2023 II. LAPSZÁM

ALD Automotive | LeasePlan

Flotta Magazin



Új márkánk, az Ayvens
Interjú Tim Albertsen vezérigazgatóval
4. oldal

Mobility Guide
Globális e-mobilitási körkép
24. oldal

Partnerünk a WWF
Élőhelyrekonstrukcióval a fenntarthatóbb jövőért
22. oldal

Egyből a csúcsra
Török János, a LeasePlan IT igazgatója a Mont Blanc meghódításáról
36. oldal

www.leaseplan.com/hu-hu | www.aldautomotive.hu
www.autotartosberlet.hu
wwww.hasznaltauto.leaseplan.com

VOLVO

A tisztán elektromos EX30

A Volvo legjava, minden eddiginél kisebb kiszerelésben



Tudjon meg többet: **volvocars.com**

A képen szereplő gépjármű illusztráció. A Volvo EX30 áramfogyasztása 16,7 – 17,4 kWh, CO_2-kibocsátása 0 g/km.

Tartalom

4 **ÚJ MÁRKÁNK, AZ AYVENS**
Interjú Tim Albertsen vezérigazgatóval

10 **BIZTONSÁGBAN AZ UTAKON**
Vezetéstechnikai tréning a METRO számára

12 **SIKERJELENTÉS**
Beszámoló az ALD Automotive | LeasePlan Flottakonferencia és Auto Expo 2023 eseményünkről

14 **SZAKÉRTŐI TOP TIPPEK**
Így teheti még hatékonyabbá flottája menedzsmentjét

18 **AI A BIZTOSÍTÁSBAN**
Ilyen lesz a jövő autóbiztosítása

22 **PARTNERÜNK A WWF**
Élőhelyrekonstrukcióval a fenntarthatóbb jövőért

24 **E-MOBILITÁSI KÖRKÉP**
ALD LeasePlan Mobility Guide 2023

26 **E-AUTÓ TÖLTÉSI KISOKOS**
Melyik töltő mit tud?

30 **CSAK ÓVATOSAN!**
Így készüljünk fel egy esetleges vadgázolásra

32 **FELKÉSZÜLTEN A TÉLI UTAKON**
8 hasznos kiegészítő a téli autózáshoz

36 **EGYBŐL A CSÚCSRA**
Török János, a LeasePlan IT igazgatójának beszámolója a Mont Blanc csúcsáról

40 **TUDATOS KARÁCSONY**
Csökkentsük az élelmiszerhulladékot!

IMPRESSZUM

KIADÁSÉRT FELEL: Pesti Tímea
VEZETŐ SZERKESZTŐ: LeasePlan Hungária Zrt.
MARKETING: Bondár-Marosvári Bettina
LAPTERV: Koliger Endre
FOTÓ: LeasePlan és Rácz Tamás

KIADÓ: LeasePlan Hungária Zrt.
SZERKESZTŐSÉG: 1113 Bp., Bocskai út 134–146.
E-MAIL: bettina.marosvari@leaseplan.com
WEB: www.autotartosberlet.hu



2023. május 23-án a világ két piacvezető flottakezelője, az ALD Automotive és a LeasePlan egyesülésével egy új mobilitási szereplő jött létre. Az új vállalat eddig a két korábbi márkanevet közösen használva működött, és célul tűzte ki, hogy az egyesített szaktudás és a megerősített piaci pozíció által a fenntartható mobilitás globális vezető szereplőjévé váljon. 2023. október 16-án újabb történelmi fordulóponthoz érkezett a vállalat története, ugyanis az integráció egyik fontos lépéseként, a francia és holland központban bejelentették az új márkanevet, melyen az új cég innentől folytatja működését és amely 2024-ben világszerte fokozatosan bevezetésre kerül.

Mit takar az Ayvens név? Mit rejt a szlogen?

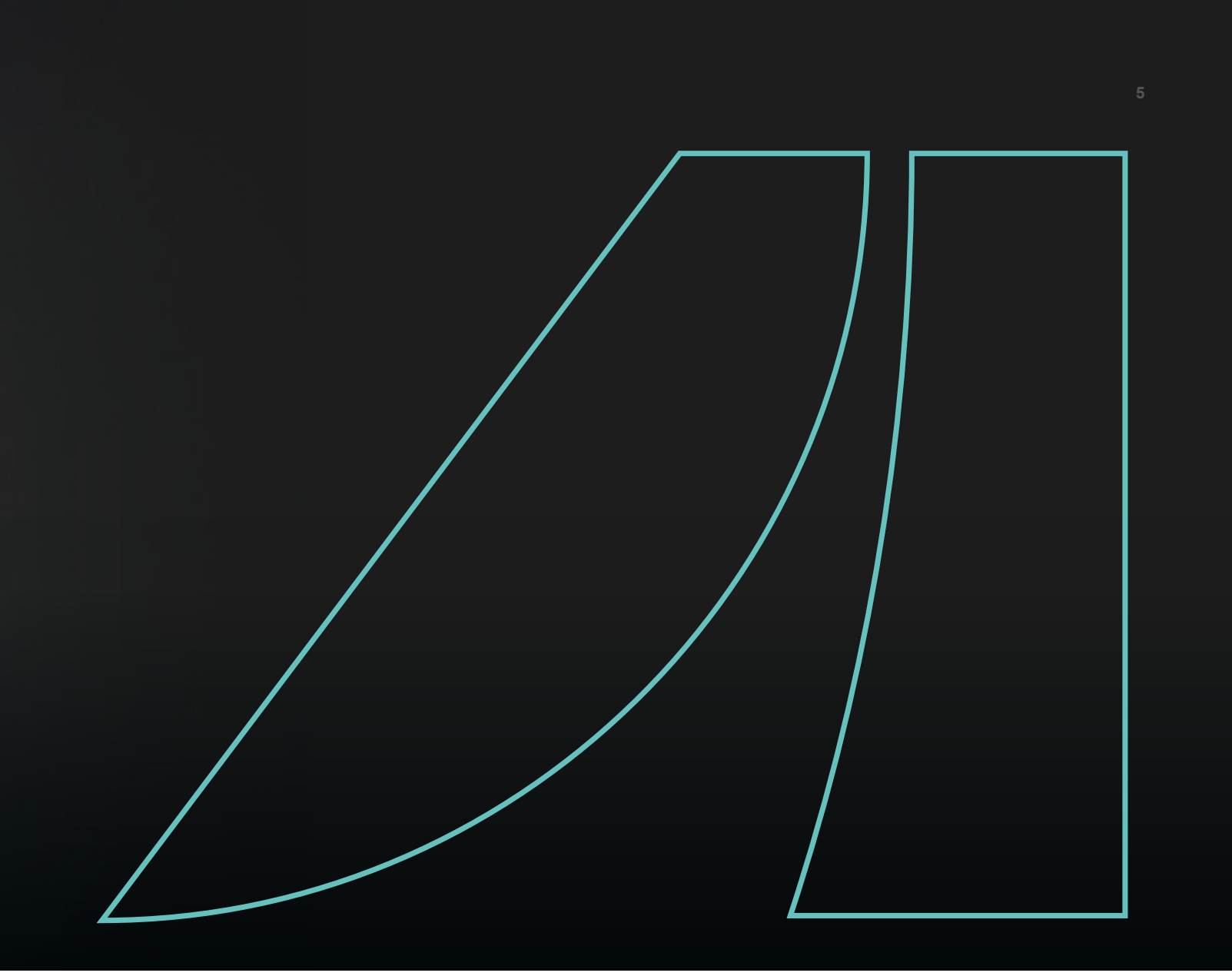
Az alábbiakban Tim Albertsennel, az Ayvens vezérigazgatójával készült interjút olvashatják, melyben a világ legjelentősebb iparági eseményének, a Fleet Europe Summitnak kétszeres Hall of Fame díjazottja beszél a vállalati átalakulás hátteréről és az új márka ígéretéről.

Az új név kiejtése egy kicsit könnyebb, mint az ALD Automotive I LeasePlan, valamint egységes névként jobban tükrözi az egyesült vállalat azon célját, hogy több legyen, mint a részek összessége. De miért pont „Ayvens”?

Az egész a brand manifesto meghatározásával kezdődik: miről szól a vállalat, mik akarunk lenni és mit akarunk tenni. Úgy gondolom, találtunk egy nevet, amely illik ezekhez a törekvésekhez. Ezt követően pedig egy hozzá illő logót, szlogent és a megfelelő színeket. Mindent alaposan átgondoltuk.

Meséljen egy kicsit a folyamatról, hogyan született meg a márka!

Körülbelül ezer névvel indultunk, és addig szűkítettük a kört, amíg három olyan név nem maradt a pakliban, amelyről úgy gondoltuk, hogy megfelelő hangzású és szerkezetű, valamint tükrözi azt, amivé a jövőben válni szeretnénk. Ebből a háromból az ‚Ayvens’ volt a nyertes az ezen dolgozó csapat számára és én is ezt preferáltam a legjobban. Ugyanez



történt az új szlogen esetében: „Better with every move”. Visszaköszön benne, hogy mindenekelőtt jobbá akarjuk tenni a világot - ügyfeleink, saját kollégáink és a társadalom egésze számára egyaránt. Úgy gondolom, hogy a név, a szlogen és a logó remekül működnek együtt.

