekajmy jak silnik się rozgrzeje, zwróćmy uwagę czy się nie przegrzewa, czy włączy się wentylator, czy nie ma żadnych wycieków z układu chłodzenia i smarowania (popatrzeć na plamy na ziemi), oraz czy przewody elektryczne są w dobrym stanie.

3

Skrzynia biegów, sprzęgło

No cóż, jeśli chodzi o skrzynkę przekładniową to biegi muszą się zmieniać gładko, bez oporów i przy szybkiej zmianie biegów bez zgrzytów. (ściuchanie synchronizatorów jest wprost proporcjonalne od tego z jaką szybkością zmieniamy biegi ze zgrzytem). Nie może też nic wyć podczas jazdy. Ewentualny luz na dźwigni jest spowodowany zużyciem cięgien zmiany biegów (niezbyt droga naprawa, ale sprzedawcy można nawinąć makaron na uszy i uzyskać dodatkowy rabat ☺)

Sprzęgło: pedał sprzęgła powinien się naciskać łatwo, bez dużego oporu. Czym sprzęgło bardziej zużyte tym wyżej „bierze”. Jeśli jest jeszcze w niezłym stanie to powinno załączać się mniej więcej na 2/3 wysokości od podłogi. Przy włączonym silniku na biegu jałowym naciśnijmy parę razy pedał i wsłuchajmy się czy nie dochodzą żadne dźwięki (oznaczałoby to najprawdopodobniej uszkodzenie łożyska oporowego).

4

Zawiesznie

Niestety Lewkowe łapki nie są zbyt trwałe jak na nasze drogi. Podczas jazdy przy dodaniu i odjęciu gazu auto nie może zmieniać kierunku jazdy (luz w przednim zawieszeniu, najprawdopodobniej sworznie lub tuleje metalowo-gumowe), na szybszych zakrętach tył nie może „przeklikiwać się” (luz na tylnej belce – duży koszt naprawy). Oczywiście żadne stuki, puki (nie pozwól włączać radia przy jeździe próbnej). Co ważne auto nie może ściągać. Jeśli tak się dzieje sprawdź ciśnienie w kołach. Jak jest ok. i budka wygląda w porządku (jak pisałem w pkt 1) to zapewne jest to kwestia luzu na tylnej belce zawieszenia? Zbadania wymagają również opony. Jeśli są nierówno zużyte oznacza to, że coś jest nie tak.

5

Hamulce, amortyzatory

Pedał musi być twardy, brać po wciśnięciu max. 1/3 głębokości do podłogi. Jak jest inaczej oznacza to że układ jest zapowietrzony lub zużyte są elementy cierne. Najlepiej niech właściciel wymieni je przed przejęciem samochodu. Nie wiercie w to, że jak przy hamowaniu puści się kierownicę i nie ściąga to wszystko jest ok. Nie jest to dobrym wyznacznikiem. W moim Lewku miałem wyciek w przednim kole, tak aż było widać na

feldze, koło nie hamowało, bo klocki namiękły płynem a przy hamowaniu i tak nie ściągało. Sprawdźcie też czy hamulec pomocniczy działa ☺.

Amortyzatory – wstępnie można sprawdzić naciskając samochód ręką... Chociaż czy ja wiem. Ja to bym się przejechał szybko po dziurach, albo najlepiej tory tramwajowe na rondzie – jest lekki łuk i jak są ściuchane to powinno autem ponieść (oczywiście zależy, jakie to dziury, bo nawet najlepszy amerek w pewnym momencie popłynie. Tylko nie zróbcie sobie krzywdy ☺)

6

Pozostałe

No i tak doszliśmy chyba do końca oględzin. Pozostało sprawdzić światła, wycieraczki, ogólnie wszystkie układy elektryczne, numery (w starszych Lewkach na silniku nie było) legalność (czy numery nie są nabijane i czy element z numerem nadwozia nie był przespawany). Polega to na zbadaniu palcami od spodu profilu przegrody czołowej wokół numeru. Chodzi o to, aby nie były wyczuwalne żadne nierówności.

Przyjrzyjcie się też na licznik kilometrów. Czy cyferki są w jednej linii. Jak nie, to jest podejrzenie że ktoś coś kręcił. Dobrze jak by była możliwość przejechania się ok. 20 km i sprawdzenia czy licznik „dzienny” i ten normalny wskazują przejechany ten sam dystans. Na koniec tylko pozostaje spisać umowę, wypełnić PIT, oraz przepyttać właściciela, co do serwisu tzn., jaki olej jest w silniku, jakie płyny, kiedy wymieniane i tak w ogóle. Pytania te lepiej zadawać po rozliczeniu kasy – jest większa pewność, że powie prawdę ☺.

I to chyba na tyle. Jak mi coś jeszcze przyjdzie do głowy to uaktualnię poradnik. Mam nadzieję, że przy zakupie Lewka, chociaż trochę pomocne Wam będą moje wskazówki.