

# Járműipari hamisítások

Ausztráliában az illetékes hatóságok hamisított KTM mopedekeket foglaltak le. A hatósági vizsgálat szerint a mopedekek kiválóan hamisított termékek, mondanunk sem kell: „Made in China”. Különböző használati cikkek és ötletek kopírozása olyan régi, mint maga az emberi társadalom. Nincs is ebben semmi különös, ha a megfelelő keretek között marad – sőt ebből az ún. kopírozásból sok olyan fejlesztés is lett, ami jobban sikerült, mint az eredeti. Így indult a modern japán ipar.

Persze ehhez az kell, hogy aki „utángyárt”, az pontosan tudja, hogy mire kell ügyelni. Mindenekelőtt a legfontosabb az, hogy az utángyártott alkatrész sokkal olcsóbb legyen, mint az eredeti. Csak ezért veszik meg. Sokan tudják, hogy a minősége rosszabb vagy sokkal rosszabb, mint az eredeti alkatrészé, de mégis megveszik, mert elég sok öreg autónál (8–10 éves, vagy még öregebb) – az a helyzet, hogy a gyári szervizben végzett javítás + alkatrészkiadás együtt többbe kerülne, mint az autó piaci értéke. Biztonsági szempontból azt kell azonban mondani, hogy például csak egyfajta fék a jó fék – éspedig az, ami mindenkor úgy működik, ahogy kell. Tragikus módon egyes, viszonylag olcsón utángyártható alkatrészeknek – így például a fékalkatrészeknek, de a karosszéria-lemezeknek is – meghatározó a biztonsági szerepe. A nagyonbiztonság sem másodlagos, például ha a szűrőket nézzük.

## A Jiangling/JMC Landwind terepjáró esete az EU-ban

Az autó Kínában készül, és nagyon hasonlít az Opel Frontera terepjáróhoz. A „nagyon hasonlít” helyett azt is lehetne mondani, hogy egy (kevésbé jól sikerült) kópiája a Fronterának. Először – hivatalosan – a frankfurti IAA-n mutatták be a kínaiak 2005-ben. Ezt az autót az importőr LWMC Ltd. forgalmazza, például Hollandiában és Németországban is. Az autó Németországban alapkitételben 15 000 euróba került, és az ár miatt senki nem számított jó minőségre vagy kitűnő kidolgozásra. Mivel az ADAC is kíváncsi volt, hogy milyen minőségű az autó, ezért azt egy 64 km/h sebességgel történő, szabványos frontális ütközéstartestnek vetették

alá. Az eredmény: az ADAC szerint az eddig tesztelt autók között a Jiangling/JMC Landwind volt a legrosszabb. A vezető semmiképpen nem élte volna túl a karambolt. A 2 tonnás autó karosszériája, utastere összeomlott. A kormány extrém módon benyomult az utastérbe, és veszélyes fejsérüléseket okozott a próbabábnak. A lábtér és a műszerfal szintén veszélyesen közel került a vezetőhöz. A végeredmény: a vezető feje, a bordák, a medence és a lábszár súlyosan megsérül. A teszt végeredménye: 1 pont a maximálisan elérhető 16-ból! Az 50 km/h sebességgel elvégzett oldalütközéstartest eredménye sem volt jobb. Itt a vezető szintén erős fej- és mellkasi sérüléseket szenved. Az ajtó – deformációja következtében – csak különböző szerszámokkal volt nyitható, ami különösen megnehezíti a baleset után a sérültek mentését. A teszt végeredménye: 12 pont a maximálisan elérhető 16-ból. Végül pedig az utasvédelem-teszt végeredménye: 13 pont a maximálisan elérhető 37-ből!

A gyártó, az LWMC kommentárja az esethez a következő volt. Az autót az ISO 9001-9002 szabvány szerint gyártották (hol van erről a tanúsítvány?), és több töréstartestet sikeresen teljesített (melyek ezek, hol és mikor?!). Ezenkívül az autó (az Opel Frontera kópiája) rendelkezik az ún. China Compulsory Certification (CCC) tanúsítvánnyal, ami a törvények és a biztonsági előírások betartásáról gondoskodik Kínában. Ezek után azt lehet mondani, hogy ha a törvények és előírások gyakorlati alkalmazása így néz ki Kínában, akkor ezekből az európai vagy akár melyik más fogyasztó jobban teszi, ha köszöni szépen, de nem kér belőle. Mert ki akar meghalni vagy nyomorék lenni egy olyan karambolnál, ami után még egy normál európai kisautóból is kevés