A logót tekintve, egyszerre jelképez egy utat, de az A betűt is. Illetve azt is, hogy a két vállalat egyesíti erőit.

Hogy őszinte legyek, szerintem ez egy nagyszerű logó. Valóban sokféleképpen lehet látni: két vállalat összefogásaként, útként, felfelé vezető ösvényként és így tovább. Sok mindent rejt magában.

Az új vállalati arculat fő színe a türkizkék. Ez miért alakult így?

Úgy gondoljuk, hogy a nevünk és a márkánk valami újat tükröz a mobilitás területén. Ha a különböző logókat és színeket egy nagy egész rendszerbe helyezzük, akkor láthatjuk, hogy az új színünkkel pontosan ott vagyunk, ahol lenni szeretnénk. Nem a konzervatívabb szereplőket összefogó sarokban, hanem azokkal a vállalatokkal helyezkedünk egy térképre, amelyek másképp, főként jobban akarják tenni a dolgukat a mobilitási szektorban. A türkiz szemlélteti azt a célunkat, hogy fenntartható mobilitási szolgáltató vagyunk, ám nem utolsó sorban segít kitűnni a zsúfolt mezőnyből is. Egyébként a türkiz az elsődleges színünk, de használjuk még sötétkéket, fehéret és sárgát is.

Az új név „A” betűvel kezdődik, ami egy jó alfabetikus kezdőpozíció. Viszont nem utal közvetlenül sem az autóiparra, a mobilitásra, a fenntarthatóságra, a vállalatokra vagy más ügyfelekre. Ez miért van így?

Az ALD Automotive és a LeasePlan is két nagyon erős márka, de hagyományos lízing- és flottakezelő cégeknek is tekintik őket. Ha az új névben a felsorolt szavak bármelyikét használnánk, azzal lekorlátoznánk önmagunkat. Ezzel az új névvel túl akartunk lépni ezeken a határokon. Nem szerettük volna a „mobilitás” szót használni, mert, hogy nyíltan fogalmazzak, manapság mindenki erről beszél. Végső soron nem akarjuk azt csinálni és mondani, amit mindenki más.

A „Société Générale Group" említésre került, de közvetlenül a név alatt. Ennek mi áll a hátterében?

Nem használjuk a Société Générale logót a megjelenítésben, mint korábban az ALD esetében, mert a név önálló használata jobban bevált. Azonban mind a vállalati, mind a lakossági ügyfelek részéről nagyon pozitív volt a reakció arra vonatkozóan, hogy egy nagymúltú európai bank támogatását élvezzük. A Société Générale általi támogatás egy olyan múlthoz köt minket, amelyre büszkék vagyunk, nem utolsó sorban ez a név robusztusságot és erőt sugároz. Emellett természetesen a SocGen többségi részvényes az új vállalatban, és szándékában áll, hogy ellenőrző részvényes maradjon a későbbiekben is.

A múlt héten egy belső megbeszélésen mutatta be az új márkaarculatot a világ minden tájáról érkező, 500 fős felsővezetői körnek. Hogy ment a tájékoztató?

Az, hogy ki hogyan reagál egy új névre, egy új márkára, nagyon szubjektív dolog. Egyesek szeretik, mások kevésbé. Arra számítottam, hogy körülbelül 40% azt fogja mondani, hogy nagyszerű, ugyanannyi nem fogja szeretni, a többiek számára pedig semleges lesz. De a reakciókból ítélve azt kell mondanom, hogy ha felmérést végeztek volna a teremben, az új név legalább 80%-ban azonnali helyeslést kapott volna mind az ALD, mind a LeasePlan kollégái részéről. Bízunk benne, hogy ez azt jelenti, hogy az új név, az új márkaépítés pontosan azt teszi, amit tennie kell.

Tehát Ayvens. Hogyan fogják bevezetni az új arculatot? Az ALD és a LeasePlan azonnal el fognak tűnni?

Nem. Mint közismert, májusban kezdtük el a két vállalat integrálását, és ez igen komoly háttérmunkát igényel. Most a két központ veszi fel egyelőre az új Ayvens márkanevet, míg minden ország a régi márkanevek alatt fog tovább működni, valószínűleg 2024 végéig. Ügyfeleink tehát továbbra is az ALD vagy a LeasePlan számláit fogják kapni. Amint készen állunk arra, hogy az egyes országok rendszereiben is elvégezzük az átálláshoz szükséges módosításokat, minden leányvállalat sorban Ayvens névre fog váltani. A terv az, hogy a 2024 végére az egész vállalat felvegye az Ayvens nevet.

Említette a folyamatos integrációt. Hogy haladnak ezzel a folyamattal?

Nagyon jól haladunk. Hosszú időnk volt felkészülni, és ezt az időt jól használtuk fel. Mint tudják, a LeasePlan bankként működik, mely az Európai Központi Bank és a holland hatóságok által szabályozott. Így néhány technikai jellegű lépésre, mint például ezen szervek jóváhagyására még várnunk kell. De sok folyamat zajlik a háttérben: az IT-rendszerek, folyamatok, szervezet összehangolása mindennap halad előre. Minden országban egyetlen ügyvezető igazgatónk van, akik már felállították csapataikat. Összesen 500 felsővezetőt neveztünk ki, tehát rengeteg vezetői kapacitással rendelkezünk, és a szinergiákat a terveknek megfelelően valósítjuk meg.

Hogyan reagál a folyamatra a piac?

A legfontosabb dolog ezen az úton, amit az elkövetkező 18-24 hónapban járunk, hogy ügyfeleink és partnereink velünk legyenek. Úgy vélem, eddig minden rendben halad. Valójában a három héttel ezelőtt elvégzett felmérésünk szerint az ügyfelek elégedettsége négy százalékponttal nőtt. Ez azért lehet, mert nagyon értékelték a folyamatot, ahogy kommunikáltuk az integráció körüli helyzetet. Mindez azelőtt történt, hogy az ügyfeleink megtapasztalták volna az egyesülésünk előnyeit.

A befektetői piacot tekintve némiképp csalódás volt. Új stratégiai tervet készítettünk, a PowerUP 2026-ot, ami nagyszerűen sikerült, ebben értelemszerűen módosítottuk néhány célunkat. Amikor megtartottuk a tőkepiaci napot, némi csalódást vettünk észre, ami egy kicsit meglepett minket. De tudják, a piacok a maguk módján reagálnak, nekünk pedig immáron rendelkezésünkre áll a terv.

Az elmúlt három hétben 50-60 befektetővel találkoztam a roadshow keretein belül. Amikor elmagyaráztam a történet részleteit, helyeseltek és legtöbbször azt mondták: ez még mindig egy nagyon jó történet. Most már csak azt kell látniuk, hogy úgy kezeljük az integrációt, ahogyan azt megígértük. Azt akarják látni, hogy a szinergiák megvalósulnak, az integráció a terv szerint halad, és hogy elérjük azokat a számokat, amelyeket megígértünk. Amikor ezzel megvagyunk, a piac pozitívan fog majd reagálni, és visszatérünk a megfelelő csapásvonalakhoz - az értékteremtés szempontjából is.

Utolsó kérdésünk: Hányszor használta ma az „ALD LeasePlan"-t az „Ayvens" helyett?

Nagyon kevésszer, hadd gondolkozzam: nem, valójában egyszer sem. Éppen el akartam küldeni egy üzenetet néhány embernek, de még nem volt meg az új email aláírásom. Úgyhogy ezt megvártam mielőtt megnyomtam volna a ‚küldés' gombot. Ez a helyes reflex, azt hiszem. A múlt héten, amikor a bevezetés előtti belső bemutatót tartottuk, az emberek a prezentációikban nagyon könnyen átváltottak Ayvensre. Természetesen jött nekik, mely szerintem egy nagyon jó jel.

Forrás: Fleet Europe Summit - Interviews – Tim Albertsen



Elindít az inspiráció útján.

A tisztán elektromos Kia EV9.



Movement that inspires

Időnként mindannyiunknak szüksége van egy kis kezdőlökésre,
A Kia EV9 fejlett technológiáival ebben támogat az úton és egy

---

A kép illusztráció. Jelen hirdetés nem minősül ajánlattételnek, célja kizárólag a figyelem felhívása. Részletek a www.kia.co
A Kia EV9 elektromos energia fogyasztása, 99,8 kWh kapacitású akkumulátor csomaggal, 20,2-22,8 kWh/100 km (WLTP
a hatályos jogszabályok által meghatározott mérési eljárás [(EU) 2017/1153] szerinti mérésekből származnak. A fenti érté
(ang.röv., könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárás) szerinti mérési ciklussal történt. A



hogy kitoljuk a határainkat és új dolgokat fedezzünk fel.
ben inspirál a kalandjaink során.

---

om oldalon.
mérési ciklus alapján). Kombinált CO_2 kibocsájtása 0 g/km. A megadott fogyasztási és károsanyag-kibocsátási értékek
kek meghatározása az RDE (ang.röv."Valós vezetési feltételek melletti kibocsátás") vizsgálattal kiegészített új WLTP
z adatok tájékoztató jellegűek, egyes konkrét mérési eredmények ezektől eltérhetnek, különbségeket mutathatnak.



