



Więcej pracy, a efekt i tak wątpliwy. Blacharze nie lubią tanich zamienników, bo przed zamontowaniem trzeba je zwykle przerabiać.

cowaniami przy aucie, i to nawet o kilka milimetrów, ale to też nie problem – przecież można je rozwiercić, coś przesunąć... Oczywiście powiecie, że jeśli kupi się po jednym błotniku do Forda Focusa u każdego z większych dostawców części blacharskich, to niczego to nie dowodzi. Mogły się pogiąć w podróży, a może natrafiłiśmy na najgorszy egzemplarz ze 100 tysięcy podobnych, a pozostałe są w porządku? To możliwe. A jednak... są różnice!

Po pierwsze, w naszym wypadku tylko oryginał wykonano z jednego kawałka blachy. Blacha głęboko tłoczna jest droższa od normalnej, a też nie każda fabryczka ma sprzęt do głębokiego tłoczenia – dlatego wszystkie zamienniki, które kupiliśmy, wykonane są z kilku zgrzanych ze sobą elementów, a nie z jednego. To niby nic wielkiego, a jednak zyskujemy w aucie kilka miejsc bardziej narażonych na korozję od pozostałych. Dalej: w zamiennikach widać wyraźnie, że otwory montażowe mają inne położenie niż w oryginale, ale często są większe, by łatwiej było je dopasować. Zanotowaliśmy przesunięcia nawet o kilka milimetrów! Ucha mocujące – ich dokładne wykonanie okazuje się dla dalekowschodnich manufaktur niewykonalne! Mało tego: jeśli ten sam dostawca dostarcza części do różnych klientów, wcale to nie znaczy, że będą takie same! Nas też zmyliło opakowanie: myśleliśmy, że przez pomyłkę w dwóch różnych miejscach kupiliśmy ten sam produkt, a tymczasem pod charakterystyczną teksturą kryły się wyraźnie różniące się błotniki.

I jeszcze jedno: jakkolwiek mieliśmy ochotę kupić towar opisywany jako „jakościowo zgodny z oryginałem”, nie udało się nam ta sztuka. Za to części z najniższej półki jest zatrzęsienie!

Żeby nie było wątpliwości: każdą z porównywanych części da się jakoś przymocować do auta, można ją pomalować i jeździć. Ale jeśli chcemy, by naprawę wykonano solidnie, niskiej jakości część musi zostać dodatkowo pomalowana podkładem antykorozyjnym, każde niefabryczne wiercenie czy cięcie musi zostać solidnie zabezpieczone, zaś dopasowanie – to już sztuka i zależy od umiejętności blacharza. Rzecz w tym, że aby to wszystko zostało zrobione jak należy, trzeba zapłacić za pracę znacznie więcej niż za montaż części wysokiej jakości. Jeśli ubezpieczyciel oferuje 50 zł za godzinę pracy blacharza i każe zakła-

Montaż zamiennika marnej jakości jest pracochłonny.

Dla blacharza wygodniejszym rozwiązaniem jest zwykle zastosowanie

oryginalnej części używanej. Nawet jeśli trzeba ją odświeżyć, to

odpada problem z dopasowaniem mocowań czy korektą kształtu .

dać błotnik w 20 minut, nie ma na to szans! Najgorzej, jeśli jednocześnie trzeba zamontować podróbkę zderzaka, zamiennik błotnika i nieoryginalne lampy – odtworzenie oryginalnych konturów karoserii wymaga od blacharza sporej dozy samozaparcia. Podobnie rzecz ma się w przypadku osprzętu: straciłiście w kolizji reflektor Valeo, Bosch czy Helli? Domagajcie się zapłaty za taki sam! W przypadku lamp nie chodzi tylko o inny wygląd w porównaniu z markowymi oryginałami. Chodzi o jakość oświetlenia drogi, a ta jest... losowa.

