

Ők azon gondok megoldását szorgalmazzák, amit ők találtak ki, vagy amit valamilyen befolyásos lobbijuk kényszerített. Persze azt is inkább csak a választások után, amikor a választópolgár már semmit nem tud befolyásolni.

Egy dolog a fentiekből biztosan látszik: az autóiipari és az ezzel kapcsolatos technikai problémák inkább megoldhatók, mint a gazdaságpolitikai gondok. Az EU reálpolitika kiértékelésekor feltűnik, hogy az egyes résztvevők nem a fontos politikai és gazdasági célok (ha ezeket

egyáltalán felismerik) megoldásán dolgoznak, hanem egy kalkulált, kontrollált együttes csődbemenésre számítanak – minél később, úgy, hogy akkor már senkinek ne maradjon egy fillérje se. Ez

az, ami az egészet még pluszban nagyon megdrágítja.

Sajnálom, hogy ilyeneket kell mondjak, de itt „happy end”-et egyelőre nem látok, viszont ezeket jó tudni. ■

Forrás:

Carmen Reinhart és Kenneth Rogoff: Working Paper (IWF)

Dr. Daniel Stelter munkái (1990–2013 Unternehmensberater bei der Boston Consulting Group (BCG), zuletzt als Senior Partner und Managing Director und Mitglied des BCG Executive Committee. Von 2003 bis 2011 verantwortete er weltweit das Geschäft der BCG Praxisgruppe Corporate Development / Strategie und Corporate Finance).

C. Crouch: Postdemokratie

ÚJAUTÓ-ÉRTÉKESÍTÉS – 2013

ÚJAUTÓ-ÉRTÉKESÍTÉS – 2013. DECEMBER



A JATO Dynamics decemberi új autó forgalomba helyezési összesítése szerint 2013. december hónapban összesen 5047 darab új személygépkocsi, valamint 1507 darab 3,5 tonna összsúlyt nem meghaladó kishasznongépjármű került forgalomba. A személygépjárművek esetén ez a forgalomba helyezési mennyiség a tavaly decemberi számoknál 1%-kal kevesebb. A kishasznongépjárművek esetén az előző év decemberi eredményeihez képest 48%-os növekedés történt.

Decemberben a legsikeresebb autómárka (személyautó és összes hasznongépjármű) a Ford volt, 866 darabszámmal. Modell szinten a legtöbb Skoda Octaviából (270 db), Opel Astrából (218 db) és Ford Focusból (210 db) kelt el decemberben. A 3,5 tonna össztömeget meg nem haladó

kishasznongépjárművek eladása terén a december a Fordnak kedvezett. 321 db-os forgalomba helyezéssel. A magyar gépjárműpiac céges és magáneladások tekintetében továbbra sem mutat számottevő változást. Az új autó forgalomba helyezések többsége, 76% céges, míg a magáneladások a piac 24%-át teszik csak ki.

MAGYARORSZÁGI ÚJAUTÓ-ÉRTÉKESÍTÉS – 2013

A teljes év összesítése az előző évhez képest 6%-os növekedést mutat. A 2013-as évben összesen 56 427 új személyautó és 11 409 új kishasznongépjármű került a magyar utakra. 2012-vel összevetve, a 2013-as év értékesítése 5%-kal előzi meg a 2012-es évet. A személyautóknál a teljes év összesítése 6%-os növekedést mutat. A 2013-as év újautó-eladásai nagyjából a várakozásnak megfelelően alakultak a jelen gazdasági környezetben, bár az üzletág sikeres működéséhez legalább évi 100 000 db-os újautó-eladásra lenne szükség.

A 2013-as teljes darabszámok tekintetében is a Ford került ki győztesen 7879 db-os össz. forgalomba helyezéssel, mellyel a hazai piac 11%-át sikerült lefednie a márkának. Ha csak a személyautók piacát nézzük, akkor a 2013-as év győztese az Opel lett 6150-es darabszámmal, és mintegy 11%-

os piaci részesedéssel. A második a Skoda, 5958 db-bal, a harmadik pedig a Ford 5539 db-bal, akit a Volkswagen (5178) és a Suzuki (3941) követ a toplistán. Az éves modellranglistát továbbra is az Octavia vezeti 3170 db-os eladással, második helyen az Opel Astrával (2225 db), mögötte, a harmadik helyen a Ford Focussal (2147 db).