BIZTONSÁGBAN AZ UTAKON

Vezetéstechnikai tréning a METRO számára

A biztonságos és szabálykövető vezetés az alapja a biztonságos közlekedésnek, ám számos egyéb tényezőn múlik, hogy egy tényleges veszélyhelyzetben megfelelően reagálunk-e. Ilyen például, hogy mennyire vagyunk gyakorlottak az egyes elkerülő manőverekben, tudatában vagyunk-e az alapvető fizikai szabályoknak, melyek hatnak az autónkra az adott pillanatban, vagy éppen mennyire ismerjük a jármű viselkedését, de számít még az is, hogy megfelelő-e a kormány- és az ülés beállítása.

Egyik kiemelt ügyfelünk, a METRO 147 gépjárműhasználója számára biztosítottunk vezetéstechnikai tréninget októberben, a Dirt Experience közreműködésével, a Kiskunlacházi repülőtéren. A három turnusban megvalósított, egész napos oktatásokon egy korábbi kampányunk keretében átadott voucherekkel, az akkor újonnan megrendelt és 2023 folyamán beérkezett autókkal vettek részt a munkavállalók. A tréning célja egy általános vezetéstechnikai alapismeret elsajátítása volt, mely segíti a cégautót használó munkatársakat a mindennapi közlekedésben.

A nap elején a résztvevők ellenőrizhették, hogy helyes üléspozícióban, a megfelelő kormányfogással vezetik-e autóikat és hogy miért van kiemelt jelentősége mindennek egy esetleges veszélyhelyzet során. A bemelegítés és a kormánykezelés begyakorlása után szlalompályán kerültek bemutatásra olyan szituációk, melyek alapján felkészültebbé váltak egy hirtelen irányváltást igénylő, kitéréses manőver biztonságos kivitelezésében. A vészfékezési gyakorlatok segítenek a későbbiekben tudatosabban megválasztani a jármű megfelelő sebességét, hiszen nem mindegy, hogy 30 km/h-s vagy 60 km/h-s sebességről kell hirtelen megállni, amennyiben váratlan akadály jelentkezik az úton. A vészelkerülő gyakorlatok során bemutatásra kerültek különböző szituációk, amikor nem a vészfékezés, hanem a fékezés nélküli kikerülés jelenti a biztonságosabb megoldást. A leggyakoribb, kanyarban jelentkező vészhelyzet az alulkormányozottság, melynek helyes korrekcióját a résztvevők körpályán és párhuzamosan is begyakorolhatták. A mindennapi közlekedés részét képező parkolásban is segítséget nyújtottak a szakértő trénerek a tolatási készségek és a tükörhasználat fejlesztésével. Nem utolsó sorban a gazdaságos- és környezettudatos közlekedésről is szó esett, hiszen belsőégésű motorral rendelkező autó használójaként apró odafigyelésekkel is tehetünk azért, hogy csökkentsük üzemanyagfelhasználásunkat, illetve károsanyag-kibocsátásunkat.

Amennyiben Ön is szeretné fejleszteni a saját-, vagy a céges flotta autóhasználóinak vezetéstechnikai alaptudását, keresse az ALD Automotive LeasePlan kapcsolattartóit, akik készséggel segítenek Önnek a tréningek szervezésében!



DIRT EXPERIENCE

BIZTONSÁG · KONTROLL · TUDATOSSÁG

BÁRHOL BÁRMIKOR









SIKERJELENTÉS

ALD Automotive LeasePlan Flottakonferencia és Auto Expo 2023

Minden eddiginél nagyobb érdeklődés övezte éves ügyfél- és partnertalálkozónkat, a Balaton Park Circuitben, 2023. október 18-án megrendezésre került ALD Automotive LeasePlan Flottakonferencia és Auto Expo 2023-t. Vendégeink és szponzoraink visszajelzései alapján a rendezvény az év legnagyobb és legsokrétűbb flottapiaci eseménye volt, egy tökéletes szervezés keretében lebonyolított különleges találkozási lehetőség, grandiózus helyszínen, értékteremtő szakmai előadásokkal. Feledhetetlen élmény volt, mely hűen tükrözi elszántságunkat ügyfeleink maximális színvonalon történő kiszolgálására vonatkozóan!



Vendégeink a délelőtt folyamán vezérigazgatónk, Pesti Tímea prezentálásában megismerhették az ALD Automotive LeasePlan stratégiai terveit, emellett átfogó elemzést kaphattak Feledy Botond külpolitikai szakértőtől az autóipar nemzetközi helyzetéről. A résztvevők panel beszélgetések keretében betekintést nyerhettek egyfelől az egyes szolgáltatói szektorok pénzügyi kihívásaiba és előrejelzéseibe, másfelől az e-mobilitás és a flottaelektrifikáció trendjeibe. A fenntartható működés fontosságára hívta fel a figyelmet könnyed, ám velős gondolatokkal Litkai Gergely humorista, illetve az akkumulátorok újrahasznosításának fontosságáról is szó esett. Szakmai konferenciánk lezárásaként pedig exkluzív körben mutattuk be az ALD Automotive és a LeasePlan integrációjának eredményeként létrejövő új márkánkat!



Délután 130 tesztautó állt vendégeink rendelkezésére, melyeket nem csupán közúton, hanem a Balaton Park versenypályáján is tesztelhettek az érdeklődők, ezen kívül gyorsulási versenyen, szlalom-, ügyességi- és offroad pályákon is próbára tehették reflexeiket a vezetés szerelmesei. Lehetőség nyílt Michelisz Norbert, túraautó-világbajnok versenyző autójának megtekintésére, valamint főtámogatónk, a Porsche Hungária jóvoltából pedig Gianni kézműves pizzáit is megkóstolhatták a résztvevők.

Köszönjük partnereink támogató együttműködését és vendégeink megtisztelő részvételét – jövőre találkozunk!













SZAKÉRTŐI TOP TIPPEK

Így teheti még hatékonyabbá autóflottája menedzselését

Az operatív lízing konstrukció, mely napjainkban egyre népszerűbb, rengeteg terhet levesz a lízingelő válláról, a vállalati flotta napi szintű kezelése azonban -kétségkívül adminisztrációval és szervezéssel jár, ami sok esetben egyszerre igényli egy projektmenedzser, egy pedagógus és egy pszichológus képességeit. A flotta méretétől és a feladattal megbízott munkatárs szakértelmétől függően a cégek több-kevesebb kihívással szembesülhetnek a flotta fenntartása kapcsán. Szakembereink összegyűjtötték a legfontosabb tippeket ezek orvoslásával kapcsolatban, hogy a flották üzemeltetése minél gördülékenyebb legyen.

Akár néhány járműből, akár több száz autóból álló flottát működtet egy vállalat, számos napi teendő merül fel a fenntartással kapcsolatban, amely időközönként kiegészül a flotta megújításához kapcsolódó beszerzési feladatokkal. Ide tartozik például a rendszeres kötelező szervizeken és gumicseréken való megjelenés, az autópálya-matricák, üzemanyagkártyák intézése, a kárbejelentések vagy csere esetén a régi autó leadásához és az új felvételéhez kapcsolódó adminisztráció. Van, ahol külön erre a célra kijelölt flottamenedzser végzi a munkát, míg – főleg kisebb cégeknél – a HR-es, back office kollégák vagy a titkárnők hatáskörébe delegálják a feladatokat, akik tapasztalat és idő hiányában rengeteg nehézséggel találkozhatnak. Alábbi cikkünkben olyan hasznos tanácsokat osztunk meg, amelyek alkalmazásával számottevően növelhető a flottamenedzsment hatékonysága.

A személyesség varázsa

„A flották üzemeltetése 0-24 órás rendelkezésre állást kíván, egy esetleges baleset vagy károkozás kapcsán ugyanis azonnal reagálni kell, ami egyben sok szervezést, illetve az érintettekkel való egyeztetéseket is jelent. A nonstop hívható assistance segélyszolgálat természetesen rengeteget tud segíteni, de ők egyrészt kötelező protokollt követnek az ügyintézések során, másrészt vannak olyan fontos kérdések, amelyekre nem tudják az első egyeztetés pillanatában a választ, mivel a szerződéses feltételek megismerése időbe telik. Ilyen például a csereautó költségének fedezése, amely szerződéstől függően lehet a lízingcég, a lízingelő vagy a márkapartner kötelezettsége. Persze minden eset más, és a gépjárműhasználók



tájékozottságán, rátermettségén is sok múlik, de fontos arra felkészülni, hogy alkalomadtán hétvégén vagy az éjszaka közepén kell elsőként megnyugtatni a sofőrt, majd intézkedni és célirányosan átadni számára a szükséges információkat" – mondja Dufek András, LeasePlan Hungária kiszervezett flottamenedzsere.

