

Egy problémamegoldó panasza

Szólnék ismét egyet!

Kedves Olvasó! Annyi minden van a fejemben, azt se tudom, hogy hol kezdjem. Lehet, nem leszek valami folyamatos a történetben, inkább csak leírom, amit gondolok. Ezt a cikket nem én írtam, hanem az élet, én csak mint közvetítő vagyok jelen itt.

Motordiagnosztika! Hát igen! Szép egy hivatás, speciális ember, speciális gondolkodásmód, speciális műszerek, folyamatos továbbképzések, tanulás, elhivatottság és szeretet a szakma iránt. Ezek mind kellene ma, ha valaki ezt kívánja végezni. Azt vettem észre, hogy nem kell az ilyen ember sehol sem. Ebben nincsen meg a könnyen megszerezhető bevétel, mert a kimenetele bizonytalan, jó lesz, nem lesz, sok benne a talán. Az autók mai fejlődését jószerivel követni is nehéz már és külön embert kíván, kívánna, csak ilyen embert, aki erre van kihegyezve, sehol sem alkalmaznak. Mert nem kell és kész. Inkább részesítik előnyben a havert, a rokont, a jó barátot, a szomszédot és még sorolhatnám. Aki mindig ott van „darabra” a szervizben, ő mindenhez konyít, de aki mindenhez konyít, az nem ért semmihez sem - ez az én véleményem. És ilyenből alkalmaz egy cég, ki tudja hányat, utána megy a sírás, hogy csak a mínusz bevétel van a nap végén. Nekik áll a világ, úgy néz ki, de meddig? Hát kérném addig, amíg azok az autók, a mainál is fejlettebbek, el nem terjednek, amelyek diagnosztikájánál, javításánál a fent felsorolt úriemberek nem fognak tudni labdába rúgni! Elvileg ezután jönnék mi, a specialisták, mert nekünk más gondolkodásmódunk van, ez az oknyomozás, az „ok-okozat” elve szerinti haladás. De ebben nincsen pénz, ebben senki nem lát pénzt, mert egy rejtett hibás autó javítása, a hibakeresés, gyakran napokig is eltarthat és annak az óradíját igencsak necces elkérni. A cserélgetés, próbáljuk ki gyakorlatnál, a megrendelt sok utángyártott alkatrészen megvan a haszon, meg a munkadíj, ennek lehet látni a végét, hogy mi mennyi lesz. Ez ma a módi az autójavításban.

A rejtett hibás autók javításában csak hírnevet szerzünk, pénzt aligha - ezt hallottam egyszer, és ebben van is valami igazság.

Hadd osszak meg mindenkivel valamit, itt mindjárt az elején! Eddigi életem során mindig is egy nagyon speciális és állítólag hiánycikk szakmát tanultam. A „sima autószerelő” melő valahogy kimaradt nekem. Mindig az érdekelt, amit mások nem tudnak, azt gondolom és gondoltam, ebből majd profitálhatok a jövőben. Hát nem igazán jött össze most, úgy néz ki.

Amikor a kolléga megakad, hogy jaj! - vezetékek meg szenzorok. Akkor jövök én, illetve csak jönnék, mert mint említettem ilyen típusú ember nem kell sehová sem. Pedig ez ma már egy különálló szakma. A nagy szervizekben, akár márkaszerviz, akár legyen az egy független szerviz, van hibakód-kiolvasójuk legalább egy, de se kiképzett ember rá, se további eszköz! Tisztelet a kivételnek persze. Akkor így hogy akar bárki is javítani? Visszaemlékszem amikor én belecsöppentem ebbe a diagnosztikus tébolyba, a környékemen volt két ember, akinek volt műszere, most már majdnem minden autószerelőnek van legalább 3, de úgy hogy az interneten összevásárolta pár zsák krumpli áráért, és azzal kódolgat jobbra-balra, és ő megél ebből.

Pedig soha egy könyvbe bele sem pillantott és látszik is rajta, meg a munkáján, hogy van egy csodaszép hölgy kolleginája, ki segít neki a munkában, ez a hölgy Fortuna! Fogalma sincsen az egészről. Akár tetszik, akár nem a világnak, a modern autók itt vannak! Fejlett elektronika minden kocsiba, de szakember az nem kell, csak kóklerre, meg kontárra van szükség. Egyesek azt hiszik, hogy elvégezték a sulit annak idején és vesznek műszert, majd azzal szétkeresik magukat, már több ilyenhez volt szerencsém. Én tudom, hogy ez nem így van. Ők csak akkor okosak, ha a hibatárolóban van valami, ha nincsen, de a kocsi mégis rossz, akkor áll meg a tudomány és elkezdődik az ördögi kör az adott városban. Szerelőről szerelőre és

mindenki valamit levesz, kicserél, megfűdögél, megütöget, de sajnos még a kocsi ugyanolyan tüneteket produkál, a tulaj meg őriöng.

Mi van akkor, ha nem találnak hibakódot?

