

«С ВАС ПЯТЬ ТЫСЯЧ ДЕВЯНОСТО РУБЛЕЙ»... У МЕНЯ ВОЛОСЫ ВСТАЛИ ДЫБОМ: «СТОЛЬКО СТОИТ ПЕРВОЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ?!»

Мне с улыбкой подали бланк заказ-наряда – проведенные работы, стоимость: «Подпишите, оплатите в кассе и получите ключ». Ну что делать – подписываю, оплачиваю, уезжаю. Пока мне отдают ключи, слышу от другого клиента – у него тоже машина гарантийная: «Ну, ребята, у вас есть и цены!»

Решала разобраться: что ж так дорого-то? Рассматриваю заказ-наряд: замена масла и масляного фильтра – это в регламенте ТО-1 полагается. Масло, естественно, самое дорогое – больше тысячи рублей, его характеристики раза в два выше, чем требует моя машина. Ну да бог с ним – хотели, наверное, как лучше. Замена топливного фильтра, замена фильтра салона... Стоп! А разве это нужно было делать? В регламенте технического обслуживания их нет! По документу и то, и другое меняют только через 45 тысяч километров пробега – а это уже, простите, третья ТО! Смотрю дальше: в расходных материалах – какая-то смазка WD-40 – кажется, она используется для обработки дверных замков, петель и фиксаторов. Этого в регламенте тоже нет. К тому же, на меня, оказывается, истратили целых полбаллончика этой самой смазки! Сколько ее нужно на самом деле – по капельке на каждый фиксатор! А следующая графа вообще вызвала умилительный смех: три пары перчаток. При ценах, которые не только мне кажутся высокими, они включили их в стоимость ТО – видать, втюрили над моей машиной трудились. А уж если так, то хотя бы для приличия на свечи посмотрели – их-то в любом случае чаще менять нужно, чем салонный фильтр! Но нет: колпак над свечами девственно грязен – к нему даже не притрагивались. И даже антифриз не долили, хотя его было явно меньше нормы.

И все бы ничего, только, заведя машину на следующий день, обнаружила, что на панели горит датчик неисправности подушек безопасности – проваландившись с моей машиной без малого пять часов, они «...что-то не так подкрутили или датчик зацепили...» – так, во всяком случае, мне объяснили в «Джемир-маге», куда я позвонила, обнаружив неисправность. Именно в «Джемир-маге» я купила год назад машину, поэтому именно сюда должна ездить теперь на техническое обслуживание – иначе гарантия не действительна.

То, что автосалоны безбожно дерут с гарантийщиками деньги, факт известный. Настолько, что свое не-

## Гарантийное обслуживание нового авто – головная боль автовладельцев

# «ДЖЕМИР-МАГ» ЛЮБИТ ЛОХОВ



ФОТО ЕВГЕНИЯ РУХМАНОВА

После такого «ремонта» проблем не оберешься...

довольство этим не раз выражали страховыми компаниями, которые вынуждены оплачивать ремонтные работы по заоблачным тарифам. Но в этом случае хотя бы не страдают сами автомобилисты! В моей же ситуации грабеж касается меня непосредственно. Проводя опрос среди друзей-автомобилистов на тему «Во сколько вам обошлось первое техническое обслуживание автомобиля?», получала разные ответы. Кому-то в 700 рублей (правда, масло и фильтр свои), кому-то – в полторы–две тысячи (с предоставленными салоном материалами), а кому-то – аж в семь! Как вы догадываетесь, самое дорогое обслуживание – для гарантийных машин. Отчего такой разлет цен? Решила провести расследование.

Не буду загружать читателей подробностями, скажу лишь, что разговаривала и с представителями ремонтных мастерских – как «дорогих», при автосалонах, так и дешев-

веньких частных, и с представителями страховых компаний, и с независимыми оценщиками, и даже с юристом общества защиты прав потребителей. И вот что получилось.

Первое – цена, к сожалению, лежит исключительно на совести автомастерских. По закону, к установленным тарифам они имеют право «довешивать» местные надбавки – тут уж мы ничего не сделаем. Другое дело – а вот это уже интереснее – никто не вменял нам в обязанность проводить ремонтные работы исключительно в салонах, где покупали машину: ТО – да, только там. А все остальное – где хотите. В догонах при покупке машины этот пункт продавцы, разумеется, учили – написали, что все виды ремонтно-технических работ на период гарантии вы должны проходить только у специалистов их сервиса. Это противоречит закону. К слову сказать, судебный процесс по этому поводу буквально на днях прошел в Екатеринбурге.

Автовладелец, недовольный качеством исполнения работ гарантийной мастерской, обратился в посторонний сервисный центр. Узнав об этом, автосалон, в котором он покупал машину, отказал ему в гарантии. Автовладелец обратился в местное общество защиты прав потребителей, те – в суд. И салон дело проиграл.

И, наконец, детали того самого технического обслуживания. Салонный фильтр действительно нужно менять только через 45 тысяч километров. Другое дело, что при наличии кондиционера, да еще при нашей экологии, после летнего сезона его желательно сменить. Именно «желательно», но не «обязательно». И это работники сервиса должны были со мной обсудить. Как и замену топливного фильтра, который, конечно, при низком качестве нашего бензина нуждается в ежегодной замене, но – опять же – по обоюдному согласию работников центра и владельца ав-

томобиля. А то, что сделали это молча, в законодательной практике называется «навязыванием услуг» и наказывается – нет, не сроком и даже не штрафом, но не заплатить за это вы имеете полное право.

