

Nie ma auta bez wad. Niektóre są zamierzone przez producenta [Pieniądze Ekstra]



Artur Włodarski 2014-03-06, ostatnia aktualizacja 2014-03-06 18:42:15

Jakie jest marzenie klienta? Kupić nowy samochód, jeździć nim bezproblemowo 10-15 lat, po czym sprzedać za godziwą cenę. A o jakim aucie marzą producenci i dilerzy? Takim, które jest bezawaryjne podczas gwarancji, potem wymaga drogiej naprawy, a po dziesięciu latach znika z rynku.

Jeden produkt, sprzeczne interesy i nierówne siły, bo karty rozdają producent z dilerem. Klient może przystać na ich warunki albo jeździć tramwajem.

Tę sprzeczność przemysł motoryzacyjny dostrzegł już dawno. Wyliczył, że tworzenie aut zbyt trwałych nie służy branży. Samochody powinny się starzeć dużo szybciej niż ludzie. A jeśli klient ociąga się z przesiadką do nowego modelu, trzeba mu w tym pomóc. Jak? Przyspieszyć starzenie się aut - techniczne i moralne.



Zgrabny, wygodny i oszczędny, a w dodatku uznanej marki. Czy może być lepszy wybór? A jednak Audi A4 B7 2.0 TDI PD Multitronic może okazać się skarbonką bez dna z powodu wadliwego silnika i nietrwałej skrzyni biegów.

Auta jak zapalniczki?

Choć zjawisko zamierzonej nieprzydatności, czyli planned obsolescence, jest coraz bardziej powszechne i wyrafinowane, jego idea pozostaje niezmiennie prosta: nie warto produkować rzeczy ponadczasowych, bo zabija popyt na nowe. Przykłady? W pralkach i zmywarkach stosuje się plastikowe zębatki zamiast metalowych. A w drukarkach tonery, które dziwnie szybko "wysychają". W dodatku i programatory, i tonery wycenia się tak, by zamiast naprawiać je lub wymieniać, bardziej opłacało się kupić całą (nową) pralkę lub drukarkę.

W motoryzacji jako jeden z pierwszych wpadł na to Ferdynand Porsche. Stwierdził, że stan aut najlepiej oceniać na złomowiskach. Sprawdzać, które części są najmniej zużyte, by potem robić je z gorszych materiałów, co pozwala zaoszczędzić na produkcji i zarobić na serwisie.

Jak stwierdził właściciel komis w USA, pod względem trwałości i niezawodności niektóre samochody zaczynają przypominać jednorazowe zapalniczki BIC.

Dodawanie zmarszczek

A jak się postarza auta moralnie? Zrządzeniem losu Brooks Stevens, główny propagator idei planned obsolescence, był też projektantem samochodów. I wymyślił, że kolejne modele trzeba wprowadzać częściej i projektować tak, by już na pierwszych latach różniły się od aktualnych. Po 60 latach jego pomysł wciąż się sprawdza: dlatego co cztery-osiem lat wymienia się modele, a co dwa-cztery serwuje im facelifting.

Postarzanie techniczne jest dużo bardziej dyskretne. Ponieważ gwarancje aut opiewają na 100, góra 150 tys. km przebiegu, producent nie jest zainteresowany ich dalszą bezawaryjnością.

Przeciwnie. W przypływie szczerości jeden z inżynierów uznanej marki przyznał się, że dostał premię za to, iż udało mu się skrócić żywotność alternatora do 160 tys. km. Inny, że u podwykonawców zamawia się podzespoły o limitowanej trwałości. Albo że debiutująca na rynku mały diesel z dużym turbo obliczony jest na góra 250 tys. km przebiegu. Żaden oczywiście nie powtórzy tego pod nazwiskiem ani nie potwierdzi, że auta mają zaplanowane słabe punkty i że są coraz częściej konstruowane modułowo, tzn. tak, by awaria drobnej części wymuszała wymianę dużo droższego elementu.