Ez elég tipikus eset. Hadd meséljek el valamit ezzel kapcsolatosan. Az iskolában elektronikai gyakorlaton volt egy Volkswagen Bora motor állványon, amibe lehetett hibákat szimulálni egy sima kis kapcsoló segítségével, és az OBD-csatlakozón keresztül, ugye műszerrel, keresgélni. De itt jött a trükk! Tilos volt hibatárolót olvasni! Csak élőadat-paraméterből lehetett sakkozni. Hangot is adtam nem tetszésemnek többször is, mert nem ez az életszerű, gondoltam én akkor. De aztán rájöttem, hogy mekkora nagy dolog ez. Ha nincsen hibakód, akkor az élőadatok között ki lehet silabizálni, hol is lehet az „eb” elhantolva. De aki nem tudja, hogy mikor mit kell nézni, az nem is fogja megtalálni a hibát jószerivel. Hogy akar javítani ma? Azt hogy mit kell nézni? Ahhoz tudni kell a szenzorok működését, fajtáját és egymáshoz képest mondjuk három jelet összevetve kalkulálni a jóságra. És kilyukadtunk megint a tanulásnál. Hát igen! De az meg idő, nem is kicsi. E nélkül nem fog menni, és akkor ne is említsem a nyelvtudást is. Én nem tartom magamat egy fenoménnek, ne essen félreértés a kedves olvasóban, csak késztetést érzek magamban arra, hogy elmondjam a véleményem arról, amit gondolok.

Éveket tanultam és tanulok mai napig is, hogy képben tudjak maradni valamilyen szinten. Ez igen nehéz dolog! Nem azért kínlódtam ez idáig, hogy elvesztessem mindazt, amit felépítettem magamban, egy kontárral teli műhelyben, ahol az életkedvem is elmegy!

Azt hiszem, jelen gazdasági helyzetünkben, ami valljuk meg kissé ingatag lábakon áll, bennem ennyi tartás mégis van. Én

úgy gondolom, hogy nem abból válik jó szakember, aki reggel nyolctól dolgozik este 5-ig. Ez még kevés.

Vannak szakemberek itthon, akik kiemelkedtek választott szakterületükön, legyen az akár motorvezérlő-javítás, vizsgálat, vagy ismerek olyan embert, aki csak a menetdinamikával foglalkozik - ABS, ESP - ezek a területei. Miért ők? Azért mert nem spórolták az energiát, időt és pénzt arra, hogy tanuljanak! Megpróbálják azt, ami érdekli őket, minél jobban megismerni. Vagy egy oszcilloszkópos mérést elvégezni egy teljesen jó autón, csak a kíváncsiság miatt, hogy hogyan is működhet. Jól

jön az majd referenciaként egy hibás esetben. És ez a lényeg, a kíváncsiság, a tudni akarás és a szorgalom, ez viszi előre az embert és ezért nőnek ki a többi közül azok a nagy nevek, akiket ma ismerhetünk. Legalábbis szerintem.

Szeretném fölhívni a kedves és leendő autótulajdonosok figyelmét valamire. Ha a kocsi köhönt egyet, nem kell mindjárt a szerelőhöz rohanni! Nagyon sokan ezt művelik. Számptalan példát említhetek erre, például a legutóbbi az volt, hogy egy 1.6 Hdi Peugeot azzal a panasszal jött be, hogy, szó szerint idézem: néha, egy pillanatra megtorpan. Na most ez-

zel mihez kezdjen az ember? Olvas hibát, persze semmi nincsen a tárolóban, vagy olyan van, amit ki tudja, hogy mikor szedett össze. És pontos diagnózist akar mindenki, persze percek alatt. Ilyen a világban sincsen. És az efféle ügyeknek, és tudnék még sorolni, az a kimenetele, hogy zsenge amatőr a szerelő, na, ehhez sem jövök többet! És le is van minősítve a szerelő, hogy hát ez nem szakember! Igen, de ahol ész nélkül és minden nélkül cserélgetnek alkatrészeket, az bizony komoly szakszerviz, nem igaz?