A kishasznongépjárművek esetén a teljes 2013-as év értékesítése 5%-kal előzi meg a 2012-es évet, az össz. eredményt nézve a toplistát itt is a Ford vezeti (2329 db) a Fiat (1728 db) és a Volkswagen (1486 db) előtt. 2014-re további 7–10%-os piacnövekedés várható, ami még mindig messze elmarad a szektor profitábilis működéséhez szükséges darabszámoktól. A 2014-es növekedés-előrejelzést részben az előregeedett autópark lassú cseréje alapozza meg, részben pedig a folyamatosan növekedő szervizköltségek fogják inkább új autó vásárlására ösztönözni mind a céges, mind a magánvásárlókat. Nagyban befolyásoló tényező lesz 2014-ben az újra exportált, valójában nem belföldi eladású autók mennyiségének alakulása, ugyanis 2013-ban ezen re-exportált autók a piac mintegy 20%-át tették ki. Kimagasló piacnövekedésre csak abban az esetben számíthatnánk, ha a szakmát támogató ösztönző programokat vagy adókedvezményeket foganatosítana a kormány.

TOP 10	DECEMBER	CÉG
Ford	866	85%
Opel	786	75%
Volkswagen	589	83%
Skoda	524	89%
Toyota	458	60%
Renault	409	83%
Dacia	331	63%
Suzuki	310	38%
Fiat	289	89%
Peugeot	259	88%

Információ: hungary.enquiries@jato.com

HASZONGÉPJÁRMŰ-ÉRTÉKESÍTÉS – 2013

A Magyar Gépjárműimportőrök Egyesületének január eleji sajtótájékoztatóján Dér Péter elmondta, hogy a válság az Unió 27 országának piacán és köztük Magyarországon is csak mérsékelten vetette vissza a nagyhaszonjárművek és buszok eladási volumenét. A számok valóban irigylésre méltók, és kellő alapot képeznek a szegmens által érintett forgalmazók optimizmusához, mivel a 2007-es 420 ezer darabos eladáshoz képest 2012-ben 300 ezer darab teherautó és busz került eladásra a tagállamokban. Ilyen csekély mértékű zsugorodással a motorkerékpárok és személyautók importőrei maximálisan elégedettek lennének, mindenesetre azzal is elégedettek jelen pillanatban, hogy a csökkenő tendencia megállt, és elindultak felfelé a mutatók. Magyarországon a 3,5 tonna feletti járművek piacán 4986 darab tehergépjármű eladását rögzítette a Datahouse, aminek közel 40 százalékát (1991 darabot) az utolsó negyedévben ad-

ták el. Ezáltal egy majdnem 20 százalékos növekedésről adhatunk számot, hiszen a 2012-es statisztika szerint kb. 4000 járművet értékesítettek hazánkban. Ehhez képest az ideai majdnem ötezer darabos végeredmény abszolút biztató, de a képet jócskán beárnyékolja az egyes kategóriák bontása. A 2014. január elsejétől kötelező érvényű Euro VI normarendszer bevezetése a vállalatok nagy részét arra ösztönözte, hogy az év utolsó negyedében megvásárolják a még készleten lévő Euro V-ös motorokkal szerelt teherautókat. Továbbá ezt az év végi hajrát nagymértékben fokozta az új modellek megjelenése miatti készletkisőprő akciók sokasága. A szokatlan vagy szélsőséges piaci magatartást bizonyítja, hogy a 16 tonna feletti szegmens képezi a teljes eladás több mint 90 százalékát (4543 darab). A prezentáció végén szóba került a hazai kamionforgalmazó cégek szakszerveizeinek helyzete is, ugyanis a multinacionális fuvarozó cégek által egy sajátos helyzet uralkodik ma Magyarországon. Az itt megvásárolt nyerges

