



tása, az ebbe a csoportba tartozók sokkal kevésbé figyelnek arra, hogy a kedvezőbb díjú biztosítást válasszák. Ennél is gyakoribb, hogy nem mondják fel a lejárat előtt 30 nappal a meglévő biztosításukat, e nélkül viszont ott ragadnak a korábbi biztosítójuknál. A Genertel megvizsgálta azt is, hogy a magyar – alig több mint 20 ezer forintos – kgfb-átlagdíjjal szemben mennyiért lehet átlagosan autót biztosítani a környező országokban. Az eredmény: Romániában 31 ezer, Szlovákiában 41 ezer, Horvátországban 57 ezer, míg Szlovéniában 61 ezer forint az átlagdíj.

MTI

## Elektromobilitás: csalódás az eufória helyett

Nem régóta van, hogy az egész autóipar „fezülség” alatt áll. Az elektromobilitás egy megatrend volt, majdnem az összes gyártó bemutatta az elmúlt években saját elektromos tanulmányát és drága programját. A szövetségi kormány Németország számára ambiciózus célokat fogalmazott meg – 2020-ra 1 millió elektromos autó fog a német utakon „surrogni”. Mégis eközben a csalódottság terjed.

A kevés elérhető villamos autó továbbra is szűk piaci termék, a kritika növekszik. Drága, korlátozott hatótáv és nehezen beszerezhető – akkor is, ha a Genfi Autószalonon a gyártók továbbra is a „zöld” oldalukra esküsznek. A búcsú a belső égésű motortól egyre távolabb került, mint ahogyan azt sokan korábban gondolták. „A járművek villamosítása a végcél, de nem követhetjük el azt a hibát, hogy arra gondolunk, hogy ez lesz az azonnali válasz az energiaproblémáinkra” – állítja a FIAT-Chrysler főnök, Sergio Marchione a vásáron.

Németországban az elmúlt évben a KBA adatai szerint 2200 villamos autót helyeztek forgalomba a körülbelül 3,7 millió új autó közül.

Az Ampera gyártásának kezdetéig kizárólag külföldi gyártók voltak a német piacon. Júniusban másodikként a Daimler fog megjelenni az Elektro-Smarttal. A BMW az első elektromos autójával, az i-családdal, valamint a VW 2013-ban jelentkezik a sorozatgyártással.

Mindamelllett a „Car of the Year 2012”, az Év Autója egy villamos autó. Az Opel és GM az iparág legrégebbi kitüntetését vitte haza az Ampera/Volt párossal. A díj balzsam a konszernnek, mert az autók eddig igen negatívan tüntek fel. Egy Volt leégése után a piaci bevezetést későbbre tolták, az USA-ban az alacsony megrendelésszám miatt hetekre leállt a gyártás. Ugyan az Opel 2012 10 000 meg-

rendelést remél, de a több mint 42 000 eurós (12,5 millió forint) vételárát csak a tehetős „fanatikuskok” engedhetik meg maguknak.

A svájci vásáron 2012-ben ismét a „tradíciók” voltak előtérben: autók belső égésű motorral. Ugyanis a benzineseknél és a dízelesekkel még sok javítási lehetőséget látnak a mérnökök. „A potenciál, melyet a belső égésű motor kínál, még hatalmas” – állítja Martin Winterkorn, a VW első embere, és bejelentette, hogy a továbbfejlesztésbe milliárdokat fektetnek be.