sérüléssel kerülhet ki? Az EU-ban egy autótípus eladhatóságának egyik előfeltétele a megfelelő végeredményű ütközési teszt. Az LWMC – hogy mégis el tudja az autót Nyugat-Európában adni – megkérvenyezte az EU-nál az ún. „egyedi bejelenthetőségi engedélyt”, mivel a típus forgalmazására az ütközési teszten elért rossz eredménye miatt nem kaphatna engedélyt. Ez azt jelenti, hogy minden egyes JMC Landwind terepjáró „egyedi prototípusként” lenne eladható. Emiatt az eset miatt az Európai Parlament és az Európai Unió Bizottsága az autók bejelentési törvényeit az EU-ban meg akarja változtatni, hogy ilyen eset többet ne forduljon elő. Különösen a német kormány akarja ennek az ún. „egyedi bejelenthetőségi engedélynek” a megváltoztatását, a saját fogyasztói, és autóiparának a jogos védelme miatt.

Kérdésünk: miért ilyen rossz a JMC Landwind terepjáró ütközéstartestjének végeredménye? Mérési eredmények és laborvizsgálat nélkül csak találgatni lehet, itt azonban egy dolog több mint valószínű: a beépített karosszérialemezek minősége is gyengébb az Opel eredeténél. Ez egyúttal azt is jelenti például a karosszéria javító számára, hogy karambolos autó javításánál igenis ügyelni kell a beépített lemez minőségére is, tehát arra, amivel „foltozunk” (nem elég a jó hegeszthetőség és a forma). Ha erre nem ügyelünk, akkor előfordulhat, hogy szerencsétlen esetben, egy újabb karambolnál az utasok súlyosabb sérüléseket szenvednek – éppen azért, mert a karosszéria merevsége gyengébb lett az utólag behegesztett gyengébb minőségű lemez miatt.

A másik ide tartozó dolog: a Mercedes Benz az A-osztály ún. jávorszarvaszeszten elért rossz eredménye után bevezette az ESP-t. Tehát az autót technikailag

megváltoztatta, és az autó stabilitási hibáját kijavította. Az LWMC nem változtatta az autót műszakilag, hanem megkeresi azt a kikaput az uniós törvényekben, ami feljogosítja, hogy az autót a rossz minősége ellenére el tudja adni. Ezt lehet nevezni a „profit maximalizálásának” – vannak azonban olyanok is, akik ezt máshogy nevezik...

## Mi a helyzet az utángyártott alkatrészekkel?

Mi fontos tehát egy ipari termék készítésénél, utángyártásnál a gyártónak? Például a konstrukció vagy ahogy most nevezik, a design. Itt a legjobb, ha eredeti tervrajzok is rendelkezésre állnak. Ha nem, akkor gond lehet – az egyik neves európai autógyártó cég fejlesztője például többoldalas cikket közölt arról, hogyan változik egy lekerekítési rádiusz (figyelem: 0,5 mm eltérés már sokat számít!) kapcsán egy adott alkatrész szilárdsága. Tehát már kis eltérések is nagy gondot okozhatnak. A design egyébként nem is kellene az utángyártónak, de ebből lehet tanulni, és ez egy fontos aspektus. Ezután jön a gyártás: anyagösszetétel, gyártástechnológia (az esetleges hőkezelési technológiájával, ami nem egyszerű). Itt is ezernyi gond adódhat: gondoljunk például öntött könnyűfém felninel az öntési lunkerekre, a megfelelő anyagösszetételre, és az ezt követő minőségbiztosítási vizsgálatra (pl. ultrahangosra stb.). Vagy például a féktárcsa dinamikus kiegyensúlyozására. Ha ezt egy utángyártó ugyanúgy megcsinálja, mint az eredeti beszállító, akkor már nem is olyan olcsó az utángyártás – tehát pont azt veszti el, ami miatt a piacon egyáltalán jelen lehet. A gyártástechnológiai adatok, gyártási rajzok a legfontosabbak az utángyártáshoz. Ezek után jönnek a tesztek a gyári és a hatósági specifikáció alapján. Ezeket a specifikációkat egy egyszerű „no name” cég biztosan nem kapja meg – nem is áll vele szóba az autógyártó. Ezek csak a főbb keretek, természetesen minden lépésben a minőségbiztosítás is ott van.

A helyes utángyártáshoz tehát legalább annyi gyártási adatra van szükség, mint a helyes gyártáshoz. Amit az utángyártó megspórol, az a fejlesztési idő és az egyéb fejlesztési költségek. Amit semmiképpen nem tud megspórolni, az utángyártási technológiai adatok beszerzése és interpretációja. Amit sokszor szintén megspórol, az eredeti mi-

nőségbiztosítási eljárás (mivel már eleve tudja, hogy az ott leírtakat nem teljesíti), valamint ez gyakran nem is áll a rendelkezésére.

