

## Raporty awaryjności aut - wierzyć czy nie?

2014-01-10 00:40

**Raporty awaryjności zwykle dzielą odbiorców na dwie kategorie: patrzących w nie jak w święte obrazy i uważających takowe rankingi za marketingowe mydlenie oczu. Jak zwykle prawda leży pośrodku. Warto spoglądać, ale trzeba brać pod uwagę wszystkie możliwe dostępne informacje i zdawać sobie sprawę, że i tak nie stworzą one pełnego obrazu danego auta.**

Przyglądając się rankingom niezawodności czy jak kto woli awaryjności aut warto zacząć od podstawowej obserwacji przytoczonej we wstępie: żadna tabela, w żadnej dziedzinie, nie pokazuje kompletnego obrazu opisywanego zjawiska, a tylko stan obserwowanych kryteriów.

W Europie największym poważaniem cieszą się rankingi przygotowywane przez trzy niemieckie organizacje: ADAC, TÜV i Dekrę. To nie są instytuty badawcze, ale organizacje prowadzące własną działalność i przygotowujące swoje zestawienia w oparciu o wyniki swojej pracy, a nie kompleksowe badania każdego podzespołu samochodu. Czy to znaczy, że sporządzane rankingi są tylko marketingowym chwytem? Niekoniecznie. To raczej uzupełniające się narzędzia, które pokazują prawdziwy, choć niepełny obraz.

### Automobilklub niemiecki

Za skrótem ADAC kryje się Allgemeiner Deutscher Automobill-Club, czyli działający od początku XX wieku automobilklub, który oprócz rankingów awaryjności przygotowuje corocznie szereg testów związanych z różnymi aspektami motoryzacji i podróżowania, np. testy opon, akumulatorów, fotelików dziecięcych, wielopoziomowych miejskich parkingów ale także kosztów urlopów w popularnych kurortach a nawet ... torów saneczkowych.

ADAC ma również największą w Niemczech sieć pomocy drogowej, pomagając na drodze unieruchomionym samochodom. Ze sporządzanych przy tych interwencjach raportów tworzy się potem ranking usterkowości aut. Tak więc do raportu ADAC trafiają tylko usterki mogące unieruchomić pojazd na drodze. Najczęściej są to sprawy związane z silnikiem, instalacją elektryczną, zapłonem, wtryskiem paliwa czy też kołami, oponami. Nie trafiają zatem w to miejsce dziesiątki usterek pozwalających dojechać do warsztatu. Obojętnie czy będą to drobnostki czy

poważne awarie, których naprawa wymaga wyłożenia tysięcy złotych.



fot. vichie81 - Fotolia.com

### **Raporty awaryjności aut - wierzyć czy nie?**

Analizując wszelakie raporty i rankingi warto wziąć jeszcze jedno pod uwagę. Testy nie są przeprowadzane w Polsce. A jak wiemy, nasza infrastruktura drogowa ma się nijak choćby do niemieckich wzorców.

---

### **Dbłość o auta**

Dwie kolejne organizacje nie ściągają unieruchamianych aut z drogi, ale wykonują przeglądy okresowe. Obie sporządzają rankingi na podstawie skrupulatnie notowanych wyników tych badań i znalezionych podczas ich przeprowadzania usterek. Bazę do analiz mają potężną, bo wykonują corocznie po 8–9 mln badań. Zatem również tutaj mamy tylko część rzeczywistości – na przegląd auto musi dojechać, więc jest na tyle sprawne, by choć przez pewien czas było zdolne do ruchu. W końcu nikt nie wybiera się na przegląd wiedząc, że samochód może go nie przejść.

Poza tym w Niemczech przeglądów dokonuje się także w autoryzowanych stacjach obsługi, np. po wykonaniu jakichś czynności serwisowych. Zapewne przed wezwaniem diagnosty, mechanicy uprzedzają właściciela samochodu o ewentualnych usterkach, mogących wpływać na wyniki badania technicznego i namawiają go, by je usunąć. Pozostaje jednak jeszcze sporo innych elementów nie wpływających bezpośrednio na dopuszczenie auta do ruchu, ale oddających jego stan techniczny.

Z drugiej strony trudno też nie zgodzić się z opinią, że trochę zależy od dbałości o samochody. W część ekspertów upatruje na przykład wysokie pozycje Porsche – to nie tylko środki do pokonywania odcinka z miejsca A do miejsca B, ale często obiekty dumy i miłości, o które ich lepiej sytuowani właściciele dobrze dbają.

### **Przebiegi Dekry**

Ocenie Dekry jest poddawanych pięć grup podzespołów: podwozie i układ kierowniczy, silnik z układem wydechowym i katalizatorem, nadwozie i kabina, układ wydechowy oraz elektryka, elektronika i oświetlenie.

Podstawowa linia podziału to osiem kategorii wielkości i typu samochodu. Wyniki podawane są w trzech przedziałach przebiegu: 0–50 000 kilometrów, 50 000–100 000 kilometrów i 100 000-150 000 kilometrów. Nowość stanowi wydzielenie w ostatnim raporcie dziewiętej grupy modeli, która już nie jest dostępna na rynku nowych aut. Dla niej przedziały przebiegu są ustawione nieco inaczej – nie ma pierwszego, zaczynającego się od zera, za to ostatni obejmuje od 150 000 do 200 000 kilometrów.

