

- Autólopás: hol az alvázszám?
- Sztereó rádiók – a jó vétel
- Szentgotthárd: marad az autógyártás?

DAEWOO TICO

Maradt
Maruti?

FIAT MAREA

BEMUTATÓ



PEUGEOT 106

Közös
nevező



MERCEDES SLK

Jól nyit

BEMUTATÓ



Bravissimo

Csupasz pisztoly

Lopásfelderítés



**Autójának ellopása
minden kocsitulajdonos rémálma.**

**Visszakapni az elveszettet a tapasztalatok szerint
szinte reménytelen.**

Kihez fordulhatnak az áldozatok?

Az ókor tolvajistenei partit adnak a Gellért-hegyen. Kegyeltjeik közül kiemelkednek az autótolvajok, munkájuk eredményeképpen az autólopások száma konokul nő. Az elmúlt félévben 6720 személyautó tűnt el; megesezt, hogy egyetlen nap 50 tulajdonost fosztottak meg a kocsijától. A lopások kétharmadát Budapesten ejtik meg, nyáron a Balaton 20 százalékkal társul; a lopott autók egyhatoda külföldi, főleg osztrák és német. A legveszélyeztetettebb autók maximum 4 évesek, a lopási listát a Lada vezeti a Volkswagen és az Audi előtt. Idősebb kocsik is eltűnnek, ők vagy „szegényebb” országokba kerülnek, vagy alkatrészként értékesítik őket, ritkán maradnak forgalomban. A fővárosban a lopott személyautók csupán 2,1 százalékát találták meg, az országos adat 6,7 százalék, ami rosszabb az előző évinél.

Nem meglepő, hogy sok ex-autótulajdonos próbálja ki az autós üzletágra specializálódott bandák új szolgáltatását, a „visszavásárlást”, hiszen alig remélheti, hogy

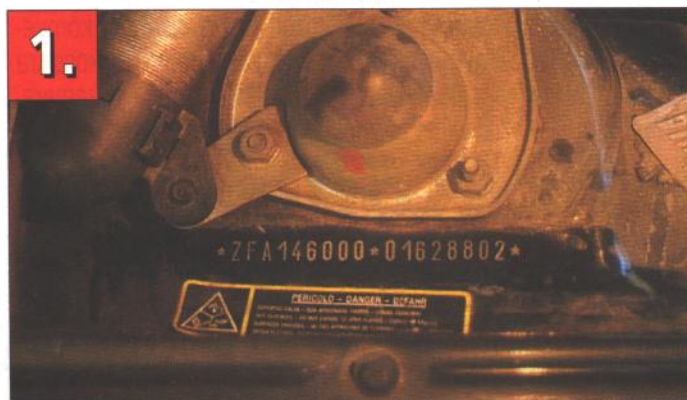
kocsija törvényes úton hazatalál. Az alvilág felfigyelt az autóstársadalom „igényére”, s kiaknázza azt. Rendőrségi forrás szerint a „visszavásárlási” ajánlatokra és nyomra vezetői jutalmakra jelentkezők 90 százaléka soha nem látta a lopott autót, csak ráállt a könnyű zsákmányra, sokszor pedig maguk a tolvajok jelentkeznek, de eszük ágában sincs visszaadni a kocsit, jól jön a pluszbevétel. A kevés visszadás agyonszervezetten történik: az extulajdonost találkára hívják, ahol mindig újabb utasításokat kap, megmutatják neki az autóját, úgy, hogy elmennek mellette az utcán, persze már más rendszámmal. Ha felismerte a kocsit, akkor nyélbe üthető az üzlet. Harcos magánakciókkal nem érdemes próbálkozni, könnyű a rövidebbet húzni a szinte mindig fegyverrel járó bűnözőkkel szemben. Érdeemes belekeverni viszont a rendőrséget, mert a részvételével végrehajtott tényleges „visszavásárlási” esetekben az autó eddig mindig megkerült, sőt a pénz is megmaradt, jöllehet a tettesek eltűntek.

„Álvisszavásárlási” ajánlattal a rendőrség megkímélheti az áldozatot a tipustól és az autó értékétől függő 200 000-600 000 forintos „visszavásárlási” összeg elvesztésétől, a „becsületes megtaláló” vagy ál-nyomra vezető 100 000-200 000 forintos jutalmazásától.