Piotr Szypulski, Maciej Brzeziński
Dziękujemy firmie Biuro Wielgołaski za udostępnienie materiałów, a w szczególności za porady techniczne

Nie musisz zgadzać się na zamienniki

Jeżeli koszt naprawy rozbitego auta jest pokrywany z dobrowolnego ubezpieczenia AC, to o wyborze części decydują zapisy warunków ubezpieczenia dyktowane przez zakład ubezpieczeniowy. W przypadku OC jest inaczej – od-



szkodowanie ma pokryć poszkodowanemu wszystkie poniesione straty, i to w pełnym zakresie. Ubezpieczyciele oczywiście interpretują na swoją korzyść przepisy mówiące o tym, że wysokość odszkodowania powinna obejmować niezbędne i ekonomicznie uzasadnione wydatki. A skoro można kupić jakieś części taniej, to stosowanie „oryginałów” jest traktowane jako ekonomicznie nieuzasadnione. Ubezpieczyciele powołują się też na przepisy wykonawcze wprowadzające w Polsce dyrektywę GVO – zdaniem wielu prawników to nadużycie, bo stosowne rozporządzenie (czyli akt prawny wydany na podstawie szczegółowej delegacji ustawowej) nie zawiera żadnych zapisów regulujących kwestie ustalania wysokości odszkodowań. Fachowcy odrzucają też argument, że naprawa używanego auta nowymi częściami to nienależna korzyść dla właściciela – sam fakt wykonania naprawy powy-

padkowej obniża wartość samochodu.

W razie problemów z uzyskaniem od ubezpieczyciela uczciwej wyceny szkód w oparciu o ceny części wysokiej jakości, od niekorzystnych decyzji warto się odwoływać.

Wszelkie argumenty prawne przydatne w takim sporze znaleźć można na stronie Rzecznika Ubezpieczonych (www.rzu.gov.pl), wyszukując na niej hasło „części alternatywne”.

1. Ubezpieczyciel może ustalić sumę odszkodowania w oparciu o ceny części alternatywnych wtedy, gdy poszkodowany się na to zgodzi.

Zakład ubezpieczeniowy nie ma prawa przyjmować, że jest to zgoda domyślna.

2. Jeśli auto było już wcześniej naprawiane częściami nieoryginalnymi, klient nie ma prawa domagać się oryginałów. Zastosowanie części lepszych od tych, które zostały zniszczone, byłoby nienależną korzyścią.

3. Ubezpieczyciel nie może uzależnić wypłaty odszkodowania we właściwej wysokości od przedstawienia faktur. To typowa, ale bezprawna praktyka firm ubezpieczeniowych – takie przypadki warto zgłaszać Rzecznikowi Ubezpieczonych.



Jeśli auto przed wypadkiem miało zamontowane części oryginalne, to poszkodowany nie musi zgadzać się na tanie zamienniki.

CZĘŚCI DO NAPRAW POWYPADKOWYCH

Zamiennik jak oryginał? Wolne żarty!

Porównujemy jakość części

Ubezpieczyciele, gdy trzeba zapłacić za naprawę auta, przekonują, że tanie zamienniki – nazywane przez nich częściami alternatywnymi – są warte tyle samo co podzespoły oryginalne. Sprawdziliśmy, czy montując je, rzeczywiście da się w pełni naprawić auto

W czasach świetności Malucha, Poloneza czy dużego Fiata kierowcy mieli do dyspozycji dwa rodzaje części: fabryczne i rzemieślnicze. Oba rodzaje miały swoje zalety. Pierwsze były w miarę dobre, drugie – po prostu były; lepszy rydz niż nic. Kilkadziesiąt lat później możemy wybierać pomiędzy częściami oryginalnymi (są dobre, lecz często bardzo drogie) i zamiennikami, które, jak to raczył określić jeden ze sprzedawców w sklepie, gdzie kupowaliśmy elementy blacharskie, „ludzie jakoś montują”.

