

Niech Nowe SPADAJĄ!

Sprzedaż samochodów salonowych spada, media w całym kraju biją na alarm!

W maju sprowadzono do Polski ponad 80 tysięcy używanych samochodów, co zwiększyło tegoroczny import do ponad 350 tys. pojazdów. Fakt ten ma wpływ na znaczny spadek sprzedaży aut nowych i obniżenie cen aut z rynku wtórnego, które obserwujemy od roku. Czy zatem przeciętny Kowalski powinien się cieszyć czy smuć z tego powodu? Spróbujmy przyrzeć się bliżej całemu zjawisku.

W Polsce kupno najtańszego, nowego samochodu oznacza dla przeciętnie zarabiającej rodziny wydatek przekraczający jej kilkuletni dochód. Cena nowego auta średniej klasy zbliżona jest do ceny 1-pokojowego mieszkania. Przypomnieć należy, że nowe samochody, podobnie jak inne towary, których podaż na rynku przekracza znacznie popyt, tracą na wartości już w samym momencie zakupu ok. 20%. Przeciętny Kowalski decydując się na „salon” oddaje jego właścicielowi w prezencie znaczną część wygoszparowanych na ten cel pieniędzy. Dowód na to, że właśnie tak się dzieje, można przeprowadzić wystawiając świeżo zakupiony samochód do sprzedaży. Bogato wyposażone samochody z wyższej półki tracą przeciętnie ponad 50% na wartości przez 2 lata. Oczywiście, bywa że samochód 2-letni eksploatowany niewłaściwie może nadawać się na złom, przeciętnie jednak przy przebiegach 20-30tys km rocznie, auto kilkuletnie jest dopiero dobrze „dotarte”.

Na temat eksploatacji i trwałości samochodów osobowych sporą wiedzą dysponują taksówkarze. Dla nich samochód jest codziennym narzędziem pracy a ich auta robią ogromne przebiegi. Niemiecka taksówka przejeżdża rocznie ok. 100 tys. km. Wydawałoby się, że aby sprostać takim wymogom, samochody wykorzystywane jako taksówki powinny być jak najnowsze. Mimo to w całej Europie, zarówno w krajach biedniejszych jak bogatszych, na postojach najczęściej widzimy mercedesy i to wcale nie najnowsze. Zdecydowanym liderem jest tutaj model W124 (a wcześniej W123, czyli beczka), którego produkcja skończyła się w 1995 roku. Taksówkarze niemieccy apelowali nawet o ponowne uruchomienie produkcji tego modelu, ponieważ jego następcą (okularnik), nie był już tak trwały. Z czasem koncerny samochodowe zaczęły bowiem obniżać koszty produkcji, co odbiło się na jakości pojazdów. Regularnie czytamy o seryjnych błędach jakie napotykaną są w modelach wyjeżdżających z fabryk. Dzieje się to już niemal w każdej marce. Pękają paski rozrządu, nie działają zamki, wyją skrzynie biegów, odpada lakier.

Proszę zapytać dowolnego taksówkarza o mercedesa „beczkę” a spotkacie się Państwo z entuzjazmem i zadowoleniem, ponieważ każdy kto kiedykolwiek miał przyjemność posiadać ten samochód, wie jaką solidnością i komfortem jazdy się charakteryzuje ten model.

Popularne kiedyś „beczki” przeszły jednak już do historii, ponieważ przez te 20 lat od czasu zakończenia ich produkcji (1985 rok) wynaleziono kilka usprawnień, które znalazły zastosowanie w przyszłych pojazdach. Celowo używam określenia „kilka” żeby podkreślić że przez ostatnie 20 lat wielkich osiągnięć w nie było aż tak wiele. Największym osiągnięciem motoryzacji w minionym ćwierćwieczu jest niewątpliwie ABS ⁽¹⁾, czyli w skrócie mówiąc układ wspomagający hamowanie na śliskiej nawierzchni. Pozostałe wynalazki nie były już tak spektakularne. Należy odróżnić mechanizmy, które mają znaczny wpływ na prowadzenie samochodu lub bezpieczeństwo od zwyczajnych „bajerów”, takich jak podgrzewane lusterka,