### **Dozór TUV**

TUV, czyli Urząd Dozoru Technicznego zajmuje się bardzo szeroko pojętą certyfikacją i audytem, mając na liście swoich usług nawet znakowanie produktów spożywczych, kontrole placów zabaw i inspekcje higieniczne. Na podstawie wykonywanych usług sporządza oraz publikuje wiele zestawień i raportów. Raport awaryjności samochodów obejmuje wyniki badania 18 punktów kontrolnych - elementów samochodu, głównie osi i kół, silnika, hamulców, układu kierowniczego. TUV swoje statystyki dzieli na trzy grupy, biorąc jako podstawę wiek samochodu. Oprócz procentu poważnych usterek wśród egzemplarzy danego modelu, mamy także średni przebieg tych aut. To daje między innymi informację jak blisko średniej jest samochód, który mamy zamiar kupić.

### **Uzupełnienie zamiast konkurencji**

Z tego zestawienia widać, że nie mamy do czynienia z konkurencyjnymi rankingami, a raczej uzupełniającymi się zestawieniami. Dzięki temu wydające je ośrodki w żaden sposób nie podważają swoich wyników i kompetencji. Nikogo nie powinno więc dziwić, że w rankingach różnych podmiotów te same modele i roczniki aut lądują na całkiem innych pozycjach. Dla odbiorcy zaś przesłanie jest proste – trzeba sprawdzać we wszystkich klasyfikacjach, bo każda mówi o innych cechach samochodu.

### **Jak to jest w Ameryce**

Czy można jeszcze gdzieś poszukać ciekawych informacji? Ciekawie prezentują się wyniki brytyjskiego Reliability Index, czyli indeksu niezawodności, przygotowywanego na bieżąco przez Warranty Direct. To firma ubezpieczeniowa specjalizująca się w oferowaniu opcji ubezpieczeniowych wydłużających okresy gwarancji, czyli swego rodzaju ubezpieczenia od awarii, a więc opracowując tego typu propozycje firma musi mieć znakomite rozeznanie co i jak często się psuje w samochodach oraz ile wynosi koszt usuwania awarii wraz z ceną części. W jej rankingu mamy nie tylko informacje o usterekach, ale także wydatkach jakie będzie wymagało ich usuwanie. Oczywiście chodzi o wartości średnie dla danego modelu, a nie konkretnie dla kupowanego egzemplarza.

Samochody są grupowane według rynkowych segmentów. Sprawna wyszukiwarka na stronie internetowej pozwala szybko odnaleźć wybrany model, a na stronie każdego z nich znajdziemy nie tylko wynik, ale także wyjaśnienie skąd się on bierze. Niestety, dla nas to w zasadzie ciekawostka, bo poziom cen dotyczy brytyjskich realiów.

Ale ponieważ wśród zarządzających i administrujących pojazdami służbowymi nie brakuje osób chcących wiedzieć jak najwięcej, podajemy nazwę jeszcze jednego rankingu. J.D. Power and Associates to amerykański ranking konsumencki, a więc o problemach swoich aut donoszą sami użytkownicy. Tu jednak modele i segmenty rynkowe są dla europejskiego użytkownika dość egzotyczne, a czasem nawet mylące. Przykładowo Opla Corsę możemy spotkać jako... Chevroleta Corsę.

### **Bezpiecznie z EuroNCAP**

Innego rodzaju ranking stanowi opisywany już na naszych łamach EuroNCAP. Niezależny podmiot przeprowadza w określonych warunkach testy, mające na celu wskazać poziom bezpieczeństwa samochodów w ocenie od jednej do pięciu gwiazdek, w czterech kategoriach: bezpieczeństwo dorosłych, dzieci, pieszych oraz ocena systemów bezpieczeństwa. W każdej z nich przyznawana jest dodatkowo wartość od 0 do 100 procent. Noty przyznawane są w różnych segmentach pojazdów, przy czym czterogwiazdkowy SUV oceniany na 70 procent w kategorii dorosłych, nie musi być mniej bezpieczny niż samochód z segmentu mini z pięcioma gwiazdkami i 90 procentami w kategorii bezpieczeństwa dorosłych.

Analizując wszelakie raporty i rankingi warto wziąć jeszcze jedno pod uwagę. Testy nie są przeprowadzane w Polsce. A jak wiemy, nasza infrastruktura drogowa ma się nijak choćby do niemieckich wzorców. Poza tym kierowca prywatny jeździ często w inny sposób od użytkownika „służbówki”. Swoją drogą, ciekawe byłyby wyniki, gdyby samochody poddać testom właśnie w kraju nad Wisłą, czy nawet na Ukrainie. Wtedy poznalibyśmy prawdziwą wartość odporności na awarie współcześnie jeżdżących pojazdów.

oprac. : Piotr Myszor / FlotaAutoBiznes

**FlotaAutoBiznes**

---

© Wszelkie prawa zastrzeżone