

Mindenkinek lehet BMW-je?

Winkler Robi véleményezte a hazai használtautó-piacot

A Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete folyamatosan nyomja a propagandát, hogy ne legyünk Európa roncsstemetője, de még egy átlagnál naivabb ember is könnyedén belátja, hogy egyfelől a roncsokat mi magunk termeljük. Másfelől egy 11 éves használtautó, ha valaki jól átnézi, mielőtt külföldről behozza, távolról sem roncs, sőt. A tizenéves autó épp abban a korban van, hogy különösebb bravúr nélkül lehet még öt-hat jó éve. Magyarországon milliós tételben élnek, akik abban reménykednek, hogy ennyi idő alatt majd csak kitalálnak valami okosat. Legrosszabb esetben öt év múlva lecserélik egy akkor 11 éves használttra, és az élet megy tovább.

A hazai használtautók átlagéletkora már közelebb van a 14-hez, mint a 13-hoz, és hát oké, tényleg öregebbek a mi használtautóink, mint az európai átlag, de most komolyan: miért is lennének fiatalabbak? Egyszer talán a zseni is megszületik majd, aki elmagyarázza, hogy a magyar nem az importőrök bosszantására választja a használtat, vagy hogy az értékesítőknél kisebb legyen az év végi bónusz. Az sem véletlen, hogy az egy-kétmillió forintos ársávban mozog a használtimport. Hat havi fizetésünknél többet nem célszerű, vagy mondjuk úgy, nem biztonságos autóra költeni. Persze attól függően, hogy valaki mennyire szeret izgulni, kitalálhatja, bruttóban vagy nettóban gondolja-e. A KSH szerint előbbi most 285 ezer forint, a nettóját meg úgyis tudja mindenki, de mindent elmond, hogy a 2016-ban Magyarországon vásárolt autók 86%-a használt.

Felnőttünk az autóhitelezéshez

A magyar újautó-piac jó években is csak alulról nyaldossa a százezres éves eladásokat, tavaly boldogan hirdettünk rekordot 92 ezerrel. Ennek is legalább 70%-a, de inkább magasabb része volt cégautó. Felesleges részletezni, mennyire másképp specifikál az ember egy cégautót, mint a sajátját, előbbinél eleve furcsa tényező, hogy x forintot el kell költeni. Többnyire két érdektelen márka közül lehet választani, és tekintettel kell lenni, hogy hiába specifikálunk ördögi ügyességgel, nem lehetünk olyan okosak, hogy a végén jobb autónk legyen, mint a főnöknek. A 2008-as válság előtt, amikor azt hittük, a bab is hús, 177 ezer eladott újautó volt a csúcspont. Az a világ mentálisan volt nagyon más: az értékesítők szándékosan beszéltek olyan gyorsan, amikor elmesélték az ügyfélnek a nullahiteles autó életpályamodelljét: most szépen ingyen megveszik, fizetnek egy kényelmes havi 50 ezret, svájci frankban, mert az előnyös, aztán amikor lejárt a hitel, szépen beszámíttatják egy másik ingyenes autóra. Az értékesítő gyorsan elhadarta a lényegét, az ügyfél pedig nem kérdezett bele a sztoriba, hiszen az egy életen át ingyen autóban konstrukciónál csak rosszabb lehet. Nagyon fordult a világ, és a 2010-es mélypont óta a magyar magtanult számolni. Pontosabban megtanulta, hogy megszorozza a törlesztőrészletet a futamidő hónapjaival. Az inga néhány év alatt megjárta a két végpontot, a gyengeelméjű hitelhabzsolástól a teljes bizalmatlanságig, de mára kialakult egy olyan közeg, amelyben mintha felnőtt emberek folyósítanának hiteleket felnőtt embereknek. Az NRC kutatóintézet által végzett Cofidis Hitel Monitor kutatás legfrissebb adatai szerint az autóhitel ma Magyarországon a harmadik legelfogadottabb hitelcél. Jogos kérdés, mi az elfogadottabb: a lakásvásárlásra és a felújításra felvett hitel. Nahát: felnőttünk! Még meglepőbb, hogy ma a 18-69 év közötti lakosság 46%-a tartja elfogadhatónak hitelből, vagy hitel bevonásával autót venni.

