

Autótolvaj

TC: -Mi a végzettséged?

AT: -Gépészmérnök. BME.

TC: Szakterületed az autótolvaj szakmában?

AT: Az egész munka megszervezése, a kifigyeléstől kezdve addig, amíg a kocsi el nem kerül tőlünk. Nem nyitok zárat, nem futok, inkább csak irányítok és az észet osztom. Autólopással hetente egy-két nap foglalkozom. Máskülönben van "rendes" állásom is.

TC: **Hogyan lesz valakiből bandavezér?**

AT: Csak annyi kell hozzá, hogy meglegyen a megfelelő anyagi háttere, hogy az embereket azonnal az "esemény" után ki tudja fizetni zsebből. Nyilván kell valami szakmai tapasztalat is, hogy átlássa, mekkora kockázattal jár egy konkrét ügy, és hogy megéri-e beleugrani, vagy inkább hanyagolni kellene.



TC: **Kik a beosztottak?** Milyen alapon választod ki őket?

AT: A komolyabb dolgokra bevett emberek vannak, az egyszerűbb munkára meg szinte bárki jöhet, aki megbízható. Bár volt már futóverseny emiatt a "bárki" miatt, mert itthon még azt hittük, jó lesz a srác, aztán a terepen derült ki, hogy mekkorát tévedtünk.

TC: Ki a többi autótolvaj? Mi a tipikus profil?

AT: Változó. Az iskolai végzettség általában arányos a kiszemelt kocsi piaci értékével. **Egyszerű autókat el lehet vinni "kezdő szett"-tel is**, ami zárat nyit, gyári immót hatástalanít. Ebből persze csak a gyakoribb típusokhoz akad. Boltban nyilván nem kapható; egymásnak adják-veszik, akiknek kell. Főleg a bontósok szoktak ilyeneket csináltatni. A szakma elitje viszont felsőfokú végzettségű, képzett, ismereteit állandóan fejlesztő autóipari szakember.



AT: **"Hiába vagyok én hülye mondjuk az említett kormányzárhoz, más majd okosabb lesz."**

TC: **Hogyan lesz valakiből autótolvaj?**

AT: **A gyakori az, hogy magnókkal kezd.** Ha több esze van, akkor mással csináltatja, ha hülyébb, akkor ő nyomja. Aztán lassan jönnek a kocsik, először a szarabb, öreg kocsik, aztán ki hova fejlődik.

TC: **Hogyan áll fel egy brigád?**

AT: Kocsitól és társaságtól függ. Ha belefér az "árrésbe," akkor minél többen vannak, annál biztosabb. De **max négy fő körül.** Egy-két ember figyel, egy dolgozik, aztán amikor beindult a kocsi, a figyelők beugranak a saját, tiszta kocsijukba és indulnak, mögötte szorosan a lopott kocsi. Van,

hogy két kocsi is megy elöl. Aki tök egyedül dolgozik, mert ilyen is van, az biztosra megy. Kulcsa van a kocsához, és elviszi azt, akárhol áll.

TC: Mit tennél, ha valaki tényleg puskával jelenne meg munka közben - az Autólopás topikban többen is ezzel fenyegetőznek.

AT: Ilyen még nem fordult elő, de én személy szerint valószínű **nem kezdenék el lövöldözni** vagy hasonlók. Inkább tűnés, aztán máskor viszem el a kocsit, máshonnan. Mert ahol egyszer kiszúrtak, oda jó darabig nem megyünk vissza, mert valószínűsíthető, hogy figyelnek.



AT: "Váltózárak: Ha nem bovdenes a sebességváltó, vagy nincsen nagyon eldugva a váltó a motortérben, akkor betesszük kettesbe és már megy is a kocsi."

TC: Hogyan specializálódnak a brigádok?

