**carVertical przestrzega niedoświadczonych kupujących  
Nie ufaj czujnikom grubości lakieru!  
W rękach fachowca, czujnik grubości lakieru może być doskonałym narzędziem pomocniczym. W rękach amatora nawet najlepszy i najdroższy sprzęt pomiarowy może wprowadzić w błąd. Matas Buzelis z carVertical wyjaśnia, dlaczego zdarzają się takie pomyłki i podpowiada, jak ich uniknąć.**

Popularne czujniki grubości lakieru to bardzo pomocne narzędzia podczas zakupu używanego samochodu. Nie należy jednak przeceniać ich możliwości. Osoba bez odpowiedniego przygotowania merytorycznego może błędnie interpretować wskazania czujnika i zrezygnować z zakupu naprawdę niezłego samochodu lub… kupić auto odbudowane po ciężkim wypadku.

Czujnik grubości lakieru wskazuje jedynie grubość powłoki lakierniczej w badanym miejscu. Wielu amatorów uważa, że wartości nominalne oznaczają samochód bezwypadkowy, podwójna grubość lakieru to ślad po naprawach drobnych szkód parkingowych, a gruba warstwa szpachli oznacza poważne szkody i w zasadzie dyskwalifikuje dany egzemplarz. W praktyce takie założenia zupełnie się nie sprawdzają i prowadzą do błędnych wniosków.

**Bezwypadkowy, ale po… wypadku**  
Drogie samochody po poważnych uszkodzeniach nadwozia odbudowywane są najczęściej przez wymianę kompletnych fragmentów nadwozia, najczęściej „pod kolor”. W internecie nie brakuje ogłoszeń dotyczących sprzedaży „kompletów” obejmujących np. oba błotniki, maskę, zderzak atrapę chłodnicy itp. Sprzedawane są także całe nadwozia pocięte na połówki lub ćwiartki. Osoba, której uda się dokupić takie elementy w odpowiednim kolorze wystawia później odbudowany samochód w stanie, który nie boi się żadnych czujników grubości lakieru. Całe poszycie jest przecież pomalowane fabrycznie, bezwypadkowe z nominalną grubością lakieru. A to, co wydarzyło się pod nim pozostaje już tajemnicą sprzedawcy…

Należy w tym miejscu podkreślić, że samo ujawnienie faktu zastosowania bezwypadkowych elementów poszycia do naprawy pojazdu nadal go nie dyskwalifikuje! Odpowiedź na pytanie, czy był on naprawiony dobrze, czy źle może dać jedynie szczegółowe badanie w zakładzie blacharsko-lakierniczym na odpowiednim stanowisku pomiarowym.

**Duży wypadek, czy niewielka stłuczka?**  
A teraz w drugą stronę. Niedoświadczony kupujący wykrywa czujnikiem zwiększoną grubość lakieru na błotniku, masce i drzwiach. Czyżby samochód uderzył tą stroną w inne auto lub np. w słup? Możliwe. Ale możliwe jest również, że była to drobna szkoda parkingowa w postaci otarcia błotnika. Ślady lakierowania na sąsiadujących elementach wynikają tylko z tego, że lakiernik cieniował lakierem także inne elementy, aby ukryć niewielkie różnice nowego i starego lakieru, które wynikają choćby z jego wyblaknięcia od słońca. W praktyce idealny dobór lakieru do używanego auta jest bardzo trudnym zadaniem i większość dobrych lakierników dba o łagodne przejścia odcieni. Właśnie w tym celu robi się tzw. „wpyłki”.

Tylko te dwa przykłady pokazują, że nawet najlepszy czujnik grubości to za mało, żeby prawidłowo ocenić stan samochodu używanego. Warto poprosić o pomoc fachowca, który wie, gdzie zajrzeć i na co zwrócić uwagę. To żaden wstyd, ponieważ im droższy samochód, tym lepsze techniki maskowania śladów uszkodzeń.   
  
***Matas Buzelis z carVertical:*** *„W tym kontekście raporty carVertical okazują się bardzo skutecznym narzędziem. Jeśli czujnik grubości lakieru ujawni ślady napraw w zakresie, który pokrywa się z danymi ujętymi w raporcie, kupujący ma niemal stuprocentową pewność, że nikt go nie oszukuje. Jeśli czujnik pokazuje coś, czego nie ma w raporcie albo raport ujawnia coś, czego nie wskazuje czujnik, warto się nad tym dokładnie zastanowić i zrezygnować z zakupu lub odwiedzić najbliższy warsztat blacharsko-lakierniczy”.*