Jak skonstruować, by skomplikować

Co prawda nikt nie oczekuje, by współczesny samochód dawało się rozkręcić jednym kluczem, jak słynny polski CWS-T1 z roku 1927 (wszystkie jego śruby miały rozmiar M10), ale niektóre rozwiązania zakrawają na kpinę. W budżetowym Nissanie Micra problemy z układem kierowniczym kończą się zwykle wymianą całej (nierozbieralnej) kolumny za... 6 tys. zł. W dwulitrowym dieslu N47 firmy BMW (która odniosła najwięcej zwycięstw w konkursie na "Silnik Roku") naprawa rozrządu trwa 1,5 dnia i wymaga: wyjęcia silnika lub skrzyni biegów, rozkręcenia układu wtryskowego, wymiany hydraulicznych popychaczy, a czasem również koła zębatego trwale połączonego z wałem korbowym. Koszt tej operacji sięga 15 tys. zł.

By wymienić filtr kabinowy w Fordzie Focusie II trzeba zdemontować pedał gazu i odkręcić osłonę konsoli. W tym

samym celu w [Renault Megane](#) II zaleca się ściągnąć fragment uszczelki z drzwi, zdjąć boczną część deski, zdemontować schowek przed pasażerem oraz kolektor układu wentylacji.

Kosztowna i kłopotliwa bywa też wymiana poduszek powietrznych, a zwłaszcza przedniej prawej. Producenci już nie robią jej obrysu na podszybiu, więc gdy wystrzeli, trzeba wymieniać cały kokpit, co nawet w małym aucie może pochłonąć 3 tys. zł. A ponieważ rachunek za nowy komplet poduszek może przekroczyć wartość używanego samochodu, zamiast nich stosuje się tanie zaślepki (co w niektórych państwach jest zabronione).

Czy umiesz wymienić żarówkę?

O tym, że samochody konstruuje się dla serwisu, a nie dla użytkownika, świadczy też procedura wymiany żarówki w niektórych modelach. Coś, czego nie sprawdza żaden nabywca auta.

Z forum: Mam scenica granda po lifcie i problem z żarówkami, które przepalają się co trzy miesiące. Ich wymiana, która zmusza m.in. do demontażu akumulatora, jest tak uciążliwa, że nawet policja odpuszcza, jak im pokazuję, co i jak.

Żarówki mogą przepalić się zawsze, a ponieważ mocno wpływają na bezpieczeństwo, powinny dać się łatwo wymienić na drodze i w nocy, gdy najbardziej ich potrzebujemy (aż dziwne, że nie jest to punktowane przez EuroNCAP, organizację robiącą testy zderzeniowe). Tymczasem w wielu modelach wymaga to wyjęcia całego reflektora przykręconego śrubami typu torx. W Volkswagencie Polo trzeba zdjąć grill. W Passacie B5 i B6 - osłonę filtra powietrza i zbiornik z płynem do wspomagania kierownicy. W Mercedesie klasy A do żarówek można dostać się przez klapy w nadkolach. To i tak dobrze, bo w wielu autach trzeba nadkola odkręcić. A w Renaulcie Modus wymianę żarówki zaczynamy od wejścia pod auto, by odkręcić śruby mocowania zderzaka. A więc zdejmujemy zderzak, odkręcamy nadkola, wyjmujemy reflektor i już! Bardzo łatwo połamać przy tym delikatne plastikowe spinki i zatrzaski, które nie wybaczą braku wprawy i widoczności.

Po co to? **By nawet z takimi drobiazgami jeździć do autoryzowanego serwisu.** Dziesięć lat temu salony zarabiały na sprzedaży aut więcej niż na ich przeglądzie i naprawach. Teraz odwrotnie. Ponieważ auta nie schodzą, salony odbijają to sobie kosztownymi usługami. A te im bardziej żmudne i długotrwałe, tym lepiej.

Z salonu do warsztatu

Producenci najwyraźniej idą im na rękę (choć po fali krytyki niektórzy zaczęli ułatwiać dostęp do żarówek), z uporem stosując tylny rozrząd (jak ten w BMW 2.0d) czy rozpadające się koła pasowe wału napędowego w silnikach HDI (zmora niektórych wysokoprężnych citroënów, peugeotów i fordów).

