

Tanulságos történetek szakértői szemmel II.

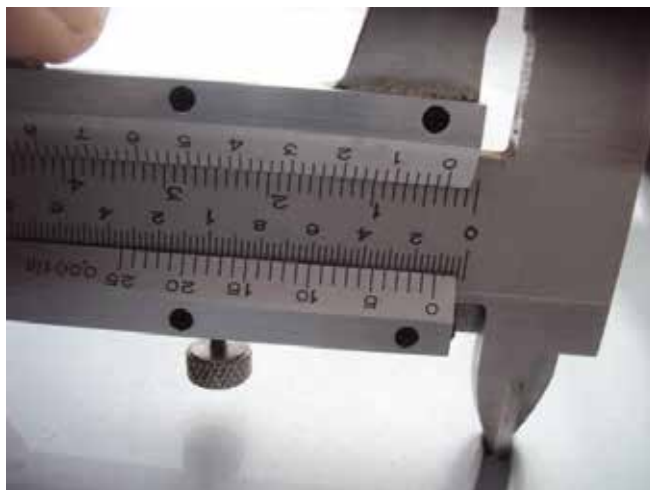
KAROSSZÉRIA JAVÍTÁS

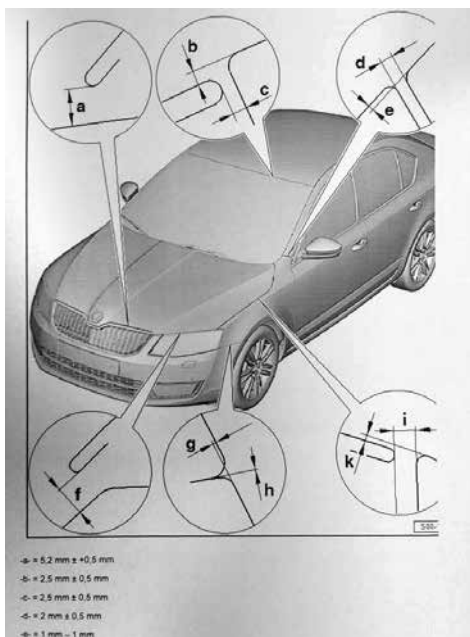
Sajnos előfordul, hogy a szervizek, a gépjármű-tulajdonosokat laikusként kezelve, átlépnek egy olyan határt, amikor már a vizuálisan is látható hibákkal adják át a gépjárműveket, és még ezek szembesítése során is elhatárolódnak a garanciális kötelezettségeiktől. Nézzünk rá egy olyan példát, mely úgy gondolom, hogy joggal gondolkodtatja el a szakmájukat magukénak érző szakembereket, hogy egyáltalán hogyan engedheti meg magának egy magára adó karosszériás műhely az alábbi „szolgáltatást”.

Nézzük az előzményeket, melyek szintén rámutatnak arra, hogy a szakmai „nemtörődomség” milyen problémák melegágya lehet. Egy 2 éves középkeletű kategóriás személygépkocsi motorházteteje az egyik két számjegyű főúton 75 km/h sebességgel közlekedve, minden előzetes probléma, illetve jelzés nélkül belevágódott a jármű szélvédőjébe, a körülményekhez képest szerencsés kimenetelű balesetet okozva. A járművet a mobilitásgarancia keretében autómentővel szállították szakszerűen a legközelebbi márkaszakszervizbe. (A történeti hűséghez tartozik, hogy egy kisebb koccanásos balesetből adódóan a jármű 3 hónappal azelőtt

javításon volt az adott szakszervizben, ahol a front karosszériaelemek cserélésre kerültek a motorháztetővel együtt.) A beszállítás után megállapítható volt, hogy az előzetesen „javítva” átadott jármű motorháztetőjének teljes zárszerkezete az alsó szerkezeti egység helyén maradt, míg a motorháztető a szélvédőbe csapódott. Ilyen előzmények után azt hihetnénk, hogy a szerviz illetékesei megkönnyebbülve, hogy nem lett nagyobb baleset, és ezáltal a büntetőjogi esetleges felelősség nem vetődött fel, immár fokozott odafigyeléssel, maximális gondossággal végezték el az ismételt karosszériajavítást. Ezen ismételt