Az ilyen helyzetekre szakembereink két fontos tanácsot fogalmaznak meg:

- Legyen egy kijelölt személy, akit az autóhasználók kereshetnek: Főként stresszhelyzetben könnyíti meg jelentősen a kommunikációt, ha cégen belül a kollégák egy állandó, ismerős „archoz" fordulhatnak. Ilyenkor a közvetlen kapcsolat, a megnyugtató hang és szavak segítenek túljutni a dolog nehezén, így pedig a szakszerű ügyintézés is könnyebbé válik. Hasonlóan működik ez, mint a céges informatikai problémák kezelése: nem mindegy, hogy a munkavégzést akadályozó, sürgős elhárítást igénylő üggyel csupán a jól ismert informatikust kell felhívni, vagy hibajegyet kell nyitni a külföldi központ felé.

- Ismerjük jól a szerződést: Legyünk tisztában a lízingcéggel kötött szerződés minden részletével. Természetesen az ügyfélszolgálat, illetve a kijelölt account manager is tud támogatást nyújtani, ám ez mindenképpen időbe telik. Ha ismerjük, hogy mire terjed ki a megállapodás, milyen szolgáltatásokat és felelősségeket foglal magában, az kevés gyakorlattal is sokat segít a váratlanul adódó problémák gyors megoldásában.

A felkészültség már fél siker

Az autópark fenntartása során sok különféle, gyakran ismétlődő adminisztrációs feladat merül fel az évi kétszeri gumicserétől kezdve a karbantartásokon és a biztosításokkal kapcsolatos teendőkön át a parkolások vagy a káresetek intézéséig. Ezért is fontos, hogy az egyes területekre vonatkozó alapvető információkkal kapcsolatban a flottamenedzser tájékozott legyen.

„Sűrűn kapunk olyan kérdéseket például, hogy a szerződés milyen biztosításokat foglal magában, ezek meg vannak-e kötve, milyen időszakra érvényes az üzemanyagkártya, mikor esedékes az éves szerviz időpontja és melyik szervizbe kell menni. A minél hatékonyabb együttműködés érdekében a legfontosabb információkat – a jellemző kérdéskörök alapján csoportosítva – egyszerűsített útmutatók formájában is át szoktuk adni, illetve rendszeresen küldünk emlékeztetőket a közelgő fontos időpontokról. Érdemes ezeket alaposan átolvasni, illetve megőrizni, mert mind a flottamenedzserek, mind az autóhasználók gépjárművekkel kapcsolatos teendőit megkönnyítik" – teszi hozzá Mandjik Benjámin, a LeasePlan Hungária Key Account Managere.

Figyelem, figyelem!

Habár a flottakezeléssel megbízott munkatársak feladatköre sokrétű, az ALD LeasePlan szerint az alábbi területekre összpontosítva a hatékony üzemeltetés probléma nélkül megvalósítható:

Kötelező időpontok:

Tartsuk be az előírt szervizintervallumokat, és tudatosítsuk ennek jelentőségét a sofőrökben is. Céges autó használatakor többen hajlamosak félvállról venni a jármű jó állapotban tartását, és akár a műszerfal hibajelzéseit is figyelmen kívül hagyni, a kötelező ellenőrzések, gumicserék vagy épp a műszaki vizsga elhanyagolása azonban súlyos károkhoz is vezethet. Ilyen esetben a javíttatás a lízingelőre hárulhat, ami akár már négy-öt autó esetén is milliós nagyságrendű plusz kiadást jelenthet a cégnek.

Fontos telefonszámok:

Az Assistance szolgálat és a Driver Center / Driver Desk elérhetőségeit jó, ha a flottamenedzserek és az autóhasználók is megjegyzik. Utóbbi a gépjármű üzemeltetéséhez kapcsolódó szerződött szolgáltatások támogatását biztosítja az átadástól az autó leadásáig. Ezek a fontos telefonszámok egyébként az autókban elhelyezett matricákon is megtalálhatók

MyLeasePlan platform:

Az online portál, illetve mobilalkalmazás amellett, hogy segíti a flottamenedzserek adminisztrációs munkáját, a járművezetők számára is segítséget nyújt minden, autóval kapcsolatos szolgáltatás és karbantartás igényléséhez. A felhasználók mindössze néhány kattintással felvételi és leadási időpontot foglalhatnak a javításokra és karbantartásokra, bejelenthetik a károkat és baleseteket, időpontot foglalhatnak gumicserére, frissíthetik a kilométeróra állását stb. Az önkiszolgáló funkciók tehermentesítenek az ügyintézésektől, minimálisra csökkentik a papírmunkát és időt takarítanak meg minden érintett számára.

Hiánytalan leadás:

A futamidő végén visszavett járműveket a lízingcég partnerei kívül és belül is alaposan átvizsgálják, ezért az extra költségek elkerülése érdekében fontos, hogy a lízingelő a jármű korának és a futott kilométereknek megfelelő elvárható állapotban szolgáltassa vissza az autót, illetve azzal együtt az összes kapott tartozékot. Ez utóbbiak közé tartozik többek között a kulcs és annak másolatai, az eredeti dokumentumok, minden eltávolítható kiegészítő felszerelés (pl. hátsó napellenző) vagy a biztonsági felszerelések (pl. elakadásjelző, emelő, elsősegélydoboz). Alaposan ellenőrizzünk, hogy nem maradtak-e személyes tárgyak az autóban vagy nem hiányzik-e levehető tartozék (pl. kalaptartó). Ha mégis, a felszólításnak eleget téve mihamarabb pótoljuk a hiányt. Biztosítsuk továbbá a jármű tisztaságát a leadás napján, ellenkező esetben a lízingbe adó visszautasíthatja az elszállítást.

Profi segítség

Érdemes már a flotta kialakításakor szorosan együttműködni a lízingcéggel, ami az alapoktól segít optimalizálni a flotta összetételét és a flottakezelést. „Arra biztatjuk ügyfeleinket, hogy már az autóhasználati szabályzat kialakításába is vonjanak be bennünket így ugyanis támogatni tudjuk őket a mobilitási igényekhez, a lehetőségekhez és a költségkerethez legjobban illeszkedő, elérhető modellek kiválasztásában. A kereskedőkkel való partnerkapcsolatunknak köszönhetően a legtöbb esetben a hivatalosnál jóval kedvezőbb árakat és konstrukciókat is tudunk biztosítani, továbbá előzetes kalkulációkkal könnyítjük meg a döntési folyamatot. Emellett javasoljuk, hogy az autók átadásánál legyen jelen a flottamenedzsmenttel megbízott személy, mivel ekkor nemcsak a járművek leszállítása történik meg, hanem a flottaüzemeltetéssel kapcsolatos sok fontos és hasznos információt is átadunk" – tanácsolja Gyimes Csaba, a LeasePlan Hungária kiszervezett flottamenedzsere.

Vállalatunk prémium szolgáltatásként, igény szerint helyszíni flottamenedzsert is tud delegálni az ügyfelekhez, aki a lízingbe vevő cég telephelyén áll a gépjárműhasználók rendelkezésre teljes mértékben belefolyva a vállalat mindennapi munkavégzésébe. A flottakezelési szolgáltatás kiszervezésével a lízingelő biztosítani tudja a flottaüzemeltetéshez szükséges szakképzett és tapasztalt munkaerőt anélkül, hogy további feladatot róna a munkavállalókra, így a segítség gyakorlatilag karnyújtásnyira kerül tőlük. A megoldásra az elsősorban felsővezetőket magukba foglaló kiemelt autóhasználók esetében kifejezetten szükség lehet, hiszen beosztásukból és elfoglaltságaikból adódóan a gyors és hatékony ügyintézés számukra kulcskérdés.





AI A BIZTOSÍTÁSBAN

Ilyen lesz a jövő autóbiztosítása

A biztosítás szorosan hozzátartozik az autóhasználathoz, legyen szó saját tulajdonú vagy lízingelt járműről. Időnként azonban hajlamosak vagyunk fölösleges plusz kiadásként és adminisztrációként tekinteni rá egészen addig, amíg be nem következik egy káresemény. Ilyenkor azonnal kulcsfontosságúvá válik a biztosítási díj keretében nyújtott fedezet, illetve a kárügyintézéshez kapcsolódó szolgáltatások. A fejlett technológiák – köztük a mesterséges intelligencia (MI) – használatával egyre több adat és lehetőség áll a biztosítótársaságok rendelkezésére ahhoz, hogy minél inkább személyre szabott szolgáltatásokat kínáljanak ügyfeleiknek. Így várhatóan már nincs távol az az időszak, amikor a vezetői szokások alapján rugalmasan változó díjazás vagy a baleset körülményeinek távoli, szenzoros felmérése az eljárási rutin részét képezik majd. Alábbi cikkünkben szakembereink bemutatják, hogy az autópiacot jelentősen átformáló technológiai újdonságok milyen hatást gyakorolhatnak az autóbiztosítási szektorra a közel- és távolabbi jövőben.

Kárügyintézés könnyedén

A McKinsey adatai szerint a digitális megoldások használata és a folyamatautomatizálás akár 30 százalékkal is csökkentheti a kárügyintézéshez kapcsolódó költségeket. A fejlett technológiák lehetővé teszik ugyanis, hogy a szenzorokkal ellátott és hálózatba kapcsolt járművek baleset során rögzített adatai távolról is elérhetők és elemezhetők legyenek. Adott esetben így a biztosítótársaság, vagy épp az autót biztosító flottakezelő gyorsan és pontosan fel tudja mérni a balesethez vezető körülményeket, a kár mértékét és előre vetíteni a kárügyintézés menetét. Ráadásul léteznek már olyan fejlett megoldások, amelyek a járműről készült felvételeket mesterséges intelligencia segítségével elemzik, és a sérülések alapján azonnal meg tudják becsülni a javíttatás költségét.