AT: Általában márkákra állnak rá a bandák, de akkor is mehet a buli, ha megrendelés van valami extra cuccra: **kikölcsonőznek egy ugyanolyan kocsit, és azon gyakorolnak**, vagy bújják a szerviz CD-ket. Szerviz CD-ket, vagy más néven All Data CD-ket a szervizekből lehet "kihozni", ahogyan a kulcsokat is segíthetnek megszerezni az ottaniak. Ezek a CD-ken rajta van minden, az utolsó csavarig. Mit hol találsz, mekkora, mivel lehet szerelni. A bandák között területi felosztás egyébként nincsen, inkább egyes részfeladatokra specializált egységek vannak. Például vannak srácok, akik csak azzal foglalkoznak, hogy kocsikat hajtanak fel. Kint vannak az utcán, és ha jön egy olyan autó, amire rendelés van, akkor mennek utána, figyelik és a megfelelő helyen jelentik a koordinátáit. De szokás [adatbázisokból](#) is dolgozni. A rendőrségénél jobb a biztosítótársaságoké, mert azokban gyakran a védelmi eszközök pontos típusa is szerepel.

TC: Honnan lehet észrevenni, hogy az ember autója megfigyelés alatt áll? Mi ilyenkor a teendő?

AT: **Ha jól csinálják, nem lehet észrevenni.** Ha mégis kiszúrja valaki, hogy figyelik, akkor csak annyit tehet, hogy irány az őrzött parkoló, és a lehető legrövidebb időn belül eladja a kocsit. Akkor talán nem tőle lopják el.

TC: Mit gondolsz a mostanában egyre gyakoribb pláza parkolós lopásokról? **A nagy bevásárlóközpontok zárt parkolóira**, illetve más nagy, akár kamerával őrzött parkolókra gondolok.

AT: A kamerák ilyen helyeken tökéletesen belátják a megfigyelt környéket, ebben nincsen hiba, csak hogy általában összesen két biztonsági őr van egyszerre szolgálatban. Hiába van száz kamera, azok a képet csak négy monitorra továbbítják, amiken a biztonsági őrök reggeltől estig a csajokat bámulják. Én egyébként a fostorgósabbak közé tartozom, nem vállalnám be, hogy elhozok egy autót kamera mellől vagy rendőrség elől. De hogy megnyugtassalak, ismerek olyanokat, akiket ez sem érdekel. Bár ezeken a helyeken ők sem szeretnek tükölni.

TC: Mennyi pénz van a buliban?

AT: A kisebb értékű kocsik a piaci ár 15%-a körüli pénzért mennek, a drágább kocsik (5 millió körül) olyan 30% alatt valamivel, mert azokat többnyire ellopni is nehezebb, kisebb a "kínálat". A magyar átlagfizetéseket nézve **iszonyat pénzek mennek, még a legutolsó embernek is**, szinte nulla munkáért, pár óra izgalomért. Legkevesebbet nyilván az keres, aki semmit nem csinál, csak figyel vagy hasonló. De ez is összetett, mert lehet, hogy utána meg egész éjjel szerelni fogja az elkötött kocsit, így megint más pénz jár neki. A legtöbb esetben nem tudják egymásról a résztvevők, kinek mennyi jár.



AT: "Ugrókódos cuccok: Legrosszabb esetben a kocsi 15 perc alatt nyitva van."

TC: Mi alapján választjátok ki az ellopni kívánt autót?

AT: **Rendelésre dolgozunk**, ezen kívül a gyakoribb típusoknál a tulajdonos által beépített védelmi rendszer is befolyásol. Ha látszik, hogy a kiszemelt autó alaposan védve van, inkább keresünk egy védtelenebbet. Ha ritka autóról van szó, mindenképpen elvisszük, még akkor is, ha tele van tömve védelmi cuccokkal. Olyankor az sem számít, ha ki kell figyelni az autót: mit tesz a tulajdonos, hogyan indítja, miket kapcsolgat, ilyenek.

TC: Pontosan hogyan figyelitek ki az indítási trükköket? Nekem úgy tűnik, ehhez nagyon közel kell állni.

AT: Annyira nem kell közel lenni, **elég, ha csak jó a rálátás**. A kiszemelt autó mellé állnak lesötétített kocsival, vagy akár egy terepjáróval, és akkor pontosan látni hol, mit nyom meg a tulaj. Akár még a beütött kódot is le lehet olvasni. Persze ehhez nemcsak egy indítást kell végignézni.

TC: Mi az ellopott kocsi sorsa?