WWW.KFZ-BTRIEB.VOGEL.DE

## Leszálló ágban az EU biodízelipara

A tavalyi üzemleállításokat az idén várhatóan újabbak követhetik az Európai Unió biodízeliparában – jelentette elemzőkre hivatkozva a Thomson Reuters. A növekvő költségek mellett ugyanis az Argentínából és Indonéziából dömpingben érkező biodízel, valamint a politikai hátszél lanygulása sem kedvez a termelési kedvnek. Mindez főleg a spanyol és olasz gyártókat sújtja, amelyek elsősorban ráadásul importálják a nyersanyagot, például a repcét. Olaszországban, ahol tavaly 29 százalékkal esett a termelés, még az üzemanyagadók emelése is rontja az üzleti kilátásokat, de a vezető európai biodízel-termelő, Németország kapacitásai is jelentősen szűkülhetnek. Két helyi gyártó 2012-ben csődöt jelentett, és a 49 helyi gyár mintegy fele vagy már leállította termelését, vagy fizetéképtelenné vált. A második nagy termelő, Franciaország kínálata talán egy várható kedvező jogszabályváltozás miatt akár nőhet is az idén, ám aligha éri el a 2009-es és a 2010-es szintet. Meghatározó szakcége, a növényolajbázison gyártó Diester termelése tavaly 15 százalékkal csökkent. Az EU biodízel-termelése egy évtizedig tartó gyors felfutás után 2010-ben tetőzött 9,6 millió tonnával.

VILÁGGAZDASÁG

## A NABI újabb megrendelést kapott az Egyesült Államokból

49 darab új, 40LFW típusú autóbusz gyártását és leszállítását rendelte meg a NABI-tól az amerikai Broward County közlekedési vállalata. Az elégedett vevő legutóbb tavaly augusztusban bővítette flottáját 50 darab új NABI autóbuszsal. A Magyarországon gyártott járművekkel együtt összesen közel ezer NABI jármű szolgálja majd a floridai térség utasait.

A NABI budapesti gyáregysége az év végéig teljesíti az újabb megbízást, mintegy 100 főnek biztosítva megélhetést a válságban lévő magyar autóbusziparban.

A NABI budapesti gyáregységében készülő új autóbuszok dízel, illetve környezetbarát dízel-hibrid hajtáslánccal lesznek felszerelve, és a gyártó olyan modern kényelmi megoldásokkal is ellátja a járműveket, mint például az elektromos hűtésrendszer, a vezeték nélküli internet-hozzáférés vagy a hordozható számítógépek töltésére alkalmas állomások. A nehéz gazdasági körülmények ellenére az idei év sikeresen alakul a NABI számára. A március folyamán bejelentett 150 darabos Los Angeles-i CompoBus megrendelésnek köszönhetően újra bővítette gyártókapacitását a kaposvári üzem, ahol a munkaerő-felvétel egészen júniusig folyamatosan zajlik.

NABI-SAJTÓKÖZLEMÉNY

## Olcsóbbá vált az autóbérlés

Országos szinten húsz százalékkal növekedett a cégautó-üzembhelyezések száma az év első négy hónapjában a tavalyi év azonos időszakához képest, ezzel változatlanul a vállalati szegmens beruházásai jelentik a magyarországi gépkocsi-értékesítés közel háromnegyedét. A LeasePlan Hungária Zrt., hazánk vezető flotta- és gépjárműkezelőjének legfrissebb elemzéséből az is kiderül, hogy egyre több mikro-, kis- és közepes vállalat keresi és veszi igénybe a cégek számára idén még kedvezőbb feltételekkel elérhető operatív lízingkonstrukciót.

Az év elején érvénybe lépő új törvényi szabályozás – amely révén az üzleti használat arányában visszaigényelhetővé vált a tartós bérleti díj áfája – hozzájárult ahhoz, hogy növekvő újautó-értékesítési számok jellemezték az idei év első harmadát. A korábban inkább nagyvállalatok körében népszerű tartós bérlet így a kis- és közepes vállalatoknál is egyre gyakoribb gépjármű-beszerzési konstrukcióvá válik. A kilencezer gépkocsit üzemeltető LeasePlan adatai szerint a kkv-szektorban 20%-kal több vállalkozás választotta idén az operatív lízingkonstrukciót, mint tavaly. Pesti Tímea, a vállalat kereskedelmi igazgatója úgy véli, idén akár már egy-két cégautó esetén is érdemes tartós bérletre váltani. „Azon túl, hogy az operatív lízinggel lehetővé válik az áfamentes finanszírozás – hisz a flottakezelő az autó nettó beszerzési árából kalkulálja a havi bérleti díjat –, az általános forgalmi adó visszaigénylés révén több mint 20%-kal olcsóbbá válik a