Ezek a modern rendszerek jelentősen felgyorsítják és leegyszerűsítik a kárügyintézés folyamatát és az eddigieknél még pontosabb költségelemzést nyújtanak. A különféle okosalkalmazások, beépített chatbotok és virtuális asszisztensek pedig még inkább megkönnyítik a kommunikációs folyamatot, és képesek egyszerűen végig vezetni az ügyfeleket a sokszor bonyolultnak tűnő lépéseken.

„A szenzorokkal ellátott okosautók új távlatokat nyitnak a vezetési élményben és a biztosítási kárügyintézésben is. A jármű különböző alkotóelemeiben keletkezett károk esetén hasznos segítséget jelenthetnek a kárfelmérés és javíttatás folyamatának felgyorsításában, ugyanakkor a szervizelés költségeit megnövelheti, ha a szenzorok is érintettek a sérülésben, hiszen az ezekhez szükséges alkatrészek viszonylag drágák a hagyományos komponensekhez képest. Flottakezelő szolgáltatóként az operatívlízing-



konstrukciónk keretében teljes körű felelősségbiztosítást és CASCO-t kínálunk ügyfeleinknek, és a kárbejelentő kitöltését követően a teljes kárrendezési folyamatot vállalatunk intézi, szerződéstől függően pedig akár csereautót is biztosítunk a javítás idejére. Saját tulajdonú autók esetében azonban rendkívül hasznosak lehetnek az autóhasználók számára azok az intelligens megoldások, amelyek az összegyűjtött adatok által egyfajta útvezetőként is szolgálhatnak az ügyintézés során" – mondta Bori Máté, a LeasePlan Hungária Zrt. operációs igazgatója.

Viselkedés alapján árazva

Az MI napjainkban már arra is képes, hogy a vezetési szokások alapján részletes becslést adjon a lehetséges kockázatokról, melyeket figyelembe véve a biztosítótársaságok személyre szabott díjazást alakíthatnak ki. A fejlett technológiára épülő prediktív analitikai modellek az adott járműhöz és vezetőhöz tartozó várható rizikófaktorokat is be tudják azonosítani, ami segít automatizálni a költségkalkulációt, és számos esetben csökkentheti a költségeket, ez pedig a biztosított és a biztosító számára is kölcsönösen előnyös.

„Telematikai szolgáltatásokon keresztül már most is lehetőség nyílik bizonyos vezetési szokások – például gyorshajtás, éberség stb. – nyomon követésére, ez azonban egyelőre nem elterjedt, és a GDPR szabályozások szigorodása miatt nem is valószínű a közeljövőben, hogy a céges gépjárműveken keresztül jellemzővé válik a munkavállalók ilyen jellegű ellenőrzése. Elsősorban teherautókba szerelnek nyomkövetőt, ám a legtöbb esetben ez is a járművek helyzetéről és fogyasztásáról ad visszajelzést, kevésbé használható rizikóelemzésre és ezáltal a biztosítási díjak becslésére. Az operatívlízing-szolgáltatáscsomag részeként nyújtott biztosítás díjtételeit jelenleg az adott ügyfél kártörténete alapján vizsgáljuk felül és indexáljuk évente. Ehhez képest a tényleges járműhasználati szokásokhoz igazított, a kockázatokat jobban tükröző díjazás egyedibb elbírálást tenne lehetővé" – tette hozzá Bori Máté.



Fizetés használat szerint

Az elektromos autók elterjedésével az autóbiztosítási konstrukciók is átalakulnak, a tisztán elektromos járművek ugyanis kevesebb, de drágább alkatrészeket tartalmaznak, mint a hagyományos meghajtásúak, így sérülés esetén a javíttatásuk is többe kerül. Ráadásul ezeket az autókat csak a márkaszervizek külön szakképesítéssel rendelkező szakemberei javíthatják, ami tovább növeli a szervizelési költséget és magasabb CASCO biztosítást von maga után. Ezt a többletköltséget mérsékelhetik a használatalapú biztosítási modellek, amelyek lehetővé teszik, hogy a biztosított csak azokra az időszakokra fizessen biztosítási díjat, amikor a jármű használatban van, vagyis tényleges kockázatnak van kitéve. A hazai piacon ez jelenleg még csak az autómegosztó szolgáltatások igénybevételénél megoldott, de a tulajdonlástól a használat felé történő folyamatos elmozdulás hamarosan változást hozhat ezen a téren is.

Szakembereink azt tanácsolják, hogy mindentől függetlenül Ön is készüljön fel a váratlan helyzetekre, és az ismert kockázatokat mérlegelve kiegészítő biztosítások megkötésével előzze meg a váratlan kiadásokat. Az ügyfeleinknek nyújtott teljes körű CASCO például az elemi károktól (tűz, villámcsapás, szélvihar, árvíz, belvíz, jégverés stb.) kezdve a töréskáron és a lopáskáron keresztül az üvegtörés okozta károkig fedezetet nyújt. Emellé még érdemes lehet GAP biztosítást is igényelni, amely egy esetleges totálkár, lopáskár esetén fellépő pénzügyi veszteség ellen véd azzal, hogy megtéríti a biztosító által kalkulált piaci érték és a nyilvántartott eszközérték közötti különbözetet. Lehetőség van továbbá kiegészítő balesetbiztosítás vagy poggyász-, vadkár-, kátyúkár-, rágcsálókár-, szélvédőkár-biztosítás együttkötésére is, mely kedvezőbb konstrukciót jelenthet a biztosított számára.

Continental
The Future in Motion



A fenntarthatóság jövőjének motorja.

Az új Continental UltraContact NXT.

Maximális biztonság, minimális hatás.

- Ismerd meg a legfenntarthatóbb gumiabroncsunkat, mely 65%-ban* újrahasznosított és megújuló anyagból készült.
- Élvezd kiemelkedő futásteljesítményét a már bevált Yellow Chili keveréknek köszönhetően.
- Engedd át magad a biztonságos, hatékony és kényelmes vezetésnek.



EV ✓

Kompatibilis az elektromos járművekkel

GERMAN TECHNOLOGY

Maximális biztonság: Vizes tapadás "A" címke, a lehető legjobb EU-címkebesorolás.
* A pontos százalékérték a gumiabroncs méretétől függ. Az UltraContact NXT 37%-ban újrahasznosított és megújuló anyagokat tartalmaz. Ezenkívül a Continental 28%-ban tartalmazISCC PLUS tanúsított anyagokat bioalapú, biokör és/vagy körkörös alapanyagokból.



PARTNERÜNK A WWF

Élőhely rekonstrukcióval a fenntarthatóbb jövőért

A vállalati fenntarthatósági akciókban lebonyolított faültetések természettámogató értéke nem vitatott, azonban egyre inkább köztudott, hogy ezeknél a projekteknél különösen fontos lenne arra is ügyelni, hogy területtől függően nem mindegy, hogy milyen fafajokat ültetünk, azokat hova ültetjük. Éppen ezért 2023-ban az ALD Automotive I LeasePlannél úgy döntöttünk, hogy átalakítjuk korábbi faültetéses akciónkat és szakmai támogatásért a WWF Magyarországhoz fordulunk, hogy az együttműködésünk által magasabb szintre emelhessük fenntarthatóságra irányuló tevékenységünket. Alábbi cikkünkben saját példánkon keresztül mutatjuk be, miért fontos komplexebb szemléletmódot képviselni, amikor vállalatként fák elültetésével kívánjuk kompenzálni a működésünkkel járó károsanyag kibocsátást és milyen szakmai szempontok szerint zajlik egy élőhelyrekonstrukciós projekt az egyik legnagyobb környezetvédő szervezettel, a WWF Magyarországgal.

Nem mindegy...

Nem mindegy, hogy mit ültetünk. Az sem mindegy, hogy hova ültetjük. Ez mind széleskörben ismert, mégis sok egyén, szervezet és vállalat számára nehéz túllépni azon az alapvető elgondoláson, hogy ha elültetünk egy fát, azzal tettünk környezetünk védelméért. Pedig a frissen elültetett fák valódi széndioxid elnyelő hatása csak évekkel később jelentkezik, melyhez addig megfelelő környezetben kell gyarapodniuk. Így tehát a karbonlábnyom kompenzálására vonatkozó fásítási akcióknak valójában komoly számításon kellene alapulniuk, mely kalkulál a károsanyag elnyelő hatás érvényesüléséig eltelő időben keletkező széndioxid kibocsátással is; számol egy természetes kipusztulással, amely az elültetett fák körében jelentkezik, így a végeredménybe nem számítható be széndioxid elvonó tevékenységük; és számtalan egyéb paraméterrel, amely megfelelő szakmai partner bevonása nélkül nem lehet megalapozott.