javítás után azonban a használat során egyrészt a bal oldali ajtónál esőzés után vízbefolyást észlelt a tulajdonos, valamint a karosszériajavítás laikus általi alaposabb vizuális megvizsgálása után a szakszerűséggel kapcsolatban kétségek merültek fel mintegy a jármű átvétele után 2 hónapon belül. Nézzük meg, hogy milyen megállapítások születtek a karosszériaelemek illesztési/illeszkedési vizsgálata után: A motorháztető mind a bal, mind a jobb oldalsó szélének vonala, valamint mind a bal, mind a jobb oldali sárvédő felső, a motorháztető felé eső élvonalára nem fut párhuzamba, valamint a motorháztető szélvédő felé eső sarki „letörésének”





– viszonyítási alapként kezelve a jobb oldalt, mely nem volt javítva – megállapítható volt, hogy a bal oldali ajtóknál a bal hátsó ajtó első élvonalára, és a bal első ajtó hátsó élvonalára közötti távolság nem egyenletes, tehát a látható karosszériavonalak nem párhuzamosak, valamint a bal hátsó ajtó síkjában a gépjármű eleje felé tekintve látható, hogy a bal első ajtó felső, a „B oszlophoz illeszkedő” pontja több mm-rel eláll, kifelé dőlve nincs síkban a bal hátsó ajtósíkkal, ami szemmel láthatóan lefelé szűkülően változott.

Ezekből jelen vizsgálatot érintő értékek: $d = 4,2 \text{ mm} \pm 0,5 \text{ mm}$

	gyári	gyári FTH	gyári ATH	mért
1	4,2	4,7	3,7	3,9
2	4,2	4,7	3,7	3,7
3	4,2	4,7	3,7	4,2
4	4,2	4,7	3,7	5

Gyári előírás, hogy a hézagméretek beállításához vagy ellenőrzéséhez pl. a beállító sablont – 3371 – kell használni. A függőleges vetületben mért értékek

vonala nem párhuzamos, szemmel láthatóan befelé/felfelé növekedő szögben eltérő az „A” oszlop karosszériaelemének a szélvédő alján lévő vonalvezetéstől mindkét oldalon.

Joggal mondhatjuk, hogy legyünk objektívek, és mind a márkaszervizektől, mind a független szervizektől elvárható, hogy ilyen esetben is megnézik és követik a gyártóművi előírásokat.

Ezekből az adott vizsgálatot érintő értékek:

oldalhézag: $k = 1 \text{ mm}$,

$i = 2,8 \text{ mm} \pm 0,5 \text{ mm}$

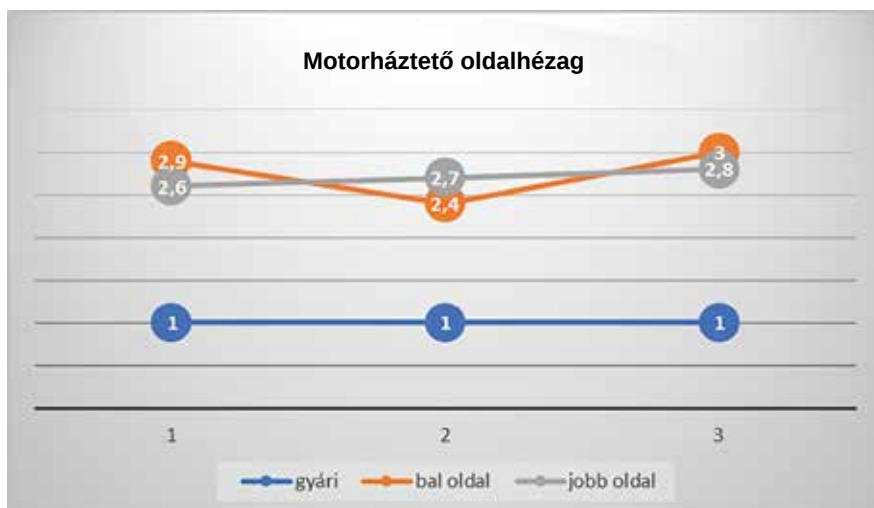
Gyárilag előírva, hogy a hézagméretek beállításához vagy ellenőrzéséhez pl. a beállító sablont – 3371 – kell használni.

