

Czy zakup nowego samochodu ma sens ?

Zakup nowego samochodu spełnia w nas dwie potrzeby: dobrego samopoczucia związanego z prestiżem jaki daje nam nowa bryka i mobilności wynikającej z tego, że możemy dowolnie zmieniać miejsce pobytu.

Wbrew pozorom sprawa psychologiczna okazuje się w wielu przypadkach sprawą podstawową przy decyzji: jaka bryka. W końcu nie jest nam obojętne, jak ocenia nas środowisko, gdy wysiadamy z konserwy lub gdy stoimy w korku. Poprzez dobry zakup można w sposób krótki i zwięzły zakomunikować społeczeństwu na co nas stać lub - coraz to częściej - na ile możemy się jeszcze zadłużyć. Czasami dobry zakup może spowodować, że upierdliwego sąsiada trafi szlag albo - unikając bezpośredniego mobingu - spowodować, że szef dostanie rozstroju nerwowego, gdy zajedziemy odjazdową karetą na parking zatrudniającej nas firmy. Nie mówiąc o tym, że laski też lecą na gościa w eleganckiej limuzynie, a na autostradzie widząc w lusterku kratki niektórych modeli, samochody jadące przed nami ustępują nam miejsce.

Nowy samochód daje częstokroć poczucie wzrastającego dobrobytu. Widać to na przykładzie Chin. Jeszcze 20 lat temu Mr. Wong jeździł do pracy na rowerze. Obecnie standard życia Mr. Wong'a poprawił się w do tego stopnia, że stać go nawet na prestiżową maszynę. Wprawdzie czas przejazdu tej samej trasy się nie skrócił, a w wielu przypadkach nawet przedłużył, ale za to Mr. Wong nie musi pedałować, tylko siedzi sobie wygodnie w korku, przy upałach może nawet skorzystać z klimatyzacji, a w zimie z ogrzewania pupy błyszcząc prestiżem wobec wyprzedzających go rowerzystów. Podobnie z Kowalskim w innej części świata. Kowalski dojeżdżał niegdyś z Żoliborza na Żerań w zatłoczonym i rozlatującym się ikarusie. Obecnie - po podwyższeniu stopy życiowej - Kowalski nie musi się już gniesć jak sardynka w konserwie, ale podobnie jak Mr. Wong może skorzystać z wygody jaką daje nam stanie w korku. W obu przypadkach pokonanie odległości nie ma znaczenia. Podstawową sprawą jest mianowicie prestiż jaki odczuwa podróżny. Im dłużej tkwi w korku, tym więcej osób w wyprzedzających go ikarusach może popodziwiać jego życiowy dorobek. Gdy na jeden lub dwa dni trzeba samochód oddać do naprawy zarówno dla Kowalskiego jak i Mr. Wong'a sytuacja staje się nie do zniesienia. Nacisk społeczny jest tak duży, że na myśl o tym, że trzeba by powrócić do roweru lub ikarusa sprawia, że podróżni wolą wziąć urlop niż zgodzić się na - w ich oczach - upodlenie i utratę twarzy jakim byłby powrót do środków komunikacji z poprzedniej epoki.

Moje rozważania nie ograniczę jedynie do psychologii komunikacji. Również i sprawy mobilności mają niekiedy wpływ na zakup samochodu. Wydawałoby się, że sprawa prędkości ma tu podstawowe znaczenie. Gdy byłem chłopakiem sprawdzaliśmy stojące na ulicy samochody, ile mają na liczniku. Gdy pojawiała się liczba 200 lub 220 km/h dostawaliśmy rumieńców. Dzisiejsze współczesne karoce mają standardowo min. 220 km/h lub więcej przy czym nic z tego nie wynika, bo prędkość poruszania się jest jednym z najmniej ważnych punktów jaki – racjonalnie rzecz biorąc – należałoby wziąć przy zakupie bryki. Nadmienię jedynie, że w większości państw świata w najlepszym przypadku przekroczenie 130 km/h (a najczęściej już 30km/h lub 50 km/h) jest wykroczeniem ściganym radarem. A za wyczyn osiągnięcia 200 km/h można przy odrobinie szczęścia znaleźć się na newsie. Dlatego w większości przypadków konstruowanie samochodów szybkich jest jedynie stratą czasu, a kupowanie takich niepotrzebnym trwonieniem własnych finansów.

Również zakup samochodu o dużej mocy silnika może być poważnym obciążeniem sumienia. Jak wiadomo, im mocniejszy silnik, tym więcej spala nieodnawialnych surowców energetycznych. Co gorsza taki silnik produkuje wrogi naszemu klimatowi dwutlenek węgla, co wsparte jest nawet autorytetami noblowsko-moralnymi. Dlatego trzeba mieć nie lada siłę przebicia, aby postawić się

naukowym autorytetom spełniających rolę kapłanów społecznych i zachować się jak ciemny chłop na roli kupując takie cacko.

Jak wiemy od licznych autorytetów noblowsko-moralnych motoryzacja nie tylko niszczy środowisko naturalne i klimat, ale ponadto jest zagrożeniem ogólnym i dlatego jest ścigana rygiorem prawnym. Już wkrótce każdy centymetr kwadratowy nawierzchni będzie pod stałą obserwacją kamer, radarów i satelitów. Nie przemknie się nie zauważona nawet szara mysz, a co dopiero limuzyna. Stałe nagonki na kierowców spowodowały w krajach tzw. rozwiniętych zmianę mentalności, co objawia się w strajku kupujących nowe samochody.

