



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.

Mindamellettt 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 tündek 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



cégautó. Felszabadíthatóak a korábban gépkocsiba lekötött pénzügyi források, a havi bérleti díjak költségként elszámolhatóak és az autók karbantartásával, üzemeltetésével, kárügyintézésével kapcsolatos teendőkről a flottakezelő gondoskodik.”

A költséghatékonysághoz hozzájárul a cég tevékenységének leginkább megfelelő gépkocsitípus, felszereltség és motorfajta kiválasztása is. Egyre inkább elvárás a vállalatok részéről, hogy már az autó megrendelésekor takarékos megoldásokat javasoljon számukra a flottakezelő. A LeasePlan statisztikáiból kiolvasható, hogy idén 30%-kal több olyan járművet helyeztek forgalomba, melynek nettó havi bérleti díja 100 ezer forintnál kevesebb. A havidíjcsökkenés egyik legfontosabb oka, hogy az átlagos futamidő több mint fél évvel nőtt ebben a havidíj-kategóriában. A futamidő-növelés eredménye, hogy akár egy-egy felső-közép kategóriás gépkocsi havi bérleti díja is lemehet 100 ezer forint alá.

A flottakezelő elemzéséből kiderül az is, hogy az év első hónapjai az autómárkák rangsorában a tavalyihoz képest nem hoztak jelentős változást; most is a Ford, az Opel, a Volkswagen és a Renault áll az élen. A teljes idei kishaszon- és személygépjármű-piacot tekintve elmondható, hogy bár a Ford 2500 körüli eladott járművel őrzi piacvezető pozícióját, az Opel és a Volkswagen közel 2300 eladott járművel szorosan felzárkózott. Egyre több kedvező ajánlattal jelentkeztek olyan, korábban kevesebb flottaautót értékesítő márkák, mint a Hyundai, a Kia, a Fiat vagy a Citroën, amelyek ezáltal idén nagymértékben növelni tudták cégautó-értékesítéseiket. A LeasePlan számai arról is árulkodnak, hogy ebben az évben lényegesen több kishaszonjármű és egyterű autó talált gazdára. Ezzel párhuzamosan az országos cégautóadatokat a kis- és alsó-közép kategóriás személygépkocsi szegmensben is szignifikáns növekedést mutatnak.

Meglepő talán, hogy a gázolajat sújtó tavalyi év végi jövedékiadó-emelés ellenére a flottakezelő által üzembe helyezett autók között idén nyolc százalékkal nőtt a dízelautók aránya, amely azt mutatja, hogy a fogyasztás szempontjából jobban optimalizált autók a teljes futamidőre vetítve továbbra is takarékosabb megoldást jelenthetnek.

Új gyár építését tervezi a BMW

Németországon kívül tervez új üzemeltetést építeni a BMW, az egyik lehetséges célpont Mexikó lehet, ahol az alacsony munkaerőköltsé-

égeket használhatja ki a társaság. A német Handelsblatt úgy tudja, hogy Mexikó mellett Kelet-Európa lehet a másik helyszín, a szlovákiai Kassa, illetve a magyarországi Miskolc jöttek szóba a cégnél. A BMW egyelőre nem kommentálta az értesítéseket a Reutersnek, de korábban tagadta a hírugynökségnek, hogy Szlovákiában tervezne gyárat a cég. A német autógyártó Brazíliában is tervez gyárépítést, de elállhat ettől a tervétől, ha az új kormány gazdaságpolitikája miatt nem lenne nyereséges a helyi cége.

A gyárépítésről és annak helyszínéről őszre szülehet meg a döntés. A vállalatnak szüksége van a kapacitások bővítésére, ha teljesíteni akarja középtávú célkitűzéseit, miszerint 2016-ra 2 millió darabra növelni az értékesítés volumenét évente a tavalyi 1,67 millió darabról.