automatycznie regulowane fotele, czy elektroniczna klimatyzacja. Samochody klasy wyższej już na początku lat 80-tych wyposażone były centralne zamki, wspomaganie kierownicy, czy elektrykę. W latach 90-tych do pojazdów zaczęto montować najróżniejszą elektronikę, która owszem, czyni z samochodu zabawkę ale ma jeden poważny mankament – auto nią naszpikowane można naprawić wyłącznie w autoryzowanym serwisie a to już wiąże się z poważniejszymi kosztami. Producenci nowych samochodów kuszą klienta gwarancją, która przyzwyczajają użytkownika do korzystania z autoryzowanych stacji obsługi przy salonach. Dochodzi do tego, że klient nawet po upływie gwarancji z każdą usterką udaje się do takiego punktu i zostawia tam pieniądze.

U mojego znajomego, który jeździ Renault Megane przepaliła się ostatnio żarówka świateł mijania. Mimo że samochód ma kilka miesięcy, takich rzeczy jak wymiana żarówek gwarancja nie obejmuje. Próbował zmienić żarówkę samemu, jednak producent w sprytny sposób utrudnił dostęp do reflektora. Z przyzwyczajenia pojechał do serwisu Renault, gdzie zakomunikowano mu, że wymiana halogenu wyniesie 120zł! Na szczęście nie zapomniał jeszcze adresów normalnych warsztatów, w którym za identyczną usługę policzono mu 20zł. Wyznawcy zasady 3F⁽²⁾ powiedzą, że wszystkim winna jest marka pojazdu. To nie do końca jest prawda, ponieważ w starszych modelach Renault dostęp do żarówki jest łatwy – osobiście wymieniałem halogen w Renault Safrane (auto klasy wyższej) i zajmuje to parę sekund i koszt wymiany równy cenie żarówki spada ze 120 do ...4 zł. Możliwe, że są i tacy, którzy po prostu lubią wyrzucać pieniądze ale większość z nas na razie uśmiecha się z politowaniem, słysząc atrakcyjną ofertę autoryzowanego serwisu.

Za korzystaniem ze zwykłych warsztatów przemawia jeszcze jeden aspekt – społeczny. Jadąc do człowieka, który naprawia samochody mamy świadomość, że dzięki nam ma pracę i zapewnia byt swojej rodzinie. Mechanicy autoryzowanych stacji serwisowych pracują na koncernu, który mimo wysokich cen za usługi płaci pracownikowi tylko małą część utargu, bo zyski odprowadza do centrali.

Większość ludzi niestety rzadko zastanawia się głębiej, dokonując wyboru, czy to zakupu, czy naprawy samochodu. Panuje przeświadczenie, że pewniejsze i piękniejsze jest to co nowe, firmowe i kolorowe. Klient w salonie może wybrać kolor nadwozia, tapicerki, ustalić jakie chce wyposażenie dodatkowe i który silnik. Stojąc u dealera czuje się jak panisko, ponieważ sprzedawca skacze koło niego, otaczając go swoistą opieką, czasem niemalże adoracją wyłącznie po to, żeby wcisnąć mu jak najdroższą wersję.

I tutaj znowu sporo ludzi daje się oszukać, ponieważ kupują samochód na raty, czyli mimo tego, że ich dzisiaj nie stać by za niego zapłacić. W razie utraty pracy czy innych problemów finansowych jesteśmy zmuszeni sprzedać samochód po zaniżonej cenie. Prowizje, odsetki płacone bankowi są zawsze wydatkiem w 100% wyrzuconym w błoto.