Rzecz dotyczy części potrzebnych do napraw powypadkowych. Ich jakość bywa po wielokroć przeklinana przez blacharzy. Na początek zróbmy jednak pewne zastrzeżenie: jeśli ktoś świadomie kupuje za 100 zł błotnik do kilkuletniego auta, wiedząc z góry, że może

on słabo pasować, że będzie rdzewiał, a ślady po naprawie będą widoczne z daleka – jego wybór. Nie każdy ma do wydania 700 zł lub więcej na część oryginalną, a nawet jak ma, to ta cena może wydać mu się wygórowana. Co innego jednak, gdy jesteśmy do tego zmuszani.

Typowa sytuacja: masz poważną kolizję z cudzej winy, zgłaszasz się do ubezpieczyciela, by zapłacił za wymianę błotnika, maski, reflektora, pasa przedniego i kilku detali w twoim niestarym, 5-letnim aucie. W ciągu 3 dni firma załatwia wszystko: przysyła rzeczoznawcę, robi wy-



Już gołym okiem widać, że kształty zamienników różnią się znacznie. Im dokładniej się przyglądamy, tym więcej różnic widać. Skorygowanie ich to zadanie dla blacharza artysty.

cenę i wysyła ci pieniądze: 1400 zł. Na nowy błotnik dostajesz 100 zł, na maskę 270 zł, na reflektor 280 zł, na zderzak 140 zł i kolejne 230 zł na pas przedni. Do tego po kilkudziesięciu zł na detale dostępne tylko u dilerów. Ponadto dostajesz po 50 zł za każdą godzinę pracy blacharza.

Zgłaszasz się więc do warsztatu dilerskiego, by się dowiedzieć, że za 1100 zł to mogą ci sprzedać oryginalny błotnik i dorzucić szczegółowy kosztorys naprawy – na żadne inne produkty i usługi pieniędzy z odszkodowania ci nie wystarczy. Jeśli chodzi o nowy błotnik za 100 zł, to

owszem, są takie, ale miejscowy blacharz stanowczo odmawia ich montażu, radzi poszukać używanego. Na podobny opór napotykał się w przygodnym, nieautoryzowanym warsztacie blacharskim – tu w ostateczności złożył ci przód samochodu z tanich części, ale po pierwsze, musisz zapomnieć o gwarancji na usługę, a po drugie, zapłaciłś więcej za robociznę. „Ja tam, panie, nie jestem rzeźbiarzem, tylko blacharzem, nie będę tego doginał za darmo. A najlepiej idź pan na szrot i kup zestaw oryginalnych części z odzysku – dobrze na tym wyjdiesz”.

Dyrektywa GVO uwalniająca rynek części zamiennych miała służyć właścicielom i użytkownikom aut. Dała im prawo do naprawy samochodu przy użyciu zamienników, nawet jeśli samochód jest na gwarancji – bez jej utraty, przynajmniej w takim zakresie, w jakim – obiektywnie rzecz biorąc – nie mogły one

mieć wpływu na wystąpienie usterek. Tymczasem z przepisów prokonsumenckich najbardziej korzystają ubezpieczyciele.

Opowieści o tym, że tanie zamienniki części blacharskich mają generalnie taką samą jakość jak oryginalne, a klienci ubezpieczycieli nie powinni się domagać drogiej oryginałów („bo uszkodzone części były i tak używane, a korzystając z odszkodowania, nie wolno się bogacić”), to bajki dla niezorientowanych. To nie jest tak, że błotnik to

nał, mają cieńsze powłoki antykorozyjne, inne wykończenie krawędzi, a na tym różnice między nimi wcale się nie kończą. Tak było kilka lat temu. A dziś? Postanowiliśmy to sprawdzić i porównać części kupione w ASO z dostarczonymi przez niezależnych dostawców.