Az autó nem luxus

Az autó nem befektetés, az autó nettó költség. Sokszor viszont leginkább csak muszáj – egy tökéletes világban (New York, London, stb.) lehet élni autó nélkül, sőt, inkább csak a macera van vele. Nálunk a tömegközlekedés meg ugye olyan, amilyen. Hagyján, hogy télen nagyon hideg van, nyáron nagyon meleg van, de tele a magyar vidék olyan területekkel, ahol egyszerűen megoldhatatlan a munkába járás autó nélkül. És még ha valaki a magyar viszonylatban kiugróan jó tömegközlekedésű Budapesten is lakik, simán spórol napi egy-másfél órát, ha autóval jár munkába. Arról nem beszélve, hogy ha valakinek éjjel rosszul lesz a gyereke, valószínű, hogy egyáltalán nem kap gyereküléssel taxit. Nem is folytatom – aki nem egy másik galaxisban töltötte az utóbbi évtizedet, érti, hogy az autó nem luxus.

A használtautó megvétele is csak egy spekulációs jellegű, bár nem tőzsdei művelet: a piac elég keményen, de szinte mindig korrektül áraz. Ha egy típus kockázatos, sokat nyerhetünk, ha minden várakozás ellenére mégsem nálunk megy tönkre a kettős tömegű lendkerék és a turbó. Shortolhatunk egy alulárzott, Prince-motoros Mini Coopert, vagy játszhatunk a konnektoros hibridek áremelkedésére, bár ott azzal is kalkulálnunk kell, hogy amire ráharapnak a taxisok, érdekes módon hirtelen elkezdik lopni.

Az újautó-eladások élmezőnyét a Suzuki Vitara, a Skoda Octavia, a VW Golf és a Ford Focus teszi ki, az igazi embereknek, úgy értem, akik, mint ember, és nem, mint cég vesznek autót, nem feltétlenül ezek kellene. Amikor valaki a saját pénzét költi, és csak úgy típus nélkül üti a keresőbe a ráfordítható összeget és évjáratot, feltűnik neki, hogy másfél millióból már lehet akár egy emberhez méltó autója is. Mondjuk egy BMW 320i Touring. Tökéletes családi autó; kicsit kitakarítjuk, ózongenerátorral megszüntetjük benne a bűzt, belapátoljuk a családot, indítunk, és már érezzük is, hogy nem hiába hajtjuk le magunkról a menetet. Vittük valamire – a BMW az BMW. Úristen, nem lesz ebből baj? – kérdezi azonnal a bennünk lakó anyuka, aki mindig arra nevelt, hogy nőjük ki a dzsentroid allűröket, hiszen minden második klasszikus regény arról szól, hogy valaki messzebb nyújtózkodott, mint a takarója távolabbi vége, és pikk-pakk, koldusbotra is jutott. Pedig nem: Magyarország a tizenéves BMW-k szanatóriuma. Minden tájegységnek megvan a maga guruja, az internet feltalálása óta az alkatrészellátás sem para, és lassan huszoneves a vonatkozó márkafórum, ahol a sorstársak osztják meg egymással a tapasztalatokat, és persze a helyileg illetékes csodadoktor elérhetőségét. Megkockáztatom: soha nem volt olyan jó használt BMW-t venni külföldről, mint manapság, és ezt nem én mondom, hanem a magyar piac: évek óta a 2003-4-5 közötti 3-as BMW-k vezetnek a használtimport-listát.

Használtautó garanciálisan!

Évi 130-150 ezer import használtautó érkezik az országba, amire nagy szükség is van. A válság éveiben olyan kevés új fogyott, hogy ha valaki ma egy 2010-es autót venne, 43 ezer közül válogathat. Mínusz, amiket összetörtek, további mínusz a reexport-újautó, amik ugyancsak eltűnnek az országból. Csehországban nagyjából kétszer annyi újautó fogy, nálunk nem is akkora nemzetgazdasági tényező a nepperkedés. A 2,5 milliós magyar autóparkban lassan kezdenek megjelenni azok is, amik már lassan belecsúsznak a kétmilliós ársávba, de nagyon kicsi lerohadási kockázatot jelentenek: az öt-hat éves, de még garanciális használtautók. Prémium életézés speciel nincs bennük, viszont olyat tudnak, mint semmi más. A 7 éves garanciát a Kia kezdte Magyarországon, de mások is követték a példát, igaz azok még nem öregedtek bele ebbe az árkategóriába. A lényeg, hogy a 7 éves garancia

feltétele, hogy az autós végig márkaszervizbe járjon, és mivel az autó eladáskori értékénél ez komoly tétel, meg hát ugye, a garanciális meghibásodásnál sem mindegy, be is tartja mindenki. Azt speciel tudjuk, milyen könnyű ma nálunk hamisított szervizkönyvet venni, vagy akár barkácsolni, és hogy a hivatalos, állami eredetvizsga sem garancia, hogy nem lopott az autónk. Ha viszont egyre több lekérdezhető múltú, garanciális autó kerül a használtpiacra, érdemes ezek között is körülnézni. Oké, nyilván én is inkább egy BMW-t nézegetnék, de annál jobban tisztellem, aki Ceedet választ.