No ale jak tu nie czuć się zadowolonym z nowego auta – wstępujemy przecież do grona ludzi „lepszycy”, którzy od dzisiaj mogą czuć się szczęśliwi niczym bohaterowie reklamówek telewizyjnych podróżujący wygodnie po pustych drogach... Oczywiście przekaz marketingowy jest obłudny i nieprawdziwy, drogi wcale nie są bezkresne tylko zatłoczone a użytkowanie samochodu przy aktualnych cenach paliwa jest kosztowną przyjemnością. Panująca w kraju bieda zmusza ludzi na szczęście do zrozumienia tego, że podobną podróż po krętych ścieżkach można odbyć równie przyjemnie samochodem używanym, kupionym za kilkakrotnie mniejsze pieniądze!

Decydując się na kupno kilkuletniego auta pozostawiamy w swoich portfelach niemałą sumę, dodatkowo sami decydujemy czy chcemy ubezpieczyć pojazd, ponieważ nie jesteśmy zobligowani umową z dealerem lub bankiem.

Malejąca sprzedaż samochodów nowych jest więc całkowicie uzasadniona.

Koncerny, przerażone spadkiem obrotów naciskają na media, które alarmują o szkodliwości takiego stanu dla gospodarki i o tym, że niedługo wszyscy będziemy jeździć wrakami. Wystarczy poczytać nagłówki w codziennych gazetach.

Niechętnie wspomina się o tym, że umożliwienie sprowadzania do kraju samochodów używanych dało pracę tysiącom prywatnych importerów, jak również przez wiele lat umożliwi funkcjonowanie warsztatów samochodowych, które będą mogły dokonywać napraw – nikt przecież nie będzie jechać z używanym autem do serwisu firmowego, ponieważ cena usług mogłaby przewyższyć wartość pojazdu.

Zaopatrując się w niekoniecznie oryginalne akcesoria dajemy z kolei pracę drobnym sprzedawcom, rodzimym firmom handlowym.

Jednym słowem wspieramy rynek lokalny i oszczędzamy pieniądze.

Mam nadzieję, że sprzedaż nowych samochodów nadal będzie w Polsce spadać, ponieważ w kraju jest o wiele więcej do zrobienia niż inwestowanie w autostrady i nowe siedziby międzynarodowych auto-koncernów, które przypominają pałace.

Nie dajmy sobie wmawiać, że używane jest złe, niebezpieczne i szkodliwe. Owszem, powypadkowe auta mogą zagrażać bezpieczeństwu, jednak teraz zdecydowana większość pojazdów zza granicy przywożona jest na kołach nie na lawetach i są często w bardzo przyzwoitym stanie technicznym. Oczywiście zalecamy dokładne sprawdzenie pojazdu (a zwłaszcza sprzedawcy) przed zakupem.

Nowe samochody też ulegają wypadkom a ich delikatna blacha zwija się w harmonijkę.

Ostatnio czytałem w relację właściciela nowej Skody Fabia, która zapaliła się żywym ogniem na autostradzie. Kierowca cudem uniknął śmierci, a po całym zajściu uśmiechnięty przedstawiciel Skody zaproponował mu kolejną Fabię spod igły.

Śmiejmy się więc z żalnego lamentu burżuazji jaką tworzą magnaci motoryzacyjni i służące ich interesom media. Współczujmy właścicielom błyszczących seryjnych autek, którzy trzęsą się o nie bardziej niż o własne dzieci. Jeśli tendencja spadkowa sprzedaży się utrzyma, być może obywatele przeznaczą dzięki temu więcej swoich oszczędności na bardziej pożyteczne cele.

Filip Klaus

Przypisy:

- 1) ABS (niem. Antiblockiersystem; ang. Anti-Lock Brakes System) – układ stosowany w pojazdach mechanicznych celem zapobiegania blokowaniu kół podczas hamowania
- 2) 3 razy F (Fiat, Ford, Francuz) – jeden ze starych dowcipów mówiący o tym, jakich aut należy się wystrzeżać