NYÁRI ATTILA

Az első hozzászóló, helyzeti előnyünkkel élve, hadd legyen a Szerkesztőség. A leírtakkal alapjában egyetértünk. Az autotechnikában nem is az a baj, hogy olyan bonyolult, amilyen, mert azt előbb-utóbb meg lehet tanulni, hanem az, hogy folyamatosan és sokszor gyökeresen megújul. Követni nehéz. Új rendszerek, új problémák, melyek megoldásában a már megszerzett tapasztalat nem segít. Valóban nem marad más, mint a folyamatos ismeretszerzés és a logikus műszaki gondolkodás, ma már széles áttekintéssel, mint mondjuk, rendszerszemlélettel. Átfogóan ez is lehetetlen, marad a specializáció. (Abból pedig csak kevesen tudnak megélni...) A specializálódás módja a továbbképzés, az önképzés és a külső segítséggel történő. A bajok egy része itt kezdődik. Kezdjük az önképzéssel. Forrása a szakkönyv, szakfolyóirat, „szerzett” anyagok, internet. A szakkönyv (gyakorlat közelít) általában alapokat ad és néhány évtől lemarad. Ez még nem lenne baj, az alapokra szükség van, a függetlenek pedig úgysem a legújabb technikát javítják, 2-3 év lemaradás az elfogadott. Igen, de nincs könyv, főleg nincs magyar nyelvű. Arra a kérdésre, hogy miért nincs könyv „egyszerű” a válasz: írónak, kiadónak nem éri meg elkészíteni. A valóban jó könyv megírásához sok idő kell, a szerzőnek ebből kell - addig - megélnie. A kiadónak meg kell, hogy a költségei térüljenek. Ehhez ilyen kis felvevőpiacon és sajnos érthetetlenül kis érdeklődés mellett (esetünkben mindennek ez a baja!) szinte irreális könyvárak jönnek ki. És mindennek betesz az internetes kalózkodás: a könyvek illegálisan felkerülnek a világhálóra, és onnan már bárki letöltheti. Vannak, akik ezt - úgy vélik - jótéteményként teszik. Konzekvenciái azonban súlyosak és messzire vezetnek. Számunkra úgy tűnik, ebből nincs kivezető út. Jó, gyakorlati ismereteket adó szakkönyvre, magyar nyelven, belátható ideig ne számítsunk. Német, angol és más világnyelveken vannak (nagy a felvevőpiac).

A szaklap és a kisebb terjedelmű, szponzorált kiadvány helyzete csak valamivel jobb. Ad valóban munkainformáció szintű anyagokat, de csak szemezget a problémahalmazban. Aki egy témában kíván elmerülni, az csak adalékokat talál, több évre vissza már talán egy csokorra valót is összegyűjthet.

A szaklapkiadás is „billeg”, tucatjával szűntek meg a szaklapok Magyarországon. Számunkra alig érthető, hogy egy műhely miért ezen spórol, tisztelet a kivételeknek, de a szakiskolák, a szakirányú felsőoktatás sem rendeli meg, nem ajánlják a diákoknak, hallgatóknak.

A beszállítói értékes szakanyagokkal is az a baj, hogy nem éri meg nekik lefordítani magyarra. Felszínes marketinganyagok megjelentetésére futja csak.

Nézzük, mi a helyzet a továbbképzéssel, tanfolyamokkal, szakelőadásokkal.

Ha külföldi előadó jön, az lehet jó is, ha jó a fordítás és nem tekint úgy ránk, mint örök kezdőkre. Sajnos, néhány rossz tapasztalat alapján, már túl óvatosak vagyunk velük szemben.

A hazaiak között (függetlenektől és cégesektől, franchise-hálózatoktól) vannak jók, sőt nagyon jók, bár lenne több belölük. Sokszor kérnek tőlünk a legkülönbözőbb témákban tanfolyamot. Sajnos nincs rá „leakasztható” előadó, aki a kért témát olyan mélységben ismerné, amit elvárunk. Ha valakinél megrendeljük, az neki legalább fél év felkészülést jelent. Utána egyszer, max. kétszer elmondja, kijön számára a húszforintos órabér...

Azok a szakemberek, akik műhelyt visznek és beleásták magukat egy szakterületbe - ha kell, elméleti bevezető segítséggel - nagyon hasznos dolgokat tudnak mondani. Ha nem is féltik a megszerzett tudást, a felkészülés és a kieső munkanap miatti kiesés nem térül meg. Ismét ott tartunk, hogy nem éri meg.

Talán szakközépiskolai tanároknak lehet az jó (persze nem húsz forintért), hogy specializálódjanak egy-egy témára, abban nevet szerezzenek és így többször, éveken át eladhatják magukat. Van rá példa, de sokkal több is lehetne. (Szerkesztőségünk minden szakmai és „kiszervezési” segítséget megadna hozzá.)

Ennyit a problémamegoldóvá, specialistává válás képzési nehézségeiről. Nyári Attila a problémamegoldók problémáját feszegeti, kellenek-e egyáltalán. Azt mondja, ez már a szerelőszakmában önálló szerepkör. Elsősorban a technikusok lennének erre hivatottak, akik persze mást is csinál(hat)nak. A baj akkor van, ha kiemelik őket, megbízzák a műhely, márkaszerviz ügyes-bajos dolgainak, adminisztratív ügyeinek intézésével, elszakad a hi-tech-től, elpazarolják őket. Tudják azok, akik egyszer kiestek a technikával való küzdelemből, milyen nehéz ismét „pengének” lenni.

Drága a problémamegoldó, fizetni is kell(ene) neki, nem szakmánya termel. Sok cégvezető valóban százszor meggondolja (vagy fel sem fogja), hogy vállalja-e ezt a „problémát”. Rákényszerül-e (majd) a plug-in hibridek világában? Ki tudja? A probléma talán csak az „egyszer használatos” autók korszakában oldódik meg...