

Európának a villamosautó-technológiában elsőnek kell lenni

A General Motors Europe elnöke, Nick Reilly úgy véli, Európának magához kell ragadnia a kezdeményezést az elektromobilitás terén, máskülönben az ázsiai riválisok fognak dominálni a piacon.

„Ázsia hihetetlen sebességgel zárkózik fel az akkumulátor- és más technológiákban” – nyilatkozta Reilly az Automotive News Europe kongresszusán. „Nem szabad erről a hajóról lemaradnunk, nem engedhetjük az ázsiai gyártóknak, hogy kiélvezhessék a piaci lehetőségeket” – állítja a szakember, a GM korábbi shanghai vezetője, jelenleg az Opel/Vauxhall vezérigazgatója. A legtöbb nemzetközi tanulmány ugyanis a belső égésű motorok fokozatos eltűnését és villanymotorokkal való helyettesítését vetíti előre. Egyes szakértők arra számítanak, hogy a villanyautók már 10 éven belül sorozatgyártásúvá válnak. „A Kínában és Dél-Koreában eltöltött éveim alatt rácsodálkoztam az ázsiaiak intellektuális kíváncsiságára, szorgalmára és elkötelezettségére” – folytatta. „Kína milliárdokat öl bele a villamos autók, az akkumulátortechnológia és egyéb alternatív energiaforrások fejlesztésébe, ami jelentős technológiai előrelépéshez és az egységek gyors csökkenéséhez vezetett.” Reilly szerint az uniós törvényhozók segíthetnek a régió autógyártóit azzal, hogy harmonizálják az alternatív járművek adózását és az ösztönzőket, továbbá megszüntetnék a műszaki specifikációk és a követelmények sokszínűségét az Európai Unió 27 tagállamában. Európának műszaki áttörésre és hatalmas beruházásokra van szüksége. Figyelembe kell venni a környezeti, szociális és versenyképességi célokat is. Európa nem lehet önelégült, miközben a gazdasági erőfolyam kelet felé irányul. Nagyobb rugalmasságra és kemény munkára van szükség, valamint a megfelelő oktatást és a kutatás-fejlesztési munkát sem szabad elhanyagolni.

Az Opel 250 új mérnököt toboroz a németországi Rüsselsheimben lévő műszaki fejlesztői központjába, azonban nem könnyű ennyi, megfelelően képzett mérnököt találni. A szakemberhiány sok vállalatnak gondot okoz. Ösztönözni kell a fiatalokat, hogy mérnöki, műszaki tanulmányokat folytassanak, ehhez pedig életképes és ér-

dekes munkalehetőségeket kell biztosítani. Az Opel 1 milliárd euró investálását tervezi innovatív és tüzelőanyag-takarékos erőátviteli technológiai fejlesztésébe, mindezt egy öt éves, 11 milliárdos beruházási terv részeként. A gyártó stratégiájának fontos része az ún. „zöld” termékek bevezetése. Az Opel „határtalan e-mobilitás” stratégiája kis akkumulátoros villamos autót tartalmaz olyan vezetők számára, akik kis távolságokat tesznek meg városokban, továbbá nagyobb hatótávolságú villamos autót azoknak, akik hosszabb távokon is használnák autójukat, végül pedig hidrogén tüzelőanyag-cellás villamos járműveket. „2012-re minden modellünk 3 éves vagy annál is fiatalabb lesz. Ezt úgy érjük el, hogy 2010-ben hét, 2011-ben pedig 5 új típust mutatunk be, köztük az Ampe-



ra nagy hatótávolságú villamos autót, ami kategóriájában az első lesz Európában” – zárta gondolatait Reilly.

ONÓDI GÁBOR

Forrás: Automotive News

Több autómárkáról is lemondhatunk

Több autómárka nagykereskedője is elhagyhatja a magyar piacot, ha nem lendül fel valamennyire a forgalom – véli a Magyar Gépjárműimportőrök Egyesületének ügyvezető elnöke. Miután az első félévben a gyenge tavalyi esztendőhöz képest is felére esett az eladások száma, így egyes márkák értékesítése kiskereskedelmi szintre zsugorodott. Erdélyi Péter szerint, hogyha az érintett nagykereskedők és gyártók elhagyják a piacot, az súlyos adóbevétel-kiesést jelenthet, de van még esély arra, hogy ezt elkerüljék. A szakértő úgy véli, hogy pénz és morális tartás szükséges a magyar autópiac szereplőinek ahhoz, hogy áthidalják a válságos időszakot. Az utóbbiban nagyon sokat tudna segíteni a magyar állam, hogyha olyan üzenetet közvetítene, hogy tudatában van ezen iparág fontosságának. Az autópark modernizálása nemcsak környezetvédelmi szempontból lenne szükségszerű, hanem baleset-biztonsági szempontból is – tette hozzá az elnök.

Erdélyi Péter úgy véli, hogyha nem történnek meg a szükséges lépések, akkor lehet attól tartani, hogy egyes importőrök, régióközpontok átköltöznek olyan országokba, ahol a körülmények kedvezőbbek. Akárhová elmegy most egy központ, lehet hazánkban majd autót kapni, csak nem innen történik majd a nagykereskedelem. Az MGE ügyvezető elnöke hangsúlyozta, hogy végleges intézkedések nincsenek, minden akció, kedvezmény előzetes vásárlást generál. Majd hozzátette: konzultálni szeretnének a kormánnyal a gépjárművek körüli adórendszer egyszerűsítésével kapcsolatban.

Forrás: Gazdasági Rádió