

Nyílt és rejtett visszahívások, vállalt rizikók

Az évenkénti gyári visszahívások száma az utóbbi években közel állandó értéket mutat, kb. 200 deklarált visszahívási akció válik ismertté. Azt hogy mennyi a tényleges eset, nem tudni, mert számos gyártó „szervizakciónak” nevezi, és az autó soron következő szervizekor „titokban” végzi el a szükséges beavatkozásokat. Ha valaki nem márkaszervizbe viszi az autóját, lemaradhat a szervizakciónak álcázott visszahívásról, mert nem tud róla. Ez lehet szoftverfrissítésnek nevezett szoftverkorrekció, vagy csak egy kidörzsölésre hajlamos vezetékre távtartó felszerelése.

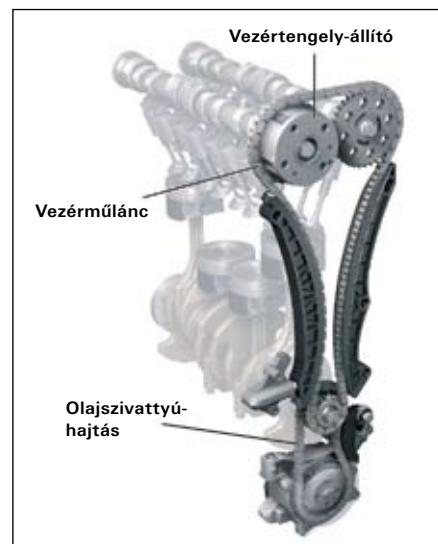
Ha az autó bekerül a márkaszervizbe, az előírt műveleteket mindenképpen elvégzik.

A VW EA111 Otto-motor sorozatnál az 1,2 és 1,4 literes TSI motorjainál vezérműlánc-problémát észleltek. Zajossá válik, és át is ugorhat. A fogazott lánc és a láncvezetők is van úgy, hogy erős kopást mutatnak. A VW szakértője szerint igen ritkán előforduló hibáról van szó, mely a lánc gyártási, tűrés hiányára vezethető vissza. Megállapították, hogy a kenőolaj részecskeszennyezése is gyorsítja a kopást. Ha az ilyen motorral szerelt Polo, Golf, Tiguan, Touran vagy Passat

panasz nélkül is a szervizbe kerül, ellenőrzik a vezérlést, szükség esetén alkatrészcserevel javítják. Ismét a gyár képviselőjét idézzük: „Olyan csekély a meghibásodás valószínűsége, hogy szervizakcióra sincs szükség.” Rosszul járnak azok, akik minderről semmit sem tudnak, és a korai meghibásodást magán pechüknek betudva, fizetik a javítást.

Az autóalkatrészeknél sok a zsákbamacska. Az elsőbeszállítói alkatrészek minőségi nimbusza is sérül néha. Az autógyártó szorongatja a beszállítókat, lenyomja az átvételi árakat, a beszállító válasza erre titokban marad. De mi más is lehet, mint a minőség rontása, rövidebb alkatrész-élettartam. Ismert tény, hogy az elektronikai elemekbe a beszállító és az autógyártó is olyan csipeket épített, melyek mindennek, csak minőséginek nem voltak mondhatóak. Amíg le nem cserélték, nagyot kínlódott a szakma és szenvedett az ügyfél.

Konkrét adatunk ugyan nincs, hogy például a kéttömegű lendítőkerek esetében mivel spórol a gyártó, de gyakori a panasz, hogy akár 70–90 ezer kilométer után már tönkremehet. A szerelők nem átalják szétfűrészelni a lendítőkerekházat, és hamar azono-

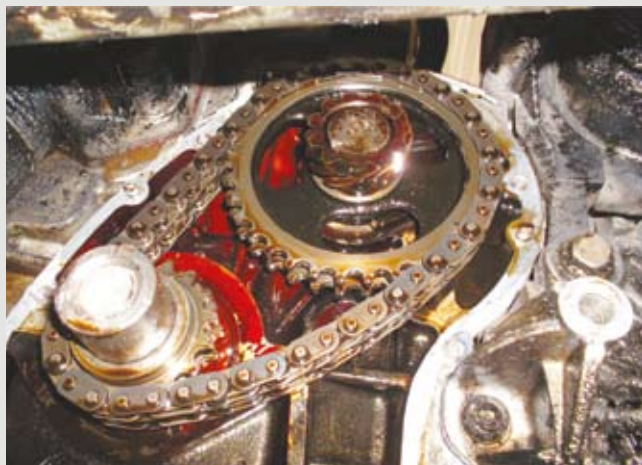


sítható, hogy rugótörés, a műanyag elemek törése vagy erőteljes kiverődés a hiba oka. Ha a gyártót kérdezzük, a dinamikus vezérlési stílusunkat, a motorjárás egyenlőtlenségét adja meg a korai meghibásodás okaként, és a barátságosabbak természetesen együttéreznek velünk...

(Nszl)

Nyúlós lánc

Egy Skoda Fabia 1.4 jelentkezett (motorkód: AUD, de vele azonos az AUB/BBZ motorkódú motor, ezek a Caddy, Lupo, Polo modellekbe is belekerültek), hogy világít a motorhibajelző lámpa. Jelenleg egy Skoda-Volkswagen szervizben dolgozom vizsgabiztosként. Az autó műszaki vizsgára jött, így kicsit „marasztalni” kellett a lámpa miatt. A tulajdonos elmondása szerint már volt ezzel a hibával márkaszervizben (nem nálunk), de nem jöttek rá, mi a baj. A hibát nem is engedte kitörölni. A gép szerint a főtengely és a vezérmű-



tengely közötti szinkron nincs rendben. A vezérlése alulvezérelt, felülszelepel, a vezértengelyt kétsoros görgőslánc hajtja. Gondoltam, hogy valamelyik jeladó lehet bajos, ezért a raktárból kértem mindkettőt, de nem jártam sikerrel. Ekkor az egyik szerelővel szétszedtuk a motort, és azonnal rájöttünk a hiba okára. A lánc teljesen kinyúlt. Majdnem 1 teljes fog volt benne. A vezérlést kicserélve megszűnt a probléma.

(JeL)