



- Hogy lehetne elválni ennek a „selyemútnak” a vonalát?
- Nekem az a javallatom, hogy azok az autók, amelyek „gazdasági totált” szenvednek, egyenesen kerüljenek a regisztrált, legális autóbontókba! Természetesen nem 40-60 százalékos áron fogják átvenni, hanem jóval kisebb összegért. Persze, hogy küzdenek ez ellen a biztosítók, hiszen egy 1 millió forint káridőponti értéknek adnak a gépkocsi tulajdonosának maximum 600 000 forintot, majd 400 000 forintos roncsáron „elkel” a jármű, így 400 000 forint extraprofíttra tesznek szert. Hány millió forint lehet ez évente?

Van ennek a problémakörnek egy másik olvasata is. Nem világos előttem, hogy ugyanaz a nemzetközi biztosító, amelyik Magyarországon a káridőponti érték 60 százalékaig engedi javítani az autót, más országokban, például Németországban, miért engedi alaphelyzetből 130 százalékaig szabadon a javítást. Bármilyen típusú és bármilyen korú autóról, és bármelyik biztosítóról legyen is szó (kötelező felelősségbiztosításról beszélünk). Elképesztően nagy ez a különbség, és még senki nem tudta nekem elmagyarázni az okát. Mert ugye az nem magyarázat, hogy a 100 százalékos határnál már a minőség rovására menne a javítás, mert azonnal visszakérdezek: és Németországban nem? Azért beszélünk a javítás során szakmühelyről, felszereltségről, szakértelemről, hogy ezeket a sérült járműveket magas színvonalon tudjuk megjavítani, és műszakilag, valamint közlekedésbiztonságilag is kifogástalan állapotban helyezzük őket vissza a forgalomba. Egyébként a biztosítók is fordítsanak figyelmet arra, hogy ellenőrizzék le a munkánkat. Valóban azt a gyári alkatrészt építettük-e be, amit leszámláztunk. Ha elvárjuk a biztosítóktól a tisztességes

magatartást, nekünk is tisztességesnek kell lennünk, nemcsak a biztosítók, hanem az ügyfelek miatt, hiszen ők bizalommal fordultak hozzánk. Nagyon nagy szemléletváltásra és változtatásra van szükség mind a két oldalon.

- Kell-e harmadik fél az autójavítók és a biztosítók közötti ellentétek feloldásában? Egyáltalán, hogyan tovább?

- Nem kellene hogy legyen, de valószínű, hogy lesz. A hatóságok is megunták a biztosítók magatartását, mely továbbra is csak a profitszerzésre irányul, figyelmen kívül hagyva mások, nemcsak az autójavítók, hanem az ügyfelek érdekeit is. A DIGA után két héttel egyébként levelet kaptam a MABISZ-tól, egyeztetésre hívtak. A címlista szerint 28 biztosítós kolléga, dr. Nagyszokolyai Iván és én vettünk volna részt ezen a megbeszélésen, amely sajnos elmaradt. Nem miattunk hiúsult meg a találkozó. Most a MABISZ-nál új találkozót szerveznek, megfogalmazásuk szerint magasabb szinten, de szűkebb körben. Ott leszek, mert hiszem, hogy a személyes találkozásnál nincs hatékonyabb eszköz arra, hogy megértsük egymást. Ahogy AJAKSZ-alelnök koromban is az volt a fórumom címe, „Szemtől szemben” biztosítók és javítók, most is az. Ami azt jelenti, hogy felvetjük a problémákat, meghallgatjuk egymást, s korrekten megpróbáljuk kihozni a legjobbat, a legtöbbet az adott helyzetből. Párbeszéd és párbeszéd – ebben hiszek. Ha csak várunk és nem beszélünk, a hógolyóból lavina kerekedhet, amit egy idő után megállítani talán már késő lesz. És az tényleg senkinek nem lesz jó.

Az elkezdett gondolatokat folytatni fogjuk.

SZÉNÁSI RÓBERT
KAFE-ELNÖK

A MAMI csendes forradalma

Ami 2010. május 15-én történt, biztos szerepelni fog a magyar motorsport történetének Nagy Könyvében. A száraz tények: Topor Róbert, a SuperSport 600 géposztályban V. helyezést ért el 2009-es évjáratú Honda CBR 600 RR motorjával.

„Mi ebben a szenzáció?”

Topor Róbert, a MAMI csapatának versenyzője és tanára értő vezetésével a magyar motorsport történetében először végzett az első hatban, működő ABS-szel felszerelt közúti, széria sportmotor. Eddig a magára valamit is adó motoros csak fitymálva szólhatott, ha a motorkerékpárokra telepített blokkolásgátló



rendszerek szóba kerültek. A Honda tavaly dobta piacra az E-CABS-t (elektronikusan szabályozott, kombinált blokkolásgátló rendszer), amiről azt állították, hogy alapvetően más, mint az eddig ismert ABS-rendszerek, és már versenyzésre is alkalmas. „Ide nékem az oroszlánt” – mondta a MAMI csapata, s a Honda Hungary segítségével már el is indulhatott a motorok élesben történő vallatása.

És tényleg más, hiszen már akkor is beleszól a fékezés menetébe, amikor még nyoma sincs a blokkolásnak. Így optimalizálja a fékezés teljes periódusát. Ha pedig fellép a megcsúszás veszélye, nedves, csúszós körülmények között döbbenetesen kezelhető a féktáv. Ezzel az eredménnyel mindenki számára bizonyítottuk, hogy a korszerű fékrendszereknek igenis van létjogosultsága a motorsportban, és ez még csak a közúti programmal ellátott elektronika!

Repesve várjuk, hogy az eleve versenyre programozott változat milyen meglepetéseket tartogat még.

Mindkét CBR-t a MAMI Versenyszerelői Iskolai Programban részt vevő tanulók készítették föl a versenyre: Barna Péter, Gábor Zoltán senior VIP tanulók, Puskás Gábor, Nagy Csaba junior VIP tanulók, Bánfi Julianna titkár és Léway Károly csapatvezető.

MAMI-HÍREK