AT: Totálkáros kocsi papírjait kapja meg, vagy atomjaira szedik és a megfelelő bontókba kerül. **Csak telefonálj körbe három bontót** és keress bármilyen egy-két éves kocsihoz mondjuk légzsákot, vagy motorháztetőt. Meg fogsz lepődni, légzsák minden másodikban lesz, motorháztetőből pedig még színt is tudsz majd választani. Ennyi totálkáros kocsi lenne itthon? Külföldre viszont már nem szokás vinni az autókat.



AT szerint "a legkülönbféle technikák léteznek" a zárok semlegesítésére.

TC: Szerinted reális veszély, hogy valaki Magyarországon gyanútlanul lopott autót vásároljon, mondjuk az autópiacon?

AT: Előfordulhat, de ha kiderül róla, akkor általában a műtét volt szar, mert a legtöbbről sehol nem mondják meg, hogy meleg. Egy "műtét" úgy néz ki, hogy ember a típus alapján kikeresi az eredetvizsgálathoz használatos pontokat, majd kijavítja azokat új, tiszta értékekre, amiket a gyári CD-k alapján lehet kitalálni. Gyakori, hogy egy egyébként totálkáros kocsi számait kapja meg.

Emberünk a létező legkorszerűbb technológiákkal dolgozik, amiket a gyárak használnak, **még a lézergravírozás sem gond**. Utána vizsgálhatod mikroszkóppal vagy amivel csak akarsz, nem mondod meg, hogy a gyárban készült, vagy műhelyben. Ahol nem kell vizsgálni, onnan egyszerűen kitörli a számokat.

A katalógusokban benne van minden ilyen pont, az azonosító adatokkal. Nem nehéz őket megtalálni. Van olyan alkatrész, aminek az átkódolása nincsen kész azonnal, mert csak lassan lehet az adott felületen dolgozni, de az is elkészül pár nap alatt. Utána azt az autót bárki bevizsgálhatja, "A"-t fog rá adni. Szóval az eredetvizsgálat csak annyit ér, hogy hivatalosan igazolja neked súlyos pénzekért, amit addig is tudtál: a kocsidon levő számok egyeznek a forgalmiban levőkkel. Azt ott bajosan derítik ki, hogy lopott-e a gép.

TC: Milyen profi lopásvédelmi cuccok esetén kapsz kacagógörcsöt?

AT: A GSM-alapú, vagy műholdas védelmek teljesen kiborítanak. Sok szerencsétlen, tudatlan embert így lehúzni, hát szégyen! Az ilyen berendezések kommunikációját zavaró készülék egy megközelítőleg 2x3x1 cm méretű doboz. Van hozzá még elemtartó, és kiviteltől függően antenna: egy pár centi hosszú drót magára a készülékre feltekerve. Ez így nem nagyobb, mint egy távirányító bármelyik kocsihoz. Ha bekapcsolod, **tíz méteres körzetben nem lehet telefonálni, pláne a GPS rendszer nem tud kommunikálni a műholdakkal**. Egyébként láttam egy ilyen készüléket valahol az interneten hirdetni, meg lehetett rendelni, ha jól emlékszem 100 dollár körül volt az ára. A miénknél kissé nagyobb, és kórházakban vagy más ilyen helyeken árnyékolja a mobiltelefonokat. De persze a mi céljainkra is megfelel.



A zárdugózás leginkább a közepesen piti magnótolvajok ellen véd. (Az igazán piti az oldalablakon keresztül közlekednek.)

TC: Azért ez a GSM-blokkolás felvet egy csomó kérdést. Ha megszakad a kapcsolat az autó és a központ között, akkor azt is riasztásnak veszik és kapcsolatba lépnek a tulajjal.

AT: A műholdas kapcsolat csak akkor épül fel, ha riasztási esemény van. Előtte nem. Abban egyébként igazad van, hogy nem fogaskerek szintű a dolog, de a zsebünkben sem kockacukor van.