Niezamierzonym efektem tej strategii jest postęp, jaki dokonał się w warsztatach prywatnych. Wśród 191 tys. takich wyborów są takie, w których można naprawiać wszystko i bez obawy o jakość. Co jest dla nas najważniejsze przy wyborze mechanika? Pokazuje to sondaż Trusted Trader Polska:

+ Lokalizacja - jest blisko mojego domu - 3 proc.

+ Marka - serwis jest autoryzowany - 6 proc.

+ Zaufanie - opinie i polecenia - 91 proc.

Jak widać...

Chętniej wybieramy zakłady polecane niż autoryzowane

A oto typowa historia, która wyjaśnia, dlaczego ludzie uciekają od Autoryzowanych Stacji Obsługi, i pokazuje, że koniec gwarancji to magiczna granica, po której auto może stać się skarbonką.

Z forum: Moja cordoba - zero problemów. Aż skończyła się gwarancja. Wyświetliło się "check engine", silnik zaczął nierówno pracować. Pojechałem do ASO. Auto zniknęło na dwie godziny. Rachunek - 1800 zł. Pół roku później to samo: "check engine", silnik przerywa. Tym razem wybrałem warsztat chwalony na forum. Zostałem przyjęty od ręki. Okazało się, że zawiódł czujnik. Naprawa trwała kwadrans i kosztowała 150 zł. Odtąd ASO dla mnie nie istnieje.

Testy salonów dowodzą, że za poprawą ich wystroju nie nadają jakości obsługi. Najlepiej wypadają Toyota, Honda, Volkswagen. Najgorzej - Fiat, Chevrolet, Dacia i Renault.

Różne oblicza niezawodności

A jeśli chodzi o samochody? **Żaden producent nie ujawnia statystyk usterkowości swoich aut.** Robią to tylko niezależne instytucje. Np. niemiecki Urząd Dozoru Technicznego TÜV i niemiecka DEKRA sprawdzają, które auta nie przechodzą przeglądów. Nie uwzględniają więc tych, które awaria zatrzymała na drodze. Te z kolei rejestruje niemiecki automobilklub ADAC i angielski ubezpieczyciel Warranty Direct.

Jak wygląda ranking TÜV? W pierwszej dziesiątce najbardziej niezawodnych modeli są cztery japońskie i sześć niemieckich. Najlepiej wypadają marki: Porsche, Toyota i Mazda. Najgorzej - Fiat, Renault i Alfa Romeo. A konkretnie Fiat Doblo, Panda i Stilo, Alfa Romeo 147 i 156, [Renault Kangoo](#), Laguna oraz Scenic, Dacia Logan, Chevrolet Matiz i Aveo, Citroën Berlingo i C4, Ford Ka i Galaxy, VW Sharan, Mercedes ML i Mini.

W Niemczech co czwarty wóz nie przechodzi badań technicznych. Najwięcej kłopotów sprawiają siedmioletnie i starsze. Wśród dwu-trzyletnich poważną usterkę ma co dziesiąty, a spośród dziesięcioletnich - aż co trzeci.

Za bardziej życiowe uchodzą statystyki Warranty Direct uwzględniające nie tylko awarie, ale też koszty ich naprawy. Wyniki? Odmienne.

I tak pierwsza dziesiątka TÜV dla cztero-pięciolatków to: Toyota Prius, Ford Kuga, [Porsche Cayenne](#), VW Golf Plus, VW Passat CC, Audi A4, VW Tiguan, Toyota Auris, [Porsche 911](#) i Ford Fusion.

Podczas gdy brytyjski Top Ten tworzą: Ford Fiesta, Mitsubishi Lancer, Opel Agila, [Suzuki Alto](#), Toyota Aygo i Yaris, Volvo S40, Honda HR-V i Mazda MX-5.

A jakie marki są najdroższe w naprawie?

Porsche, Audi, Jeep, Mercedes, Subaru, Mitsubishi, Jaguar, Land Rover, Mazda i BMW.

Wniosek? **Liczy się nie tylko, jak często samochód się psuje, ale też, ile kosztuje jego naprawa.** Nawet dość niezawodne auto może okazać się kosztowne, gdy w końcu zawiedzie. Ponieważ kolejne modele są coraz bardziej skomplikowane, wysilone i przesyczone elektroniką - mają jedną-dwie turbiny, małe silniki o dużej mocy (downsizing), system start-stop, zawór EGR, filtr cząstek stałych DPF/FAP, koło dwumasowe, a do tego kamery, czujniki, komputery, silniczki itp. - nie wróży to dobrze niezawodności.

