

ASOCIATIA SOCIETATILOR DE SERVICE AUTO INDEPENDENTE
Str. Traian nr. 2 Ansamblul Unirii – Tr. 4 Bl. F1 tronson 4 et. 8 ap. 22
sector 3 Bucuresti Banca: Transilvania – Agentia Delfinului
Cont IBAN nr. RO75 BTRL 0470 1205 L021 80XX
CUI: 24316397 E-mail: office@assai.ro
www.assai.ro



Nu vom accepta sa punem in pericol siguranta clientilor nostri !

Bucuresti, 23 Iulie 2018, Asociatia Societatilor de Service Auto Independente saluta implicarea Registrului Auto Roman in privinta clarificarii anumitor solutii tehnice care au facut de mai multi ani de zile subiectul unor dispute puternice dintre asiguratorii si unitatile reparatoare, dispute in urma carora clientii, pagubiti RCA sau asigurati CASCO, au avut cel mai mult de suferit.

Trebuie sa amintim atat pietei de asigurari, cat si tuturor proprietarilor de autovehicule ca nu orice piesa avariata se poate repara, astfel incat, piesa reparata sa poata corespunde utilizarii acesteia in conditii de siguranta rutiera.

Referitor la repararea jantelor din aliaj, ASSAI aduce la cunostinta tuturor soferilor faptul ca in situatia in care aceste repere sunt fisurate sau prezinta pierdere de material, acestea nu pot fi reparate. O janta fisurata si reparata, dar repusa in circulatie, nu va mai fi sigura in exploatare.

“Va propun un exercitiu de imaginatie. Ganditi- va ca mergeti cu masina la mare, pe autostrada si aveti o janta reparata la masina dvs. Masina se depaseaza cu viteza, afara sunt temperaturi ridicate si aveti ghinionul sa loviti o gropa mai adanca in carosabil. Sunteti dispusi sa va asumati acest risc?” a declarat Dan Barbu, Presedinte ASSAI.

Amintim celor 7,7 milioane de proprietari de autovehicule din Romania, ca exista sapte tipuri de teste realizate de catre organismul independent European New Car Assessment Program (EURONCAP):

- Test cu impact frontal (Autovehiculul testat ruleaza cu o viteza de 64 km/h si loveste un obstacol. Efectele sunt masurate prin intermediul manechinelor amplasate în interiorul automobilului. Manechinele sunt dotate cu senzori care transmit durata si severitatea impactului resimtit de catre pasageri)
- Test de impact lateral (O structura din otel care simuleaza un autovehicul loveste cu o viteza de 50 km/h in partea laterala un alt autovehicul care stationeaza. In interiorul autovehiculului lovit sunt amplasate manechine dotate cu senzori)

- Test de impact lateral cu stalp (Este simulat impactul cu un copac, stalp de electricitate, mobilier stradal, etc. Autovehiculul este propulsat in lateral, pe partea soferului intr-un stalp cu diametrul de 254 mm, la o viteza de 29 km/h)
- Test pentru evaluarea protectiei pasagerilor copii (este evaluat impactul asupra unui manechin de dimensiunea unui copil aflat pe un scaun special pentru copii si amplasat pe bancheta din spate a unui autovehicul)
- Test pentru protectia pietonilor (Este evaluat impactul asupra unui pieton lovit de catre un autovehicul la o viteza de 40 km/h)
- Testul whiplash (evalueaza riscul unei raniri la coloana vertebrala in cazul unei lovituri din spate a unui autovehicul)
- Testul ESC (evalueaza sistemul electronic de stabilitate a autovehiculului. Il regasim cel mai uzual sub denumirea de sistem ESP la un autovehicul. Testul presupune schimbarea rapida a benzii de rulare la o viteza de 80 km/h)

“Ar trebui sa nu uitam faptul ca bara din plastic este piesa unui autovehicul care este avariata cel mai frecvent in urma unui accident, indiferent daca vorbim despre un impact frontal sau din spate. Bara unui autovehicul isi pierde in zona reparata proprietatile de elasticitate, precum si cele de preluare si distribuire uniforma a socului. Un eventual impact dintre un pieton cu partea reparata a unei bare va face de multe ori diferenta dintre vatamare corporala si ucidere din culpa” – a declarat Marian Lazar, Director Sandra Trading, Service Audi Volkswagen Iasi, membru ASSAI.

Un alt aspect important pe care pagubitii RCA nu il cunosc este faptul ca daca vor accepta o solutie tehnica de reparatie a unui bare din plastic, in cazul in care acea piesa reparata va fi din nou avariata si va trebui inlocuita, **asiguratorul RCA il va despagubi doar in proportie de 50% pe motiv ca piesa a fost reparata anterior**. Pagubitul RCA care a acceptat initial compromisul unei reparatii neconforme, va fi nevoit sa faca un nou compromis si sa suporte din propriul buzunar 50% din valoarea piesei noi inlocuite.

“Rugam piata de asigurari din Romania sa dea dovada de mai multa responsabilitate si sa inteleaga faptul ca un produs obligatoriu nu presupune servicii de proasta calitate, prin reparatii neconforme care pot pune in pericol viata tuturor participantilor la trafic. Stim faptul ca este mult mai ieftin sa repari decat sa inlocuiesti o piesa, dar siguranta in trafic ar trebui sa reprezinte o prioritate chiar si pentru dvs.” – a precizat Dan Barbu, Presedinte ASSAI.

Nr.	ELEMENTE AVARIATE	I	R	V	Ver.
1	ARIPĂ DR FATA	1		✓	
2	USA DR FATA	1		✓	
3	OGLINDA DR COMPLETA	1			
4	MONTANT DR		1,5R		
5	BANDOCI DR BARA FATA	1			
6	BARA FATA 50% → UNIFORMIZARE				
7	CAP BARA DR FATA	1			
8	JANTA ALIAS R 16	1			
9	ANVECOPT 205/56/R16 HANKOOK	1			
10					