Если только, конечно, вы уже не подписали все документы – как это сделала я. Председатель магнитогорского общества защиты прав потребителей Владимир Зябликов по телефону только навскидку отметил два нарушения моих прав работниками «Джемир-мага»: уже упомянутое навязывание услуг и нарушение в оформлении документов – оказывается, бланк заказ-наряда заполняется вместе с заказчиком – то есть с вами – до того, как вы оставляете машину на ТО. А ни в коем случае не передается вам уже заполненным после проведения работ. Иначе, как и в моем случае, вы рискуете переплатить за: 0,9 нормо-часов проведения работ (запомните: на первое ТО их по регламенту положено два, а мне ушли «джемировцы» приписали аж 2,9), топливный и салонный фильтры и смазку – итого, между прочим, 2460 рублей. Минусуем их от заплаченных мною 5090 рублей – получаем реальную стоимость первого ТО даже по высоким «джемировским» ценам – 2630 рублей – включая, между прочим, стоимость трех пар перчаток, над которыми дружно посыпались владельцы других автосалонов: ну не щедрый у нас «Джемир-маг», что делать-то...

При такой цене и таком подходе к делу можно, конечно же, задать и другой вопрос: а нужна ли она, эта гарантия? Ведь иномарки, как известно, ломаются крайне редко – особенно на первом году своей жизни. А вот за техническое их обслуживание вы платите чуть ли не втройне дороже того, что взяли бы с вас в более дешевой, но не менее качественной мастерской. Это я не с потолка взяла: спросите у любого клиента того же «Джемир-мага», как им нравится квалификация местного персонала, и они расскажут не одну сотню смешных историй – взять хотя бы мой датчик подушки безопасности.

И даже в том случае, когда вы уже постфакту увидели, что вам без вида на то согласия провели чуть ли не «капиталку» двигателя, вы можете отказаться оплачивать навязанные вам услуги – имеете полное право. Но только – ради бога! – не подписывайте никаких документов! Одна подпись, по сути, означает ваше согласие абсолютно на все, под чем вы подписались.

Кстати, как поведали мне в одном из автосалонов города, именно на таких лохах – а я тоже, как ни крути, в их числе – и держится этот бизнес в городе.

РИТА ДАВЛЕТШИНА.

# Оброк на детство?

## БЕЗОПАСНОСТЬ

**ОДНА ИЗ САМЫХ ОБСУЖДАЕМЫХ АВТОТЕМ** нового года – обязательное использование детских автомобильных кресел для перевозки детей младше 12 лет. Закон на этот счет вступил в силу с января и вызвал неоднозначную реакцию водителей.

Самыми подготовленными оказались семейные водители, заботящиеся о безопасности своего ребенка: многие стали использовать детские кресла задолго до принятия закона. Но таких, смеем утверждать, меньшинство. Подавляющее же большинство водителей предпочли игнорировать требования, считая это новым способом выколачивания денег с автомобилистов. Однако оперативные сводки ГИБДД доказывают, что задача безопасной перевозки детей актуальна: за первую декаду января в Челябинской области произошло

около десятка ДТП, в которых пострадали дети, перевозимые с нарушением правил. Один ребенок погиб...

Зачем нужны кресла? Нельзя ли обойтись штатным ремнем безопасности? Оказывается, нет. Ремни и надувные подушки безопасности рассчитаны на взрослых пассажиров, а ребенку в случае ДТП они могут еще больше навредить. Диагональный ремень безопасности как раз ложится на шею ребенку – легко представить, что произойдет в случае лобового удара и даже экстренного торможения. Специальные детские устройства безопасности, по оценке специалистов и данным тестов, снижают риск гибели ребенка и получения тяжелых травм при аварии в семь раз.

Однако выбрать детское кресло непросто. Прежде всего, оно должно соответствовать возрасту вашего ребенка. Сиденья подразделяются на пять групп в зависимости от возраста и веса ребенка. Обязательно обратите внимание на наличие регулировок высоты и ширины спинки, угла ее наклона, длины подуш-

ки, высоты боковой поддержки, подголовника, фиксаторов ремней безопасности, чтобы настроить кресло индивидуально. Приобретать сиденья для ребенка от четырех лет и старше вообще лучше вместе с ним – имеет смысл посидеть в разных креслах и купить наиболее удобное. И никогда не помешает проконсультироваться со специалистами, прежде чем совершить покупку.

Детское кресло – недешево: стартовая цена колеблется от полутора до трех тысяч рублей, за качественный импортный товар придется выложить 5–7 тысяч. Чем старше ребенок, тем дороже кресло. Именно дорогоизна и останавливает многих автовладельцев: они считают, что проще заплатить штраф гаишнику – сегодня это сто рублей.

Помните, что таксисты тоже обязаны использовать детские кресла. Это обернулось для них серьезной проблемой: кресло достаточно громоздко, стоит недешево и не всегда влезает в багажник. Руководство Госавтоинспекции Магнитогорска сообщило, что влас-

дельцы частных такси уже предупреждены об обязательном использовании кресел. Однако пока не довелось встретить ни одно такси, оснащенное им. Пошли другим путем: если клиент согласен перевозить своего ребенка без кресла, то в случае задержания за нарушение штраф оплатят он, а не таксист. В противном случае многие просто не берут клиентов с маленькими детьми. Владельцы таксомоторных фирм все громче заявляют, что для такси нужно сделать исключение: не обвязывать их использовать детские кресла. Мол, разрешалось же в советские времена не пристегивать ремнем в «Волге». Но тогда теряется весь смысл нововведения.

Получается, что безопасность ребенка по-прежнему зависит от благородства его родителей, большинство из которых считают, что обвязовка с детскими креслами – очредные игры руководства страны, а кресло – не помощник, а новый вид оброка на автовладельцев.

МИХАИЛ СКУРИДИН.