Już podczas zakupu można domyślić się, że zamienniki muszą się różnić od części oryginalnych. I nie chodzi tu wcale o cenę! Dzwonisz do sklepu dilerskiego po błotnik. Zanim coś zamówisz, pada pytanie

Błotniki do kontroli

■ Wybraliśmy auto popularne, a jednocześnie nie tak nowe, by chciało się od ruchowo sięgać po części oryginalne. O ile jednak właściciel, płacąc za elementy blacharskie z własnej kieszeni, może mieć dylemat, to już ubezpieczyciel mieć go nie będzie: zaproponuje tanie zamienniki (chyba że uda się wyliczyć szkodę całkowitą). Kupiliśmy więc zapas błotni-

jeden w Polcarze, jeden pochodzi z Inter Carsu, kolejny - z firmy BHMD. W przypadku tego ostatniego udało nam się kupić część ze średniej półki - nie był to podstawowy, najtańszy zamiennik, ale część wyprodukowana w Europie, z atestami mającymi dowodzić, że powinna pasować do auta. Tylko diler Forda spytał nas o wersję auta (są co najmniej dwa, różniące się detalami, błotniki) - w pozostałych miejscach jedna wersja błotnika obsługuje wszystkie odmiany Forda II 1.6. Gdyby przyjąć, że w starym porzekadło jest sama prawda (jeśli jeden człowiek mówi ci, że jesteś pijany, zignoruj go; gdy to samo mówi drugi - weź się w garść; gdy powtarza to trzeci - idź się wyspać), to w błędzie jest Ford, a nie producenci zamienników. Tylko oryginalny produkt zrobiony jest z jednego płatu blachy z do-grzanym kawałkiem ucha.



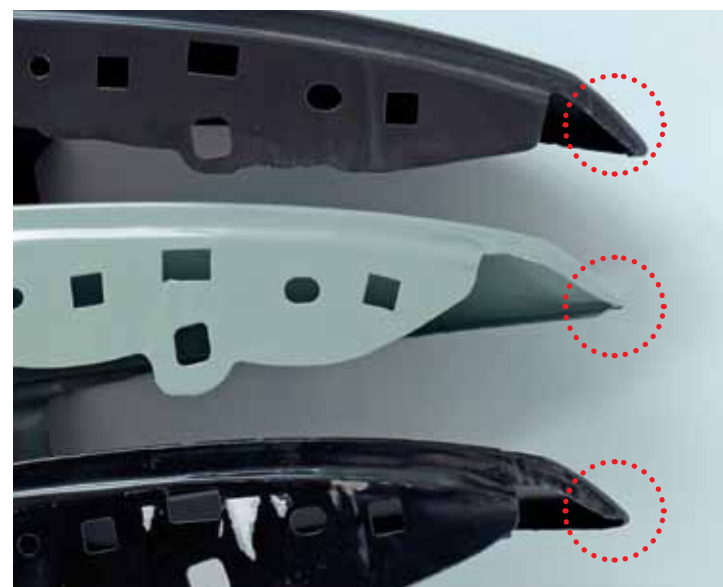
Blacha nadająca się do głębokiego tłoczenia jest droga. Producenci tanich zamienników używają więc tańszego materiału, który w miejscach głębokich przetłoczeń po prostu pęka. Klient i tak nie zauważy różnicy

tylko kawałek blachy i każdy potrafi go wyciąć i wytłoczyć tak samo. Historie blacharzy o tym, jak bardzo zamienniki potrafią nie pasować do auta, to nic nowego. Natomiast znalezienie dowodów na taki stan rzeczy - oto jest prawdziwe wyzwanie!

Opracowań na ten temat nie ma wiele, niemniej dotarliśmy do kilku źródeł. W Polsce sprawdzenie jakości zamienników blacharskich kilka lat temu zlecał firmom zewnętrznym Ford, a także m.in. Toyota. Okazało się, że tanie elementy blacharskie oferowane przez takie hurtownie jak Polcar, BHMD czy InterCars (przynajmniej w przypadku wybranych aut i opracowań, do których dotarliśmy) sprawiają problemy przy dopasowywaniu do auta, wykonane są z blachy o grubości innej niż oryginalny