Starsze, zaniedbane lub powypadkowe egzemplarze tym bardziej będą przysparzać kłopotów i wydatków. Kto np. skusi się na reprezentacyjne BMW 740d lub 745d z przebiegiem ponad 200 tys. km, do ceny zakupu powinien doliczyć koszt rychłej wymiany dwóch turbin (9 tys. zł), ośmiu wtryskiwaczy (9 tys. zł), amortyzatorów Dynamic Drive (9 tys. zł), a do tego podwójnego układu wydechowego, dwóch zaworów EGR oraz remontu automatu ZF, który nie radzi sobie z ogromnym momentem obrotowym ośmiocylindrowego bi-turbodiesla.

Równie niemiłą niespodzianką są koszty części usportowionych aut - wyższe o połowę (Ford Focus ST), dwie trzecie (Golf GTI) lub nawet dwukrotnie (Audi S4, BMW M3). .

Strzeż się tych aut

Ale nawet wśród tańszych aut łatwo wdepnąć na minę i wybrać wersję kosztowną w naprawie lub wybitnie awaryjną. Np. Audi A4/VW Passat 2.0 TDI PD Multitronic (beznadziejny silnik + droga w naprawie skrzynia), Forda Ka 1.3 (wszechobecna rdza + ospały silnik), Renault Lagunę II 1.9 dCi (awarie turbosprężarki grożące zatarciem silnika + kłopoty z elektroniką), Mercedesa E W210 220D (rdza + kosztowne awarie pompy wodnej) czy Peugeota 307 1.6 i 2.0 (samoistne pożary aut + kapryśna elektryka + nietrwały silnik).

Jak widać, więcej powodów do zmartwień mają właściciele diesli. Ich największym koszmarem - o czym wielu nie ma pojęcia - może być tzw. rozbieganie silnika.

Nieszczelne łożyska turbiny zaczynają przepuszczać olej do kolektora dolotowego. Stamtąd dostaje się do cylindrów, gdzie zostaje spalany tak jak olej napędowy (w benzynówkach to niemożliwe). Efekt jest taki, jakby ktoś wcisnął gaz "do dechy". Silnik (a wraz z nią turbosprężarka) osiąga maksymalne obroty i nie daje się wyłączyć kluczykiem - wirująca turbosprężarka zasila cylindry olejem silnikowym (stąd te kłęby dymu z rury wydechowej), aż do jego całkowitego wypalenia. Silnik zaciera się na amen, czasem eksplodując na skutek zatarcia panewek lub wybicia korbowodu przez blok silnika.

Z forum: Mam Škodę Octavię 1.9 TDI. Już przy kupnie zwróciłem uwagę, że kopci za mocno, nawet jak na diesla. Sprzedawca uspokoił, że auto musi się rozjeździć. Zrobiłem 2 tys. km i wciąż kopci - musiałem myć klapę, taka okopcona. W warsztacie słyszę, że może turbo jest uszkodzone. Masakra.

Wpadki zdarzają się najlepszym: prócz rdzy zżerającej tylne błotniki i zawodnego silnika szokiem dla nabywcy kilkuletniej mazdy 6 2.0 DI może być koszt wymiany wtryskiwaczy sięgający... 20 tys. zł.



CO SIĘ PSUJE W SILNIKACH BENZYNOWYCH

Cewka zapłonowa
100-600 zł

**Czujniki
wału korbowego,
spalania stukowego,
sondy lambda**
od 100 zł wzwyż

**Przepływomierz
powietrza**
100-500 zł

Sterownik silnika
od 1500 zł

**Łańcuch rozrządu
z napinaczami**
1000-10 000 zł

Katalizator
300-6000 zł

Awaryjne silniki benzynowe:

Alfa Romeo 2.0 TS,
Jaguar 3.2 V8, Opel 1.0 R3,
Smart 0.6/0.7 Turbo,
Subaru 2.5 Turbo, silnik 1.4 TSI
(Audi, Seat, Škoda, VW),
silnik 1.6 HTP (BMW, Citroen,
Peugeot)