MTI

GÉMOSZ



vezetőségválasztó közgyűlés

A GÉMOSZ, a Gépjármű Márkakereskedők Országos Szövetsége 2012. május 24-én megtartotta tisztújító közgyűlését, mely 64%-os, kiemelkedően nagy részvétel mellett Gablini Gábort egyhangúlag megerősítette elnöki tisztségében. A GÉMOSZ elnökségének tagjait szintén egyhangú szavazással választották újra. Az alelnöki posztokat Balogh Árpád, Cseri József, Szuna József tölti be, az elnökség tagjai Giczy Árpád, Ivanics Lajos, Juhász Tibor, Konkoly Eszter, Krénusz Ferenc lettek. Az ellenőrző bizottság elnökének Török Mátyást választották meg. Az ellenőrző bizottság tagjai: Csontos Gábor és Pajor Ákos lett.

A tisztségében megerősített elnök és az elnökség a GÉMOSZ eddigi elveit, elsődlegesen a szakmaiságot figyelembe véve folytatja munkáját. Gablini Gábor elnöki köszöntőjében hangsúlyozta, hogy a szakma érdekeit tartva mindig elsődlegesnek, az előző évekhez hasonlóan, a szakmai szervezetekkel továbbra is az együttműködés jegyében szeretnék folytatni munkájukat.

Az Autótechnika szerkesztősége nevében gratulálunk a megválasztott elnökségnek, további eredményes munkát kívánunk!

Új vezető a Continental Engine Systems üzletágánál

Február elsejével Wolfgang Breuer vette át a Continental Engine Systems (motorrendszerek) üzletágának a vezetését. Breuer legutóbb

a Mahle-konzern üzletvezetésének volt a tagja. Az Engine Systems üzletág a Powertrain (hajtáslánc) divízió belül motorvezérlőket, befecskendező-rendszereket fejleszt és gyárt benzin- és dízelmotorokhoz. Az üzletágat korábban Gerhard Böhm vezette, aki a pozíciót saját kérésére adta át és a Continentalt május 31-ével hagyta el, hogy ismét a saját tanácsadói vállalatával foglalkozhasson.

SzJ

Vezetőcsere a Federal Mogul élén

Március 31-ével José Maria Alapont lemondott a Federal Mogul elnöki és vezérigazgatói posztjáról és nyugdíjba vonult. Az átmeneti időben a 61 éves Alapont a vállalatnál marad mint tanácsadó és 2013-ban az igazgatótanácsi éves gyűlésen még megjelenik. Utóda április elsejétől a német Rainer Jückstock. Az 52 éves mérnök eddig a Powertrain Energy (hajtáslánc-energia) üzletág alelnöke volt. Jückstockot is felvették természetesen az igazgatótanácsba. Jückstock a mérnöki képesítését a katonaságnál szerezte meg. 1990-ben került a Federal Mogulhoz, a drezdai gyárba, 2002-ben pedig a konzernközpontba Soutfieldbe (USA).

SzJ

Több tízezer villanyautó állhat forgalomba Magyarországon

Magyarországon ugyan megtörténtek az első lépések az elektromos autók elterjesztésére, azonban az ilyen járművek száma várhatóan az átlagos európai mennyiséget is nehezen közelítheti meg az évtized végére, derült ki a PwC felméréséből. Globálisan az iparági vezetők véleménye szerint nem elképzelhetetlen jelentős, akár 20 százalékos arány elérése, addig Magyarországon 2020-ra az óvatos becslések szerint sem haladja majd meg az elektromos autók részaránya a 0,7–1,2 százalékot a teljes járműparkon belül. Mindez 3,8 milliós járműparkot feltételezve körülbelül 45 ezer villanyautó forgalomba állását jelentheti az évtized végére.

A magyarországi trendekről három lehetséges forgatókönyvet tart elképzelhetőnek a PwC. Az optimista verzió szerint 2020-ra 5, a realisztikus szerint 1,2, a pesszimista szerint pedig 0,7 százalékos arányt érhet el az elektromos autók részaránya a teljes járműparkon belül.

Az elterjedés egyetlen jelentős infrastrukturális feltétele a töltőállomás-hálózat ki-