A városi környezetben ültetett fáknak van egy úgynevezett körforgása, turnovere, melynek során sokkal hamarabb pusztulnak el, mint az őshonos környezetükben elültetett fák. Ezért a városokban lezajló akcióknak egy folyamatos tevékenységnek kellene lennie, ám ez legtöbb esetben, pláne vállalati kezdeményezésben sajnos ritkán valósul meg. Az erdőgazdálkodással érintett területeken végrehajtott erdősítések is jellemzőek, de ezek során úgynevezett kultúrerdőket jönnek létre, melyek szintén nem teljesítik azt a hatásfokot, amelyet az őshonos erdők. Ökológiai szempontból sokkal hasznosabb azon területek létrehozása, melyeknél az ültetést követően az erdő maga hozza létre az utánpótlást és nincs szükség beavatkozásra mesterséges eszközökkel.



Faültetéses aktivitásoknál emiatt manapság már valamilyen további hozzáadott értéket is célszerű társítani annak érdekében, hogy valódi természetvédő ereje legyen. Az egyik ilyen, hogyha természetvédelmi területen hozunk létre erdőt, ami az adott tájba illik és olyan fafajokból áll, ami ott őshonos. Ezek a területek olyan Nemzeti Parkok vagy természetvédelmi területkezelők gondozásában állnak, akik jellemzően pénzszűkében vannak, így emiatt nagy segítség nekik egy-egy ilyen akció támogatása.

Erdőhelyzet Magyarországon

Ahhoz, hogy hazai viszonylatban meglássuk, hogyan érdemes a fenti irányelvek szerint belevágni egy élőhelyrekonstrukciós projektbe, meg kell ismernünk a magyarországi erdők helyzetét. Hazánk erdőterületben elmarad az európai viszonylattól a maga 20%-os erdőborításával, amely a nagy országokban, úgymint Franciaországban, Németországban vagy Lengyelországban 30% fölött van. Az abszolút csúcstartó Finnország, ahol az erdővel borított területek aránya az ország területéhez képest 70%. A nem túl kecsegtető hazai helyzetet magyarázza, hogy Magyarországon a történelmi szokásainkból eredően jellemző volt a túlzott fahasználat, melynek során sok legelő, termőföld alakult ki. Majd később, amikor Trianon idején elcsatolták azon területeink jelentős részét is, melyeket kiterjedt erdők borítottak, elkezdődött egy nagyütemű erdősítés. A folyamat szépséghibája, hogy nem valódi, őshonos erdőket hoztak létre, hanem faültetvényeket, illetve a már említett kultúrerdőket, amik nem azokból a fafajokból álltak, amik az adott területen őshonosak. Ezek a fák faanyagot ugyan termelnek, de az erdei élővilágot, amire szüksége van az országnak, nem tudják biztosítani, pedig a klímaváltozás miatt egyre nagyobb szerepe van az önszabályozó rendszereknek. Ez azt jelenti, hogy egy erdőnek akkor is életképesnek kellene lennie, ha nem avatkozunk be a működésébe és komolyabb terhelésnek van kitéve. Ezen kívül más, szaknyelv szerint ökoszisztéma szolgáltatásokat is be kell tudnia tölteni, azon túl, hogy faanyagot biztosít, melynek értelmében rekreációs tevékenységre, vadászatra, gyűjtögető tevékenységekre kell alkalmasnak lennie. A kultúrerdők mindezeknek sajnos csak a minimumát biztosítják, ezért nagy szükség van arra, hogy eredeti, őshonos erdők létrehozásán dolgozzunk az elhibázott erdősítési projektek támogatása helyett.

Tiszaugi élőhelyrekonstrukció az ALD Automotive I LeasePlan támogatásában

Amikor vállalatunk felvette a kapcsolatot a WWF Magyarországgal, első lépésként mi is szakmai tájékoztatást kaptunk arról, hogy egy élőhely helyreállítási projekt miben más, mint az eddigi akcióink, hiszen a 2023-ban támogatott tiszaugi élőhelyrekonstrukciós projektünk kapcsán nem erdősítésről, nem faültetésről beszélünk, hanem egy komplexebb tevékenységről, amellyel nagyobb távlatokban meghatározott célokkal számolhatunk.

A Tiszavölgyéről fontos tudni, hogy jellemzően ártéri erdőkből áll, ami az országban sajnos a legátalakítottabbak és rengeteg invazív faj vette át az őshonos fafajok helyét. Ezért bármilyen akció, amit ezeken a területeken létrehozunk, egy óriási előrelépés az adott élővilág számára. Az ALD Automotive I LeasePlan támogatásával, a WWF Magyarország közreműködésével telepített két hektárnyi erdőterületen közel 20.000 fa került október végéig elültetésre, kooperációban a Kiskunsági Nemzeti Park Igazgatósággal Az ártéri erdőkre jellemzően puhafa ligeteket hoznak létre a területen, melyek főként nyárfa fajokból állnak. A kivitelezési munkálatok októberben zárultak le és ezzel a Nemzeti Park területén lévő üres blokkok kerültek betelepítésre, hozzájárulva a terület őshonos erdőterületének növeléséhez. Ezen erdők létrehozásánál, így a tiszaugi projekt kapcsán is igaz, hogy sokkal sűrűbben kerülnek elültetésre a fák, melyek egy része nem éri el a felnőttkort, mindazonáltal az élőhelyteremtés szempontjából sokkal hasznosabb egy ilyen rekonstrukció, mintha ültetvény jelleggel ültetnénk fákat.

Tiszaug neve egyébként a sajtóban néhány évvel ezelőtt sajnos különösen rossz vonatkozásban jelent meg, mert a település környékén nagy vihart kavaró erdőirtás és kitermelés zajlott. Ennek kapcsán a WWF is aktívan felszólalt és nem titkolt céljuk a településnév tisztára mosása is az ilyen akciókkal.

Hogyan tovább?

A fásítási akciókról történő továbblépés az élőhely helyreállítási projektek támogatására csak az első lépés vállalatunk életében. A jövőre nézve olyan komplex vállalati együttműködésben gondolkodunk a WWF-el, mely a karbonelnyelési célokat szolgáló projektek mellett a működésünkkel járó kibocsátás csökkentését célozzák, melyek az operatív mindennapokat nem befolyásoló, de fenntarthatóbb megoldásokat biztosítanak. A folyamat következő lépéseként arra vagyunk ösztönözve, hogy a flottánk kibocsátási adataiból tudatosan kalkulálva gondoskodjunk arról, hogy olyan mértékű projektekben vegyünk részt, amellyel a valódi lábnyomunk kompenzálását tehetjük lehetővé. Ennek megvalósulása esetén pedig tovább vezet az út egy még komplexebb együttműködés felé, melynek során nem csak karbon-, hanem víz-, valamint környezeti lábnyomot is számítunk, mellyel valódi biodiverzitási célokat tudunk megvalósítani.



E-MOBILITÁSI KÖRKÉP

Mobility Guide 2023

Az elektromos járművek értékesítése intenzív növekedésnek indult 2022-ben és 2023 első felében az előző évekhez képest, ami alátámasztja az elektrifikáció megatrendjét. Ezáltal már nem az a kérdés, hogy megtörténik-e, hanem hogy milyen gyorsan megy majd végbe a transzformáció, hiszen a pozitív tendenciák ellenére az iparágnak több kihívással és bizonytalansággal is szembe kell néznie.

A világ legnagyobb, több mint 500.000 elektromos autót számláló multi-brand e-flottájának tulajdonában az ALD Automotive I LeasePlannek irányító szerepe van az elektrifikáció körüli tévhitek eloszlatásában és az akadályozó tényezők elhárításában, hogy ügyfeleinknek szakmai támogatást nyújtsunk az elektrifikációban és a fenntarthatósági céljaik elérésében. Ezt a célt szem előtt tartva olyan tanácsadói eszközrendszert dolgoztunk ki, amely lehetővé teszi a közös gondolkodást a fenntartható mobilitás témakörében és amely segít eligazodni a különböző adózási és ösztönzőprogramok között, valamint az országonként eltérő szabályozásoknak való megfelelésben is iránymutatást nyújt.

Ennek egyik elemeként, központunk 2023 novemberében megjelentette a két vállalat korábbi kiadványait, az ALD Mobility Guide-t és a LeasePlan EV Readiness Indexet ötvöző Ayvens Mobility Guide-t. Az elemzésből részletesen kiderül, hogy egyes országokban milyen akadályokba ütközik a teljesen elektromos járművek elterjedése és hol milyen mértékű problémát jelent például a hatótávtól való félelem, a töltési infrastruktúra hiányosságai vagy éppen az e-autók megfizethetősége. A kutatásban összesen 44 ország e-mobilitásra való felkészültsége került górcső, 6 pillérre összpontosítva, mely által az elemzés átfogó képet ad globálisan és az egyes országok speciális körülményeire vonatkozóan is.