vontató tervek szerinti és rendkívüli (váratlan) szervizellátása sok esetben külföldön történik, ezáltal az eladásban megszerzett előny nem feltétlenül juttatja a márka szervizhálózatát plusz forgalomhoz, ami cég-szinten számottevő bevételkiesést jelent. Az autóbuszok esetében a 432 darabos eladásnak köszönhetően a 2013-as év rekordévnek számít a tavalyi 54 darabos és a tavalyelőtti 152 darabos volumenhez képest. A teljes járműparkról szóló jelentésből kiderült, hogy összesen 14 ezer darab jármű van hazánkban buszként regisztrálva, aminek jelentős hányada 12 méteresnél hosszabb (11 800 db). A Volánoknál üzemelő 6700 busz átlag életkora 12 év, a BKK esetében (1900 darab) 18 év. A 2014-es évre vonatkozó autóbusz-értékesítési prognózisokban kérdés szerepel, ami jelentheti azt is, hogy az értékesítési darabszámokat illető jó évet szűk esztendő követheti.

Horváth Miklós

Forrás: www.autoszektor.hu

VERSENYTÁRS
TESZT

N°3
TARTÓSSÁGI
TESZT





A FERODO FÉKBETÉTEK TOVÁBB TARTANAK

A fékek minőségének mérésekor több tényezőt is figyelembe kell venni: a féktávolságot, a pedálérzetet, valamint a fékzajt is. Ezen a három téren a Ferodo már bebizonyította, hogy felülmúlja a versenytársait. Most egy negyedik tényezőt is hozzátehetünk a fentiekhez: ez a tartósság.

A FÉKEK TARTÓSSÁGA JELENTŐS HATÁSSAL VAN A VEZETÉSI BIZTONSÁGRA ÉS A FENNTARTÁSI KÖLTSÉGEKRE

A fékek tartóssága egyszerűen azt jelenti, hogy mennyi ideig használható a fék. Ez a fékbetét és a féktárcsa kopásától is függ. A fékbetétek kopása a súrlódásos fékezés folyamat természetes része, ezért a fékbetéteket gyakrabban kell cserélni, mint a tárcsákat. Ám, ha nem megfelelő fékbetéteket választ, ezek lerövidíthetik a tárcsák élettartamát. Gyorsabban fognak kopni mint kellene, így megugranak a javítási költségek. Az eredmény: elégedetlen ügyfelek.

A FÉKBETÉT ÉLETTARTAMÁNAK TITKA

A SÚRLÓDÓ ANYAG ÖSSZETÉTELE

Fékbetéteink súrlódó anyagának összetételét úgy terveztük meg, hogy a féktárcsának ideális súrlódási felületet hozzon létre. Fon-

tos emlékezni arra, hogy mindegyik jármű más-más jellemzőkkel rendelkezik – végsebesség, súly, aerodinamika –, amelyek mind befolyásolják azokat a követelményeket, amelyeket a súrlódó anyagnak ki kell elégítenie. Ez rendkívül bonyolulttá teszi a súrlódó anyag összetételének megtervezését. Ezenkívül a súrlódó anyagoknak meg kell birkózniuk különféle külső körülményekkel is. Gondoljunk például a jármű terhelésére, a súrlódáskor keletkező hőre, a különféle vezetési stílusokra, a féktávra, a városban és autópályán történő vezetés különbségeire, a száraz és nedves időjárásra...

A Ferodo fékbetétek súrlódó anyagai mindezt figyelembe veszik. Mindegyik fékbetéttípusunk anyagának összetétele egyedi, hogy a tökéletes megoldást nyújtsuk mindegyik alkalmazáshoz. Mindezen okok miatt a Ferodo fékbetétek nemcsak kiváló fékezőerőt, hanem tartós minőséget is garantálnak. Fékbetéteinket tartósság szempontjából is összevetettük versenytársaink termékeivel.

A Ferodo fékbetétek itt is az élen végeztek: 10%-kal tovább tartanak, mint az utánuk következő legjobb, illetve 68%-kal tovább, mint a legrosszabb termék.

A Ferodo márkanév a  bejegyzett névjegye

Javasoljuk, hogy minden alkalommal mikor fékbetétet cserél, minden alkalommal ellenőrizze a féktárcsák állapotát és vastagságát is.