Dlatego właśnie zgodnie z wytycznymi poprawności politycznej najbardziej po łbie dostało się ostatnio tej branży, która okropnie niszczy zarówno środowisko jak i klimat. W sumie wierząc autorytetom należałoby się z tego faktu niezmiernie cieszyć. Jednakże establishment okazał się tutaj zupełnie niekonsekwentny. Zamiast się cieszyć z upadku branży, która ma tak wiele na sumieniu w opinii autorytetów noblowsko-moralnych, to zaczęto iść na kompromisy i przy pomocy wyciągania ostatniego grosza z kieszeni biednego podatnika dokładać do zakupu nowej bryki, aby w ten sposób stymulować popyt tej grzesznej branży. W ostatnim czasie - w zależności od kraju - można w państwach tzw. wysokorozwiniętych za zesrotowanie starej bryki, na którą czeka wielu Afrykańczyków otrzymać dopłatę kilku tysięcy euro lub dolarów do nowego auta.

Mieszkańcy tzw. państw wysokorozwiniętych połapali się, że nastąpiła zmiana paradygmatu i nie są już skorzy do zakupu nowej bryki bez dopłaty na ten cel ze strony lewiatana wyciągającego im i tak kasę z portfela. Zresztą państwa finansują się poprzez motoryzację niszczącą środowisko i klimat, i biorą to na swe własne sumienia. Wyobraźmy sobie, że z dnia na dzień wszystkie samochody przeszłyby na paliwo, jakim jest woda (a w zasadzie wodór). Bez popytu na ropę i innych nieodnawialnych źródeł energii być może przeżyliby szejkwowie i ruska mafia, ale bez akcyz, VAT-ów etc na paliwa gazo- lub ropopochodne nie przeżyłoby żadne państwo wysoko lub nisko rozwinięte. Dlatego w interesie państw leży, aby motoryzacja nie upadła i to nie ze względu na prestiż lub mobilność niewolników, ale ze względu na dochody czerpane z opodatkowania paliw nieodnawialnych. Mogę sobie zupełnie dobrze wyobrazić, że państwa tzw. wysokorozwinięte będą rozdawały (może nie te najdroższe i prestiżowe, ale te standardowe) samochody za darmo, byleby tylko niewolnik zasiadł za kierownicę, bo mobilność kontrolowana przez system radarowo-kamero-satelitarny, to nie tylko akcyzy i VAT-y od paliw, ale również i mandaty oraz kary za przekroczenie prędkości, złe parkowanie etc., które to stają się coraz to większym uzupełnieniem dochodów pustych i tak kas wielu gmin i większości państw świata. Bez niszczących środowisko i klimat automobili system kontroli każdego centymetra kwadratowego nawierzchni okazałby się pełnym fiaskiem finansowym na skalę międzynarodową, o których to skutkach lepiej nie myśleć. Inwestowanie w system kontrolowania kamerami, radarami i satelitami nie przyniosłoby dochodu, gdyby nagle zniknęły wszystkie grzeszne środki komunikacji, do których auto niewątpliwie należy.

W całym bilansie za i przeciw kupowaniu nowego samochodu można dojść do wniosku, że za zakupem nowej maszyny przemawia poczucie prestiżu, które w wielu wypadkach zastępuje niekończące się wizyty u psychologa. Drugim niewątpliwym plusem jest mobilność, jeżeli nie mamy zbyt wielu oczekiwań co do prędkości. Żyjemy w zaawansowanej wiekiem cywilizacji schyłkowej, a jak wiadomo podeszły wiek nie przemawia za pośpiechem.

Natomiast na niekorzyść zakupu nowej karocy przemawia inny argument, który już dawno temu zauważyli gospodarzni Afrykańczycy i dlatego są zrozpaczeni widząc jak to „imperialiści” zesrotowują zupełnie przyzwoite maszyny. Okazuje się, że część handlarzy zabrała się za nielegalną działalność i zamiast niszczyć złomy wsadzają je na promy i wysyłają za morze. Stare graty są nie tylko korzystniejsze z punktu widzenia finansowego, ale są o w wielu wypadkach

bezpieczniejsze. Współczesne najnowsze osiągnięcia techniki są nafaszerowane high-tec do granic wytrzymałości. Jeżeli więc siada komputer pokładowy, to w ciągu jednej sekundy wysiada wszystko: system kierowniczy, system hamulcowy, światła, wspomaganie, wszystko na raz. Można zostać nagle bardzo zaskoczonym, gdy takie cacko niespodziewanie wyrwie się spod naszej kontroli. Starym modelom to nie grozi. Zanim się coś sypnie zwykle coś stukną, klupie lub wydaje dźwięki ostrzegawcze. Krótko mówiąc awaria jest kontrolowana. Nie mówiąc o tym, że co sprytniejsi przy pomocy śrubokręta i młotka usuną samodzielnie wiele usterek w garażu.

Warto jeszcze zauważyć inny argument, który jest po stronie zakupu starego rupiecia. Zakup nowej maszyny to wspieranie obecnego systemu, który finansuje się poprzez okładanie zmotoryzowanych podatkami. Dlatego nie bądźmy frajerami. Kupujmy nowe auto tylko wtedy, kiedy lewiatan nam do niego dopłaci, albo poczekajmy jeszcze dłużej, być może sfinansuje nam już wkrótce w 100 %. Przygotujmy za to sporo kasy na akcyzę, VAT-y, kary, mandaty i mauty. Sposób finansowania mobilności zaczyna się zmieniać. W krajach tzw. wysokorozwiniętych już się połapali, że nastąpiła zmiana paradygmatu w neotalitaryzmie. Bez dopłaty nikt się już tam nie kwapi do zakupu nowej bryki.

Maciej Jachowicz