o numer nadwozia. Nie ma? No do-brze, a z listwą czy bez? A jaki ma kierunkowskaz? Czy jest przed modernizacją, czy po? W większości przypadków, zamawiając azjatycki tani element, nie masz takich dylematów, bo w ofercie jest tylko jeden błotnik do twojego modelu auta. Producenci zamienników wychodzą ze słusznego skądinąd założenia, że blacha to materiał plastyczny. Na wszelki wypadek błotnik ma więc nadmiar mocowań (najwyżej coś się utnie), zbyt wiele otworów montażowych (jak nie będzie potrzebny, to się zaspawa, zaklei lub zaślepi), czasem brakuje jakiegoś ucha (ale to nic, najwyżej weźmie się ze starego i dospawa). Otwory montażowe po prostu nie pokrywają się z mo-

ków do Forda Focusa II z 2007 roku sprzed face liftingu: jeden oryginalny,



Widoczne różnice: górna część to oryginał, pozostałe to zamienniki. Każda z nich ma inny kształt (m.in. kąt zagięcia „noska”, mocowania).

Geometria i uchwyty

■ Czyżby Ford się mylił? W przypadku niektórych mocowań pozostali producenci tanich zamienników zgodnie przesunęli je w jednym kierunku. Cóż, blacharz już znajdzie na to radę. Generalnie najbliższy oryginałowi jest błotnik z BHMD, w przypadku pozostałych widać gołym okiem, że niektóre mocowania są po prostu fatalne. To nic, weźmie się podkładkę... Wszystkie, poza oryginałem, mają dodatkowe ucha, które po prostu trzeba uciąć - nie ma innej rady.



ORYGINAŁ
Rozmieszczenie otworów w podrobce jest inne niż w oryginale. Widać też fatalną jakość blachy.



ZAMIENNIK



Zmierzone, zważone, przymierzone: choć różnice między częściami widać było już na pierwszy rzut oka, zbadaliśmy je dokładnie. Nie spodziewaliśmy się, że wyniki mogą być aż tak złe.

Ile waży blacha?

■ Najwięcej blachy jest w błotniku z BHMD - 2,7 kg. Najmniej jest jej w oryginale (2,5 kg), co nie powinno dziwić, gdyż nie ma on zbędnych mocowań, a ponadto sporo zaoszczędzono, tłocząc go z jednego kawałka. Produkty z Polcaru oraz Inter Carsu pochodzą od tego samego producenta, ale ten z Inter Carsu jest cięższy. Początkowo nie wiedzieliśmy dlaczego. Ale już wiemy!



Szpaczła na nowym błotniku, i to bardzo słabo nałożona. Skandal!

Grubość powłok

■ Błotnik z BHMD ma wyraźnie cieńszą powłokę antykorozyjną, ale ją ma. Pewne wątpliwości budzi pod tym względem błotnik z Polcaru, ale tak naprawdę bez specjalistycznych badań nie sposób ocenić, czy i w jakim stopniu jest gorszy. Natomiast przy błotniku z Inter Carsu... zepsuł nam się miernik. Tak nam się przynajmniej początkowo wydawało. Wzięliśmy płytkę kalibra-

cyjną - działa, i to dokładnie. Przykładamy miernik do błotnika - pokazuje jakieś bzdury! Rozwiązaniem naszej zagadki jest szpaczła natryskowa, którą producent (a może jednak importer) usiłował zamaskować jakieś nierówności. Patrząc z bliska, widać faktycznie... odpryski szpaczli. W jednym miejscu powłoka ma 30 mikrometrów, w innym... niemal 400! Niby nowa część, a już



Warstwa zabezpieczenia antykorozyjnego na oryginalnej części była najgrubsza - nie licząc szpaczli na jednym zamienniku.

Detale świadczą o jakości



ORYGINAŁ

Oryginalne reflektory z daleka nie różnią się bardzo od podróbek. Wybijając część, lepiej przyjrzeć się szczegółom wykonania.



ZAMIENNIK

Podróbka ma zbliżony kształt, ale np. mechanizm ustawiania reflektora oraz uchwyty wykonano z miękkiego tworzywa.