



Álló- vagy hullócsillagok?

A német Dekra biztonságtechnikai központban az egyik vezető autómárka modelljének töréstesztjét végezték el eredeti és utángyártott karosszériaelemmel javított gépkocsin. Az eredmény megdöbbentő!

„A különbség már az ütközés előtt nyilvánvaló volt, mert az utángyártott elem gyorsabban rozsdásodott, a beépített elem röntgenrajza arról tanúskodott, hogy nem tökéletes a hegesztési varrat. A töréspróba során az is bebizonyosodott, hogy a nem gyári pótalkatrésszel nem működött az ütközési energiát „menetrendszerűen” elnyelő, tervezett ütközés. A motorházfedél kiszakadt és azzal fenyegetett, hogy nagyobb tempóban mindenkit letarolva elrepül. A karambol következtében olyan részegységek is sérültek a gyengébb, 40 százalékkal alacsonyabb széntartalmú, vékonyabb lemezből készült, nem gyári alkatrész hibájából, amelyek a másik próbánál épek maradtak.”

(Figyelő 2004/17.)

Az autót nem azért vesszük, hogy összetörjük. Mégis, amikor autótípust választunk, megnézzük, vajon hány csillagot ért el a törésteszteken? A biztonság okkal érdekli az embereket, így az autók biztonságát mérhetővé kellett tenni. Ennek érdekében szabványosították az átlagos baleseteket.

Mi történik, ha én egy átlagos, 175 cm magas és átlagosan 78 kg tömegű férfi vagyok, aki az autóban bekapcsolt biztonsági övvel „szabályosan” ülve, két kézzel fogja a kormányt, és „véletlenül” 64 km/órás sebességgel frontálisan egy deformálódó fémfalnak ütközik az orr-rész 40 százalékával? Ennek a balesetnek a kimenetele már azelőtt megjósolható, hogy beszálltam volna a kocsiba, hiszen az autó töréstesztjét is egy ilyen „átlagos” balesetnél végezték el. Ez a szimulált baleset jól jellemzi az autóm biztonságosságát. Ha nem is vagyok átlagos termetű és nem is pont 64 km/órával ütközöm, az autóm attól még ugyanúgy megérdemli a törésteszten megszerzett csillagokat. Öt csillag az öt csillag, mindegy hány centi és hány kiló vagyok, hiszen az autó ugyanaz, mint a törésteszten.

De vajon tényleg ugyanaz? Nem kellett kicseréltetnem egy-két alkatrészét? Ha igen, akkor biztosan ugyanazt az alkatrészt kapta, mint amivel a gyárból kijött? Gondolatban még tovább megyek. Tegyük fel, hogy egy karosszéria- javításnál nemcsak a gyári alkatrészeket, hanem a márkaszervizek „gyári szakértelmét” is mellőzöm. Ekkor az alacsonyabb széntartalmú lemezek a szakszerűtlen hegesztéseknek köszönhetően, még annyi védelmet sem nyújtanak, mint a fent leírt töréstesztben.



Nos, a továbbiakban még gondolatban sem vagyok hajlandó ezzel az autóval közlekedni, ezért jó áron megszabadulok tőle... Gondolat bezárva.

A valóságban sajnos a festékvastagság, a huppogó lemezek, valamint a fél centiméteres illesztési hibák hamar elárulják a turpisságot, és többet kell engednem az árból, mint amennyit a javításnál megspóroltam.

A modern önhordó karosszériájú autóknál a karosszériaelemeknek már nemcsak esztétikai, hanem igen komoly teherviselő, energiaelnyelő szerepük is van. Ha Opel gépkocsiján karosszéria elemet cseréltet, mindig ragaszkodjon az eredeti Opel alkatrészekhez, és az Opel Márkaszervizek nyújtotta szakértelemhez, különben elveszhetnek csillagai!