A „visszavásárlások” mellett többen próbálkoznak „visszalopással”. Ez szintén veszélyes ügylet; általában maga a tolvajcsapat jelentkezik és vállalkozik az akcióra, szintén kemény százezreket kérve a közreműködésért. A leperkált és a bűnözők célkeresztjébe

vett pénznek mindenképp búcsút mondhat a kárvallott, panasznak helye nincs, a baseballütő erősebb a szónál. A rendőrség részvétele nélkül a magánakciókból könnyen lehet önbíráskodás, bűnpártolás és hamis tanúzás – igaz, a hatóságok csak durva esetben marasztalják el a már amúgy is pórul járt autóst.

Az autólopás lassan gazdasági tényezővé női ki magát, nemcsak számos bűnözőt, hanem egyre több legális céget is eltart. Nyomozóirodák ígérnek az autómentesített tulajdonosnak, hogy visszakapja a kocsiját. Legtöbbször a testületet elhagyó rendőr alapítja a céget, elsősorban régi kapcsolataira bízva a felderítést. A megbízás a bennfentesek szerint akkor lehet sikeres, ha az állami rendőrségi nyomozást vezető nyomozó jó ismerőse a magánnyomozónak. Ha valóban így van, akkor az autós nem sok jót remélhet, hiszen a rendőrség felderítési mutatója elsomorító. Más módszerrel dolgozva is nehéz lehet megtalálni az autót, mert a magánnyomozó-irodák nem rendelkeznek a rendőrségéhez mérhető nyilvántartással és technikai felszereléssel, emberekkel (országosan 200 nyomozó foglalkozik kifejezetten a gépkocsilopásokkal), továbbá elméletileg nem férhetnek hozzá a nyilvántartások-



hoz, adatokhoz, mert ez az adatvédelmi törvénybe ütközik. Az esetleges alvilági kapcsolatok lendületet adhatnak egy-egy autó megtalálásához, viszont nehéz elhinni, hogy a tolvajcsapat mindenféle ellenszolgáltatás nélkül visszaadná az autót, így ismét „visszavásárlás” lesz a dologból. Emellett az „ördögöl valót cimborálás” jogilag

bűnpártolást feltételez. Valójában nem is lehet ezt az ipart hatékonyan üzni; a megbízaskor kifizetett 40 000 forint körüli összeget az autós az esetek többségében nyugodtan felírhatja a veszteséglistájára. Némi bizalomra adhatna okot, ha a lopott kocsi felkutatását vállaló magánnyomozó csupán előleget kérne, és a teljes összeget

Az új osztály

Az autólopások hosszú ideje a fővárosra koncentrálnak, ötből négy autót innen visznek el. A rendőrség is régóta azon van, hogy létrehozson egy olyan központi fővárosi egységet, amelynek hatósugara túlnyúlik a kerületek határain. Legutóbb éppen ebben az évben alakult meg a BRFK Bűnüldözési Főosztály Gépjármű-felderítési Osztálya. Vezetője Méhesz György százados, aki abban bíz, hogy a tízezer fölé emelkedett autólopási szám az osztály száznál több munkatársának és új eszközeinek, módszereinek hatására legalább nem duplázódik meg, s a korábbinál több bűnöző kerülhet rendőrkézre. Az autólopás, -értékesítés, az okmány- és autóhamisítás többféle bűncselekménytípust egyesít; most már külön elemző-értékelő osztály gyűjti az információkat, azokat csoportosítja, a sorozatjellegre utaló jegyeket felismeri. A rendőrök nemcsak a számítógépek adatai között barangolnak, hanem visszatérően az autópiacokon, a szerelő bontó telepeken is megjelennek – az osztályvezető szerint ennek köszönhető, hogy a fővárosban már alig van legális lopottautó-lerakat.