Az e-mobilitás elterjedéséhez szükséges iparági-, infrastrukturális és jogalkotói körülmények részletes elemzése alapján az országokat egységes pontozással három kategóriába sorolták. Vizsgálták egyfelől:

1. **az elektromos autók elterjedtségét** az értékesítési volumenek és az e-autók piaci részesedésének alapján
2. **a töltési infrastruktúra minőségét**, a nyilvános töltőállomások mennyisége alapján, összehasonlítva az elektromos autók számával és a 100 km-re vetített relatív lefedettséggel.
3. **az adózási és szabályozási környezetet**, a kormány és a nagyobb városok által biztosított támogatásokat, ösztönzőporgramokat értékelve.
4. **az alternatív hajtáslánc-kínálatot**, összevetve a kereslettel, az elmúlt 12 hónapban értékesített e-modellek alapján
5. **a BEV TCO paritást**, azaz, hogy hogyan viszonyul a belsőégésű motorral rendelkező járművek és az alternatív meghajtású autók teljes tulajdonlási költsége
6. **a fenntarthatósági készültséget**, az ország megújuló energiaforrások használatának magasabb aránya és a szén-dioxid kibocsátás alacsonyabb részaránya viszonylatában.

Magyarország a középmezőnyben

Az első, „Fejlett országok" kategóriában a TOP 11 ország foglal helyet, ahol már jelentős az e-autók használatának elterjedése vagy különösen kedvező feltételek biztosítottak a gyorsütemű transzformációhoz.

A középmezőnyben, ahol a pontozás alapján hazánk is tartozik, az „Átmenetet képviselő országok" szerepelnek, ahol perspektívát jelent az elektrifikáció és konkrét lépések is zajlanak az e-autókra való átállás érdekében, azonban a helyi adottságokból, infrastrukturális és jogalkotói hiányosságokból fakadóan várhatóan lassabban fog lezajlani a folyamat.

A harmadik, „Feltörekvő országok" kategóriájában alapvető, elérhetőséget vagy megfizethetőséget érintő problémák is jellemzőek, így számos fejlesztésre van szükség a transzformáció elősegítéséhez.

3 levels of maturity across our global scope

Category 1: Developed

For the first category, we selected the TOP 11 countries where EVs have either established a strong presence or where there are favorable conditions towards their adoption in the coming future.

Country Scoring above 60 points

Austria, Belgium, Denmark, Finland, France, Germany, Luxembourg, Netherlands, Norway, Sweden, UK

Category 2: Transitioning

Within this second category, we have countries that have shown a concrete interest in electrification. However, due to local challenges, we foresee the transition happening in the mid-term for these markets.

Country scoring above 40 points

Greece, Hungary, Ireland, Italy, Japan, Portugal, Spain, Switzerland, Thailand

Category 3: Emerging

In the Emerging category, we included countries where the hurdles of charging, affordability and availability are still difficult to overcome.

Countries with scoring below 40 points

Algeria, Australia, Brazil, Bulgaria, Canada, Chile, Colombia, Croatia, Czech Rep., Estonia, India, Latvia, Lithuania, Malaysia, Mexico, Morocco, New Zealand, Peru, Poland, Romania, Serbia, Slovakia, Slovenia, Turkey, UAE, USA

Magyarország legfontosabb mutatói

Hazánk a Mobility Guide értékelésében, az összesen elérhető 100 pontból 40 ponttal a második, átmenetet képviselő országok között szerepel. Az elemzésből jól kitűnik, hogy ugyan még mindig a benzines és dízeles gépjárművek vezetik az autóeladási listákat, együttesen 56%-ot birtokolva, azonban a hibrid-, plug-in hibrid és teljesen elektromos autók térnyerése évről évre jelentősebb, 33%-os mértékre növekedett. Ez a tendencia az ALD Automotive LeasePlan flottájában is egyértelműen megfigyelhető, 2022-ről 2023-ra, 3%-ról 6%-ra nőtt az útra tett elektromos autók részaránya a teljes flotta viszonylatában.

Az elektrifikációt hátráltató tényezők között említésre kerül, hogy az elektromos autók TCO-jának, azaz a teljes tulajdonlási költségének még mindig fajlagosan magasabb az aránya, mint a belsőégésű motorral rendelkező autóké. A számítás 48 hónapos futamidővel és 120 000 kilométer futásteljesítménnyel kalkulálva, euróban mutatta ki a kilométerenként jelentkező teljes költséget, melynek alapján egy teljesen elektromos autó esetében 0.37 €-ba, a belsőégésű motoros járművek esetében pedig 0.31 €-ba kerül az autó használata. A másik legjelentősebb problémát a töltési infrastruktúra hiányosságai jelenti. Az elemzés alapján, 100.000 lakosra összesen 38 nyilvános töltőállomás jut, míg az abszolút listavezető Norvégia esetében ez 127,3 töltőpontot mutat.

A globális viszonyításból az is egyértelműen kitűnik, hogy az állami ösztönzők és a kedvező adózási környezet nagyban támogatja az elektrifikáció elterjedését. Hazánkban, az elmúlt években nem volt jellemző az e-mobilitás döntéshozói támogatottsága, azonban 2024-re vonatkozóan pozitívak az előrejelzések és várhatóan támogatások formájában kívánják segíteni az alternatív hajtásláncok elterjedését.

További információkért olvassa el a teljes riportot az alábbi linken.



E-AUTÓ TÖLTÉSI KISOKOS

Melyik töltő mit tud?

Melyik töltő mit tud?

A Magyar Elektromobilitás Egyesület adatai alapján, a magyar utakon már csaknem 80 000 zöld rendszámos autó közlekedik. Hazánkban is egyre nagyobb teret nyer tehát az elektromos autózás, mellyel kapcsolatban ugyanakkor még mindig gyakran felmerül a hatótávolság és a töltési lehetőségek kérdése. A villanyautók egyik legnagyobb előnye, hogy szinte bárhol feltölthetők, ahol konnektort találunk, a helyzet azonban a napi gyakorlatban ennél jóval árnyaltabb, a töltő fajtájától függően ugyanis eltérők a töltési teljesítmények és idők. Az e-mobilitásban élen járó mobilitási szolgáltatóként immár félmillió teljesen elektromos és plug-in hibrid gépjárművet számláló flottánk tapasztalatai alapján, a töltési lehetőségek áttekintésével adunk most tanácsot az e-autó-tulajdonosoknak ahhoz, hogy hol érdemes „tankolniuk".

Otthoni töltés

A legpraktikusabb töltési opció az otthoni töltés, hiszen amíg autónk a garázsban vagy a kocsibeállóban áll, egyúttal fel is tudjuk tölteni. Ezt legegyszerűbben az autóhoz járó, többnyire 10 A teljesítményű gyári töltővel tehetjük meg, amelynek az egyik végén egy Type2-es csatlakozó, a másikon pedig egy klasszikus, 230 V-os konnektorba való villásdugó van. Ezek a lassú töltők egy vagy három fázisról, fázisonként 10-16 amperrel (átlag 3 kW-os teljesítménnyel) töltik a jármű akkumulátorát, amely így lemerült állapotból 20-24 óra alatt éri el a teljes töltöttséget. Egyrészt éjszaka erre van idő, másrészt a legtöbb autós nem teljesen lemerült akkumulátorral ér haza, tehát a tényleges töltési folyamat ennél rendszerint gyorsabb. Ezt az úgynevezett vésztöltőt érdemes mindig magunknál tartani az autóban, hogy szükség esetén bárhol tudjuk tölteni az akkumulátort, ahol van konnektor.

Mielőtt ezt a töltési módot választjuk otthonunkban, egy villanyszerelővel érdemes megnézetni a konnektort, hogy hosszú távon is bírja-e a terhelést, illetve mindenképpen vegyük figyelembe, hogy ha nem elég hosszú a kábel, a hagyományos hosszabbítót nem használhatjuk, az ugyanis tartós használat esetén akár ki is gyulladhat. Az otthoni töltés biztonságosabb és időkímélőbb lehet, ha fali töltőt szereltetünk fel, amelynek a töltőkábele fixen felszerelt és bekötött is lehet, így csak a csatlakozót kell az autóba dugni. Ez a megoldás kétszer-háromszor gyorsabb



töltést biztosít, mint konnektoron keresztül, és fázisszámtól függően akár 7,4-22 kW teljesítményre is képes, de fontos figyelni arra, hogy a gépjármű milyen felvételi képességgel rendelkezik. A wallbox kiválasztását megelőzően érdemes szakemberrel konzultálni az elektromos rendszer terhelhetőségéről, és szükség esetén bővíteni azt.

Töltés a munkahelyen

Egyre több cég telepít elektromos töltőállomásokat a villanyautót használó munkatársak vagy látogatóik számára, hogy ezzel is támogassa az elektromos flottára való átállást. Akárcsak otthon, a munkahelyen is hosszabb ideig parkolnak az autók a nap folyamán, melyeket jellemzően az otthonokban felszerelt fali töltőkhöz hasonló eszközzel és sebességgel lehet tölteni. A szervezet által biztosított lehetőségektől függően a töltés elindítható egyszerűen csatlakoztatással vagy RFID kártyával, esetleg egy okostelefonra telepített alkalmazás használatával. Előfordulhat, hogy a munkahelyeken nagyobb teljesítményű, egyenáramú (DC) töltőket is felszerelnek, melyek jellemzően akár 50-75 kW-os töltésre is képesek, ám ezek rendszerint az alapflotta-járműveket szolgálják ki.