## Konkrét esetek utángyártott alkatrészek által okozott problémákra

Egy újból felépített karambolos Golf II GTI-nél évente átlagban kétszer megrepedt a ragasztott első szélvédő. A probléma egy, a McPherson felfüggesztés és a szélvédő környékére utólag behegesztett – nem eredeti – javítólemezre volt visszavezethető. A nem eredeti javítólemez puhább volt, mint az eredeti, és ezért a ragasztott szélvédő erősebb torziós nyomatékot vett fel a karosszériától, mint amennyit az üveg hosszú távon el bírt viselni. Ezért repedt meg az üveg olyan gyakran. A jelenség azonnal megszűnt, amikor egy toronymerevítőt beépítettek az első futóműhöz, felülre. (Alulra is lehet egyébként keresztmerevítőt beépíteni a Golf II-nél, az első futómű tartókeretéhez.) Ezáltal egyébként a kormány is közvetlenebb lett, és a szélvédő többet nem repedt meg látszólag ok nélkül. Itt meg kell még jegyezni, hogy a fent említett autót „megfelelően” vezették, tehát mindegyik fokozatban ami a csövön kifért. Ahogy az ember egy GTI-t általában vezet. Ezért is „dolgozott” a karosszéria elég intenzíven, főleg kanyarban.

## Hát akkor mi is itt a fő gond?

Ebben a komplikált helyzetben a hétköznapi autótulajdonos nem képes megkülönböztetni az eredeti alkatrészt a jól álcázott (és esetleg rossz minőségű) utángyártottól. Mivel az utángyártók az esetek többségében jól álcázzák magukat, sokszor csak egy dolog marad, a próbaút – sokszor sajnos már későn. Itt remélhetően az első durva hibák kijönnek (nincs rendes fékhatás stb.).

## Mire kell (többek között) az alkatrészvásárlásnál ügyelni?

- Vigyázni kell a túl olcsó alkatrészekkel különösen akkor, ha az alkatrészt nem szakkereskedésben árusítják.
- Lehetőleg szaküzletben vagy gyári szervizben vásároljunk, ne pedig különböző piacokon.

- A gyártó cég logója nemcsak a csomagoláson található, hanem az alkatrészen is, a megfelelő helyen.
- Originál alkatrészekon EG engedélyszám és vizsgálati szám is megtalálható. Könnyűfém felniken a gyártó jelen kívül még TÜV vagy DEKRA- szám is található.
- A gyártó cég neve az olcsó utángyártott alkatrészekon gyakran helytelenül van írva és az eredeti gyártó cég logója sem egyezik meg pontosan az utángyártott alkatrészen feltüntetett logóval.

## Végezetül

Figyelem: nem minden utángyártott alkatrész rossz minőségű. Gondoljunk például egy jó cég, kiváló szakembergárdája által, jó minőségű anyagokból felépített lengéscsillapítóra, ami ez által jobb és drágább is lehet, mint az eredeti. Itt most inkább az elrettentő negatív eseteket mutattuk meg, hogy erről is legyen egy kis információnk. A szerző is tudja: könnyen beszél az, akinek van pénze, de mégis érdemes az alábbiakon is elgondolkozni: egy kereskedelmi dolgokban járatos szakember mondta: „én nem vagyok olyan gazdag, hogy megengedjem magamnak, hogy olcsó dolgokat vásároljak”. Mi van emögött? Nyilván az, hogy már középtávon is jobban megéri jó minőségű árut, illetve szolgáltatást vásárolni, mivel az tovább tart, és több örömet okoz a tulajdonosnak, mint az olcsóbb, ami rosszabb és kevesebb ideig is tart. Emiatt a drágább árú esetenként még annak is jobban megéri, akinek szerényebbek az anyagi lehetőségei.

**Ponyiczky László**

## A globalizációról

Herbert Marcuse ír az „Egydimenziós ember” előszavában a társadalomról oppozíció nélkül. „Itt az idő, hogy beszéljünk a globalizáció korában az európai iparról – oppozíció nélkül. Ez alatt azt értem, hogy egyes európai ipari konsernek vezetői ellenállás nélkül kiszolgáltatják cégük évtizedek alatt felhalmozott know-how-ját a kínaiaknak – gyakorlatilag ingyen. Teszik ezt egy pillanatnyi (páréves), neveltségesen alacsony profit miatt – hogy aztán a kínai ipar később lesöpörje őket a piacról a saját termékükkel, a saját fejlesztésük alapján – amelyet ajándékba adtak.”