Néha előfordul, hogy az autós lakása ablakából tehetetlenül nézi végig, amint elviszik az autóját. Ha személyes biztonsága érdekében nem is mer beavatkozni, azért a telefonon értesített rendőröktől gyors közbelépésre számít. A százados azonban kiabrandit: az új osztály sem erre jött létre, ők elsősorban nyomozással foglalkoznak. A kerületi kapitányságok sem tesznek sokat. A százados szerint volt már arra példa, hogy a telefonon bejelentett lopás nyomán az ügyeletes tiszt lezáratta a környéket, feltartóztatta az autót, amit nem tolvaj, hanem a tulajdonosa vezetett – a szomszédja viccelte meg. Az osztályvezető szerint ezért nem tréfa, hogy csak írásos, aláírt bejelentésre intézkednek. Lehet, a túl sok vicces szomszéd is az oka, hogy Magyarországot az autóra veszélyes országok között tartják nyilván, s így nemcsak neves autókölcsözők nem engedik be hozzánk a kocsijaikat, hanem a biztosítók is kizárják a lopáscasco felelősségi területéről az országot. A megkülönböztetés a legtöbb volt KGST-országra érvényes, s ez másokkal együtt nekünk is súlyos erkölcsi és anyagi kárt okoz. Az osztályvezető szerint a listáról részben azzal kerülhetünk le, ha valóban csökken az autólopások száma, részben pedig ha megváltozik a biztosítók megkülönböztető szemlélete, mert akkor észrevennék, hogy például Rómában háromszor-négyszer annyi autó tűnik el, mint Magyarországon.

Keresd a párját

A lopott autók legtöbbször a hamis azonosítószámoknak „köszönhetik” a lebukást. A számok átütésekor általában az utolsó karaktereket, a sorozatszámokat változtatják meg, így formailag valósnak tűnhet a hamisítvány. Az azonosító számok ellenőrzésénél az alváz- és a motorszám összeférhetőségét vizsgálva két átütött, valósnak tűnő számsorral is lelepleződik a lopott kocsi. Az autó tulajdonosa vagy a leendő vásárló az autómárkák vezérképvisleténél is ellenőriztetheti az azonosító számokat, ugyanott a valódiságon kívül megtudhatja az évjáratot és a felszereltséget. Ez több képvisletnél ingyenes szolgáltatás, akár telefonon is lehet érdeklődni például a Nissan és a Honda márkáknál. A Peugeot is ad telefonon felvilágosítást; feltételként az információszolgáltatás előtt faxon kéri a forgalmi másolatát. A megadott adatokat a francia anyacéghez továbbítják, a válasz átlagosan két hét alatt fut be. A Hondánál a motor- és az alvázszám összeférhetőségét csak a Magyarországon eladott autókban tudják ellenőrizni, de ezt ritkán kéri az ügyfelek, a tapasztalatok szerint legtöbbször a kocsi évjáratára kíváncsiak. Több ellenszolgáltatást kérnek a kiadott információért: a Mazda áfásan 1250 forintért méri az adatszolgáltatást, de csak akkor, ha az autó 1993 előtti, nem a vezérképvislet által eladott és így Ausztriából, Németországból vagy Japánból kell befutnia az adatoknak. A távadatvitel két napot, maximum egy hetet vesz igénybe, kérésre igazolást állítanak ki a kocsi származásáról. A hazai vásárlású kocsi azonnali az információcsere. Az adatszolgáltatást a Mercedes veszi a legköllyebben: csak a tulajdonos érdeklődhet, az ő jelenlétében ellenőrzik az azonosító számokat. Az ellenőrzésért bruttó 2500 forintot kérnek, de csak akkor, ha létező az alvázszám. A lopott kocsiokról saját nyilvántartással is rendelkeznek, és ha ott szerepel a keresett szám, akkor azt is közlik az érdeklődővel. Normális esetben mindig igazolást adnak a kocsi „tisztaságáról”.