CO SIĘ PSUJE W SILNIKACH WYSOKOPRĘŻNYCH

**Pompa wysokiego
ciśnienia**
1000-5000 zł

**Wtryskiwacze (za
sztukę)**
250-1500 zł.

**Dwumasowe koło
zamachowe**
1500-10000 zł wzwyż
(regenerowane
„dwumasy” **od 500 zł**)

**Filtr cząstek stałych
oczyszczenie wraz
z wymianą oleju**
ok. 1000 zł
usunięcie filtra
2500 zł
wymiana na nowy
3-12 tys. zł

Turbosprężarka:
regeneracja
700-1400 zł
wymiana na nową
3000-20 000 zł.

Zawór EGR
500-3000 zł

Przepływomierz
90-1000 zł

**Łańcuch rozrządu
z napinaczami**
1000-10000 zł

Awaryjne diesle: Jeep 2.5/3.1 TD
VM Motori, Ford/Jaguar 2.0 TDCi,
BMW 2.0D (N47), Mazda 2.0 CiTD,
Mercedes 200-250 CDI, Toyota
2.0 D-4D, Subaru 2.0D, Jaguar
2.7D V6 HDi, Nissan 2.8 TD i 3.0
DI, silnik 1.4 TDI (Audi, Skoda,
VW), silniki 1.5 dCi i 1.9 dCi (Dacia
Nissan, Renault), silnik 2.0 TDI
i 2.5 TDI PD (Audi, Skoda, VW),
VW 5.0 V10 TDI, silnik 3.0 CDTi
(Opel), 3.0 TID (Saab), 3.0 dCi
(Renault)



NIEUDANE AUTOMATYCZNE SKRZYNIĘ BIEGÓW

Audi S-tronic (A4, A5, Q5),
Audi Multitronic (A4, A5, A6),
Chevrolet Hydra-Matic
(Cruze, Malibu, Captiva),
skrzynia ZF 6HP (BMW E60,
E65 i E90, Jaguar XJ, XF,
Range Rover, VW Phaeton),
skrzynia Aisin AW55-50 (Opel
Vectra, Renault Laguna, Volvo
S40 i 60 oraz V50 i 70), Jatco
JF011E (Nissan Qashqai,
X-Trail, Mitsubishi Outlander).

Nówki ze skazą

Oczywiście nie wszystkie autopułapki wynikają z perfidii producentów i zaplanowanej awaryjności. **Większość bierze się z pośpiechu, braku doświadczenia czy szukania oszczędności na siłę.** Często są zaskoczeniem dla producentów, którzy oczywiście woleliby ich nie nagłaszać. Muszą jednak to zrobić, gdy wady konstrukcyjne zagrażają bezpieczeństwu. Oto ich kilka ostatnich wpadek. Wszystkie dotyczą aut sprzedanych w Polsce:

- + Honda CR-V 2.2 diesel - w 173 sprzedanych w Polsce egzemplarzy pomyłkowo zamontowano zbyt małe tarcze hamulcowe.
- + Chevrolet Spark - zbyt słabe mocowanie skrzyni biegów (może się oberwać) w 212 autach.
- + Hyundai i30, ix35, ix55, Accent, Sonata itp. - możliwość awarii świateł stop w 27 772 autach sprzedanych w Polsce.
- + Mitsubishi ASX i Lancer - w 2274 egzemplarzach może przybywać oleju (rozrzedzanego paliwem), co grozi awarią silnika.
- + Land Rover Freelander 2 - w wyniku nieszczelności w układzie wtryskowym 81 aut jest zagrożonych pożarem.
- + Subaru Legacy/Outback - 2611 aut w Polsce musi przejść naprawę wadliwych hamulców.

Zanim kupisz

Ponieważ nie mamy własnych producentów, nasz rynek jest najbardziej zróżnicowany w Europie. Niemal na równych prawach są tu auta niemieckie, japońskie, francuskie i włoskie. Bez względu na markę pamiętajmy, że:

1. Najważniejszy jest silnik

Jego awarie kosztują najwięcej. By sprostać normom spalania, silniki przeszły głęboką ewolucję. Związczą diesle, które stały się skomplikowane i wrażliwe na jakość paliwa, oleju, serwisu oraz sposób jazdy. Opinie o ich większej żywotności są już nieaktualne. Najbezpieczniejsza opcja to dziś wolnoścąca benzynówka - niestety, jest ich coraz mniej.