Motorháztető felső „letörés”:

gyári	gyári ATH	gyári FTH	bal oldal	jobb oldal
2,8	2,3	3,3	3,2	3,8

A számok tehát hitelesen igazolták a vizuális ellenőrzésnél feltárt hibát. És akkor még a vízbefolyás miatt beszélnünk kell a bal oldali ajtóról.

Hogyha összehasonlítottuk a gépjármű bal és jobb oldalát, akkor





tendenciája igazolta, hogy reális lehetett a tulajdonos azon állítása, hogy eső után az autó ajtajának megnyitásakor nagyobb mennyiségű víz loccsan ki az ajtórésből, mely ok-okozati összefüggést mutat a helytelenül beillesztett karosszériaelemekkel.

Ezek után talán nem volt meglepő, hogy a javított elemeken festékrétegvastagság-mérést végeztek, melynek értékei a gépjármű egyes karosszéria-elemein 900–1200 mikron között volt meghatározható.

Aki szakmai szemüvegen keresztül olvassa e sorokat, annak remélhetőleg kapásból legalább két jogszabályi követelmény egyből beugrik:

A gépjárműfenntartói tevékenységre vonatkozó 1/1990. (IX. 29.) KHVM rendelet a karosszéria javításra előírja, hogy a tanúsítási kötelezettség az elvégzett munka, valamint a jármű menettulajdonságainak alakulása és az alapvető szerkezeti részek elhelyezkedése szempontjából fontos – javítás utáni – méretek megfelelőségének igazolására terjed ki, míg fényezésnél az elvégzett munka leírása az elvárás.

A 249/2004. (VIII. 27.) Korm. rendelet szerint, ha a Polgári Törvénykönyv szerinti fogyasztó és vállalkozás közötti szerződés tárgya a fogyasztó által megrendelt, a Mellékletben felsorolt javító-karbantartó szolgáltatás (a továbbiakban: szolgáltatás), és a szolgáltatásnak az általános forgalmi adót és az anyagköltséget is magában foglaló díja a húszezer forintot meghaladja, a szolgáltatást nyújtó vállalkozást jótállási kötelezettség terheli. A jótállásból eredő jogokat a szolgáltatás tárgyát képező dolog (a továbbiakban: dolog) tulajdonosa érvényesítheti, feltéve, hogy fogyasztónak minősül. A jótállás időtartama hat hónap.

A fentiek alapján talán nem meglepő azon állítás, hogy mivel a márkaszerviz

szakműhelyeknek rendelkezésre állnak/ rendelkezésre kell állnia mind a fentiekben is behivatkozott gyártóművi karosszéria javítási előírásoknak, paramétereknek, valamint ennek ellenőrzésére használandó hézag sablonnak, illetve a vizuális ellenőrzésnek is a fényképeken is látható eltéréseket fel kellett volna tárnia, így az 1/1990. (IX. 29.) KHVM rendelet ide vonatkozó tanúsítási kötelezettségének végrehajtásakor ezt a szakembereknek is érzékelniük kellett volna.

A fényezéssel kapcsolatban pedig nem szabad elfelejteni, hogy 2003-tól az MSZ 2709:2003 szabvány van érvényben, mely a jelenlegi joggyakorlatnak megfelelően ajánlásként meghivatkozható a gépjárműfenntartó tevékenységet „felügyelő” szakmai szervezetek iránymutatása alapján (pl. GÉMOSZ, Eurotax Fényezési Tanács), így vitás ügyekben támpontul szolgál. Ez alapján a fényezés rétegvastagsági követelménye: gyári új jármű külső felületeinél, így a motorháztetőn és a csomagtartófedélnél, a tetőnél, valamint az övonal feletti oldalaknál átlagban 70...300 µm. Az övonal alatti oldalaknál átlagban 50...300 µm. A zajcsökkentő, illetve tömítőanyag (pl. küszöbnél) a mért rétegvastagságba nem számít bele. ■

MOLNÁR LÁSZLÓ

ügyvezető, közlekedési szakértő
Q & Car Szakértői és Mérnöki Kft.