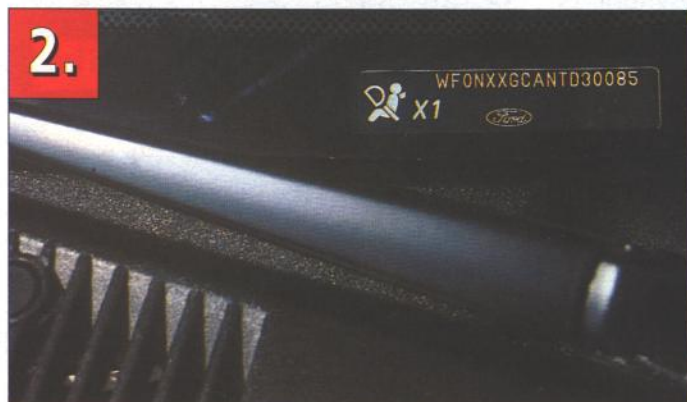
csak a megbízás sikeres teljesítésekor fizetné ki az ügyféllel előlépett áldozat.

A „visszavásárlás”, a nyomravezető-kutatás, a magánnyomozói megbízás a ritka siker ellenére vonzza az értékűtől megfosztott embereket, hiszen még a rendőrség által megtalált autó is ritkán és csak évek múltán, hosszas tárgyalások és jogi huzavona után kerül vissza az eredeti tulajdonoshoz. A sikertelenségben legalább annyira ludas a magyar joggyakorlat, mint a bűnözők ügyessége. A tolvajok törvény adta menekülő utakat választhatnak, a nyomozók munkáját bonyolítja az előzetes le-tartóztatások, lefoglalások nehézkes elrendelése.

A lopott autók nagy része a feljelentés pillanatában már nincs az

országban, felkutatásuk reménytelen vállalkozás. (A helyzetet javítandó 18 közép- és kelet-európai ország zsarui ülnek majd össze az ősz folyamán részletesen átrágni a lehetőségeket). A bennmaradó kocsikat az alváz- és a motorszámot átütve, hamis vámkmányokkal vagy egy totálkáros autó azonosító számainak a „beoperálásával” helyezik forgalomba. Az első tulajdonos szinte mindig hushonéves és csak egy-két hétig birtokolja az autót, majd gyorsan továbbadja. A nyomozás lebonyolításáért sokszor egy-két hónap alatt több néven is átfuttatják a kocsit. A

2.



3.



Az autógyártók által leggyakrabban használt alvázszám jelölési pontok:

1. A motortérben a tűzfalon
2. A motortérben a doblemezen
3. Az utastérben a jobb első ülés mellett

rendőrség a banda felderítésével kapcsolatban nem sokra megy az első tulajdonos felkutatásával, mert az hamis, lopott vagy éppen vásárolt személyi igazolvánnyal íratta magára a kocsit.

A lopott és „fedőnéven” legalizált autók piaci áron kerülnek forgalomba, egyrészt, hogy ne legyen feltűnő az alacsony ár, másrészt a haszon is legyen a lehető legtöbb. A szuperprofitért az autótolvaj-tömörülések is számolnak némi költséggel. A lopást kivitelező tolvaj a kocsi típusától függően 150 000-500 000 forintot kap, de egy fiatal Audi A6 még gengszterek között is megér 1 millió forintot. A kocsi ezután átcsúszik az alvázszám-reparálóhoz, aki átlag 50 000 forintért dolgozik autónként, és ugyanennyi illeti meg a hamis okmányok készítőjét is. Az előbbi kikerekíti a számokat, hármastól nyolcast, nullától kilencest farag, átütéssel és résfeltöltéssel munkálkodik, a végén eredeti színnel lefújja a munkaterepet és beégeti a festéket, hogy ne lehessen egyszerűen, hígító ronggyal letörölni. A „papírozó” hamis vámokmányokat gyárt, hogy a vizsgáztató a maga 20 000 forintos költségével elvihesse a kocsit a műszaki vizsgára. A rendőrség nyomozásai alap-

ján több jel mutat arra, hogy a rendőrökhöz hasonlóan, a vizsgabiztosok sincsenek jól megfizetve, mert sokszor keverednek bele a legalizáló csapatmunkába – persze némi honoráriumért. A lopásintézés közben, ha nem sokoldalú a tolvaj, akkor a kulcskészítőt is illeti némi pénzmag. Totálkáros autót „újrahasznosításánál” a roncs típusával azonos és azonosítószámához közel álló autót felleléseért is fizet a banda a BM berkei-
in belül mozgó információforrásnak. Így tehát nem könnyű az ügyek számainak a kibogozása, ráadásul több suttogó hang szerint az elhaló ügyek néha-néha az államhatalmi hierarchia magas polcainak az érdekeltiségre utalhatnak.