Elkobzott riasztó kódtörő berendezés. A Panasonic autóerősítő dobozában található a számítógép lelke. Fontos tartozék

TC: Van olyan profi lopásvédelmi cucc, aminek a láttán azonnal **a két antenna. (ORFK archívum)** leálltok az adott kocsiról? Ismereteid szerint valóban annyira hatékony például a BMW újfajta indításgátlója?

AT: A gyárak egyre jobb védelmi rendszereket csinálnak, így nehéz velük lépést tartani. De ellophatatlan autó nincs, nem is lesz, hiszen a szervizeknek szerelniük kell az új berendezéseket is, amihez **elengedhetetlen a pontos leírás, és ekkor bekerül a képbe az emberi tényező.** Ez minden ilyen rendszer gyenge pontja, mert innentől kezdve máris fel tudunk zárkózni bármilyen bonyolult és új szerkezethez. Az igaz, hogy ezek valóban megnehezítik a tolvajok munkáját, de mindent meg lehet oldani, ha más nincs, akkor a lámpánál ültetik ki a tulajt az aszfaltra. Egyébként ami a konkrét példát illeti, biztosan van, aki a BMW-féle rendszert is vágja, csak rá kell hogy álljon, és akkor ő szállítja mindenkinek a BMW-ket. Irdatlan pénzeket keresve vele.

TC: Melyik az általad vagy általatok tapasztalt legbénább egyedi lopásvédelmi eszköz?

AT: Semmi riasztó, csak villogó LED.

TC: És a legrafkósabb?

AT: **Kispárna a vezetőülésen, benne felfelé álló, óriás szögek.** Ez nagyon tetszett, a fórumon olvastam. Egyébként a gyári bekötési pontok megvariálása, például a vezérlőelektronika áthelyezése fel tudja adni a leckét. Utólagos beszerelésű dolgoknál, riasztóknál, immobilizereknél az, ha eltérnek a leírásoktól. És minden, ami egyedi.

TC: Az első leveledben említetted, hogy **a két leghatékonyabb eszköz az üveg gravírozása, illetve az UV-jelölés.** (Az UV-jelölés során csak UV-fényben látható festékekkel vizik fel az autó azonosítóit minden elképzelhető helyre, akár a kárpitra is. A festék hagyományos módszerekkel eltávolíthatatlan - a szerk.)

AT: Ha gravírozott az üveg, kevesebbet adnak a kocsért, mivel egy jelentős része használhatatlan. Ha kitörlik a gravírozást, az feltűnő. Az üvegek, lámpák cseréje viszont plusz pénz. Ezért az így jelölt autókat igyekszünk elkerülni. Ami az UV jelölést illeti, azt pláne macerás eltüntetni, vagy lehetetlen is néha. A megjelölt alkatrészeket nem lehet továbbadni, ráadásul a kocsiból sem lehet donor, hacsak valaki végig nem keni kromofággal előtte.



A kódtörő kézi vezérlője. (ORFK archívum)

TC: **A saját autódát hogyan védenéd?**

AT: Casco van rajta, ez az egyetlen hatásos védelem, csak így lehet nyugodtan aludni.

TC: Mit gondolsz a károsultakról?

AT: El tudom képzelni, milyen szar arra ébredni, hogy nincsen meg az a kocsi, amire éveket spóroltak, de ez van. Tulajdonképpen nem érdekelnek.

TC: És a [Gepárd csoport](#)?

AT: Tíz kocsiból megtalálnak egy-két darabot... mi legyen róluk a véleményem? Azokat sem úgy találják meg, hogy ők mekkorát nyomoznak. Ebben a 10-20 százalékban már benne vannak a diszkós gyerekek is, akik csak autókázni akartak a fagyoskodás helyett és valahol otthagyják a kocsit.

Máskor meg a tolvajok rontanak el valamit. Például a szomszédok jelentik be, hogy éjjel sok autó járkal a szomszéd házba, vagy idegenek mászkálnak arrafelé... ilyenek. Az öregasszonyok ilyen szempontból nagyon veszélyesek! De előfordulhat az is, hogy valaki megharagszik a másikra, és egyszerűen felnyomja. De ameddig hibátlanul használhatom a rendőrségi és egyéb nyilvántartásokat a haverok révén, addig mindig előrébb leszek náluk egy lépéssel.