Gwarancja? Producenci dopuszczają zużycie 1 litra oleju na 1000 km. To tak, jakby uznać, że człowiek mający 38,5 st. C jest zdrowy.

2. Ostrożnie z nowinkami

Niektóre mogą się nam odbić czkawką po wygaśnięciu gwarancji.

Np. Active Body Control - hydrauliczne zawieszenie niwelujące wychyły nadwozia, gdzie jeden amortyzator kosztuje 7,5 tys. zł.

Albo system start/stop wyłączający auto co światła, by obniżyć spalanie (w praktyce o 0,3-0,5 l/100 km). Nim go wprowadzono, mówiło się, że tak traktowane silniki żyją o jedną trzecią krócej z powodu drgań, które obniżają trwałość dwumasowych kół zamachowych i elementów mocowania. Teraz jest o tym cicho, a start/stop stosują niemal wszyscy producenci.

3. Pytaj, czytaj, potem kupuj

Sprawdź, jak wybrany model wypada w rankingach niezawodności (np. na reliabilityindex.com co o nim piszą na forach i która wersja silnikowa jest godna polecenia.

4. Szukaj w różnych źródłach

Nawet nowe auto może mieć różną cenę w różnych salonach (które teraz przeceniają zeszloroczne egzemplarze). Jeśli szukasz czegoś na rynku wtórnym, zacznij od znajomych, ale pamiętaj też o programach dilerkich oferujących auta poleasingowe, flotowe, demówki z salonów i prywatne - coraz więcej osób przesiadających się do nowego samochodu zostawia dilerowi w rozliczeniu stary. Na Zachodzie to popularne źródło aut - na jedno nowe diler sprzedaje tam cztery używane. W Polsce - odwrotnie.

Gdzie można znaleźć takie oferty? Na stronie przedstawicieli w zakładce "auta używane".

5. Ustal historię auta

Sposobów przybywa. Np. bezpłatna aplikacja Generali Auto, która pomaga zweryfikować zapewnienia o bezwypadkowości. Wystarczy zeskanować smartfonem tzw. QR kod (kwadrat upstrzony kropkami) w dowodzie rejestracyjnym. Po chwili dostaniemy wykaz szkód od 2004 r. (pokrywanych z OC) lub od 2006 r. (z AC). Niestety, w przypadku aut świeżo sprowadzonych z zagranicy aplikacja jest bezradna.



Co zrobić, by silnik palił mniej? Trzeba go "skurczyć" i wzmocnić turbosprężarką (downsizing). Tą drogą poszło gros producentów na czele z Fordem. Ile wytrzymają tak wysilone konstrukcje? Nie wiadomo. Mazda wolą nie ryzykować i zamiast dodać turbinę jako jedyną zwiększyła pojemność silnika i stopień sprężania. Efekt? Jej dwulitrowy czterocylindrowy SkyActiv G-120 zużywa o 0,8 l/100 km mniej benzyny niż dwukrotnie mniejszy, trzycylindrowy EcoBoost 125 - zdobywca tytułu "Silnika Roku". Fot. Car and Driver

Chcesz porozmawiać z autorem, poinformować go o czymś? Napisz: artur.wlodarski@agora.pl

Jak mądrze inwestować? Jak oszczędzać, by rzeczywiście zyskiwać? Jak nie dać się oszukać bankom i pośrednikom? Odpowiedzi szukaj w każdy czwartek, w nowym magazynie o codziennych finansach "Pieniądże Ekstra". W tym numerze:

Nagroda, czyli kredyt na darmowych badaniach lekarskich
Widzisz wniosek o blokadę na koncie? Nic z nim nie rób
Pożyczki społecznościowe będą w naszym kraju popularniejsze?
Nieistniejąca umowa na Neostadę i realna kara
Karty zbliżeniowe będą bezpieczniejsze?