Még nehezebb lefűlelni a külföldről lopott autókat, amelyeknél nem szükséges az azonosító számok megváltoztatása, mert a nyugati körözés nem jut át a határon. Az ilyen kocsi csak a hamisított vámpapírjaival, vagy a német határon bukik le, ez utóbbi helyen általában vétlen áldozattal a volánja mögött. A külföldről lopott és itt forgalomba állított autót 30 százalékos értékeséssel kárpótolja új gazdáját azért, hogy a kocsi csak belföldön használható.

Az autó ellopása után a jelek szerint a legtöbb esetben rá lehet írni az esetleg megmaradt forgalmira: „Eltűntnek nyilvánítva”. Az extulajdonos a nyomozást a „be-

Autók és alvázszámok

Az autót vásárlásokhoz ajánlott jó tanácsok között sokszor elhangzik, hogy a vevőjelölt ellenőrizze az azonosító számokat, vesse össze azokat a forgalmi bejegyzett adatokkal, illetve ellenőrizze valóságukat a márkaképviseleteknél és a rendőrségen. Szintén ajánlott, hogy az alvázszámot az azonosító táblán kívül, a beütés helyén is tekintsük meg. A beütési hely viszont modellenként változó, a laikus autósok nem kell ismernie, ezért bemutatjuk néhány típus alvázszámának a rejtékhelyét.

Audi – minden modellnél a motortér tűzfalának tetején beütve, a gumitömítés felhajítása után látható.

Citroën AX, BX – a motortérben a jobb oldali sárvédőtartó-lemez élébe beütve.

Citroën ZX, XM – a motortérben a tűzfal a jobb felső részbe beütve.

Fiat Panda, Uno, Tipo, Tempa – a jobb oldali lengéscsillapító tornyába beütve; a Tempránál lehet még a jobb oldali sárvédő élébe beütve.

Ford – minden modellnél a jobb első ülés mellett a lemezbe beütve, kivéve a **Mondeo**-t, amelyben a motortér tűzfalának jobb felső részébe ütik be, továbbá a szélvédőkeret vezető felőli oldalán is megtalálható.

Honda – minden modellnél a motortérben a tűzfal jobb oldalán beütve.

Hyundai – minden modellnél a motortér tűzfalán közepén beütve.

Mercedes W124, W129, W201 – a motortér tűzfalán jobb oldalon beütve.

Mercedes W140 – a jobb első ülés alatt a keresztartón lézerrel beégetve.

Opel – minden modellnél a jobb első ülés mellett a küszöbbe beütve.

Peugeot – minden modellnél a motortér tűzfalába beütve. Renault – minden modellnél a jobb oldali rugótoronyba beütve.

Seat Marbella, Terra – a motortérben a jobb oldali doblemezbe beütve.

Seat Ibiza, Cordoba, Toledo – a tűzfal tetején közepén, közvetlenül a gumitömítés mögött, vagy a jobb oldali rugótoronyba beütve.

csületes” nyomravezetők felkutatásával, „visszavásárlási” találkozók óvatos szervezésével gyorsíthatja, s futhatnak a hirdetések meg a rádióközlemények. A konkrét visszaszerzési próbálkozásokat a siker érdekében és az újabb

anyagi veszteségek vagy súlyosabb következmények elkerülésére csak a rendőrség aktív részvételével szabad megkísérelni; a tervezett lépések előtt nem árt tisztázni a törvényesség határait.

Dombóvári

MEGRENDELŐLAP



Előfizetéssel megrendelem az **autó közöt** havonta megjelenő lapot példányban.

Előfizetési díja egy évre 1416 Ft, fél évre 708 Ft

Név / intézmény:

Cím:

(Város, község, kerület, utca, tér, ltp., emelet, ajtó, irányítószám)

Dátum:

Aláírás:

Az előfizetési díjat a részemre küldendő átutalási postautalványon egyenlítem ki.

A megrendelőlapot kitöltve az alábbi címre borítékban, bérmentesítve küldje: Hírlapelőfizetési Iroda, Budapest 1900