Utcai gyorstöltők

A célállomástöltőknek is hívott berendezésekkel többnyire üzletek, bevásárlóközpontok, szállodák parkolóiban találkozunk. Ezek többsége 11 vagy 22 kW-os, váltóáramú (AC) töltőállomás, ahol általában nincs kábel, csak csatlakozóaljzat, ezért saját töltőkábel kell hozzá, amit a töltés megkezdésekor fontos reteszelni az autó oldalán. Amíg ugyanis a kábel az autóhoz van csatlakoztatva, addig a töltőből nem húzható ki, az autóról való lecsatlakozás után azonban szabadon eltávolítható. Ezek a készülékek kapacitásban tulajdonképpen megegyeznek a fali töltők erőteljesebb változataival: fázisonként 10-16 A áram átvitelére képesek, és főként Type2-es csatlakozóval vannak ellátva. A gyorstöltőknél az akkumulátor feltöltésének sebessége elsősorban a jármű fedélzeti töltőjének teljesítményétől függ, hiába tud ugyanis a töltőoszlop három fázison áramot biztosítani, ha a jármű például csak egy fázison tudja azt felvenni. A töltésért a legtöbb helyen már fizetni kell, amelyet általában a szolgáltató applikációjával tudunk elindítani.



Villámtöltők

Az 50 kW-nál nagyobb teljesítményű töltőket nevezzük villámtöltőknek, amelyek jellemzően egyenáramúak (DC). Feladatuk, hogy a lehető legrövidebb idő alatt minél több áram felvételét tegyék lehetővé, ezzel segítve az úton lévők gyors továbbhaladását, ezért főként autópályákon, illetve benzinkutaknál találhatók. Fél óra alatt akár 80 százalékos töltöttséget érhetünk el használatukkal, ami azonban intenzíven igénybe veszi az akkumulátort, ezért csak ritkán érdemes élni vele. Az utolsó 15-20 százalék töltése az akkumulátor kímélése érdekében rendkívül lassú, ezért célszerű megfontolni, hogy mindenképpen szükség van-e teljes töltöttségre, figyelembe véve, hogy az akkumulátor minél hosszabb élettartama érdekében egyébként is javasolt a töltöttségi szintet 10 és 90 százalék között tartani. Lítium-vasfoszfát (LFP) akkumulátor esetében ugyanakkor megengedett és javasolt is a 100 százalékra történő töltés. Ezek a töltők minden esetben tartalmazzák a töltőkábelt, és Európában többnyire két fajtájukkal találkozunk. A CHAdeMO rendszerűek javarészt a régebbi japán és dél-koreai autómodellekkel kompatibilisek, míg a CCS csatlakozót használja szinte az összes többi típus. A Tesla modellek töltéséhez léteznek külön 120-250kW teljesítményű Supercharger oszlopok. Magyarországon a villámtöltőkön a hatályos magyar szabályok szerint kötelező a CCS csatlakozó, de a töltők többsége CHAdeMO csatlakozóval is rendelkezik, a tripla szabványú berendezéseken pedig ezek mellett egy váltóáramú töltésre szolgáló Type2-es csatlakozó is található. A két egyenáramú csatlakozó egyszerre nem használható, de az AC csatlakozó és a DC csatlakozók egyike együttesen igénybe vehető. A villámtöltőknél különösen fontos a töltési etikett betartása, miszerint csakis a töltés időtartamára vegyük igénybe az oszlopot, hiszen másnak is szüksége lehet rá, illetve ne hagyjuk hosszabb időre magára az autót, és semmiképp ne parkoljunk töltésre kijelölt helyen, ha nem használjuk a töltési szolgáltatást. Figyeljünk továbbá arra, hogy egyes DC töltők esetében percalapú díjazás van érvényben, amely a 100 százalékos töltöttség elérését követően sem áll le.

ALD Automotive | LeasePlan

Rugalmas céges autóbérlés? Válassza a Flex-et!

Béreljen autót rugalmasan akár már 1 hónapra, teljes körű szervizszolgáltatással! Átlátható szolgáltatáscsomag, egyszerű autóhasználat, egylépcsős gépjárműleadás.

- Kisebb kockázat
- Flexibilis futamidő
- Fix havidíj
- Széles modellválaszték
- Gyors és rugalmas ügyintézés
- Teljeskörű szolgáltatás

A két vállalat integrációjának köszönhetően, a saját tulajdonú flottáink egyesítésével immáron az ország legnagyobb bérautós flottája összesen 1700 gépjárművel áll az Ön rendelkezésére! Válasszon a 14 különböző kategóriában elérhető belső égésű vagy elektromos személy és tehergépjárművek közül!

Kérjen ajánlatot még ma weboldalunkon!



Kipróbálna egy elektromos autót?
Szolgáltatásunkkal erre is van lehetőség, méghozzá kötöttségek nélkül!



CSAK ÓVATOSAN!

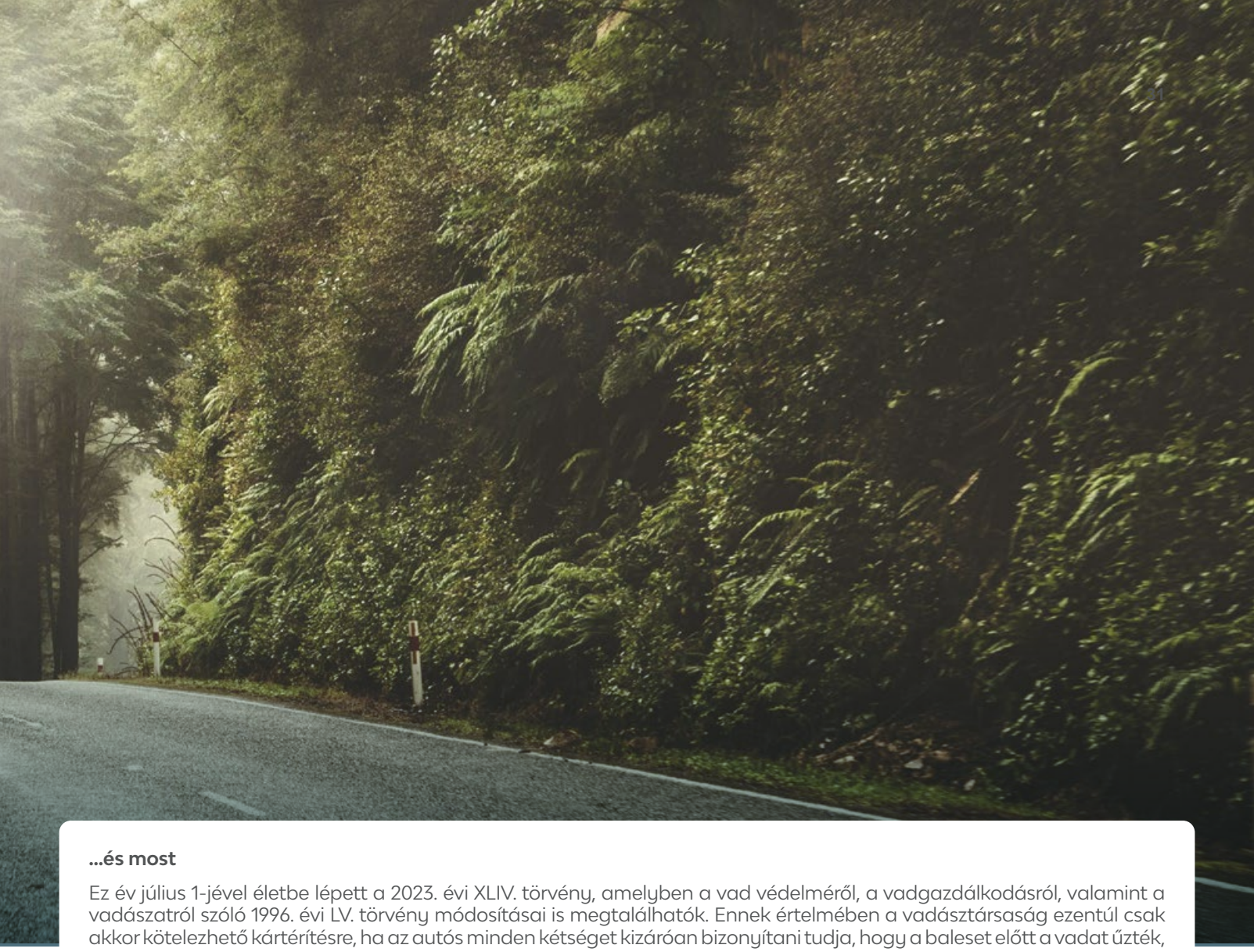
Így készüljünk fel egy esetleges vadgázolásra

Itt van a tél, itt van újra, és vele együtt a fokozódik a vadveszély az utak mentén. A vadgázolások különösen az éjszakai, hajnali órákra jellemzőek, amikor a nagyvadak – biztonságban érezve magukat – elindulnak búvóhelyeikről táplálékot, vizet keresni. A vadbalesetek gyakran anyagi kárral végződnek, de esetenként figyelmes és szabályos vezetés mellett is okozhatnak személyi sérüléseket, ezért fontos, hogy az ilyen helyzetek jogi következményeivel is tisztában legyünk. 2023. július 1-től a vadászati törvény változásával módosult a vaddal ütköző gépjármű, illetve a vadásztársaság felelősségi kérdése is, így a korábbi gyakorlattal ellentétben szinte minden esetben a jármű tulajdonosának, illetve üzemben tartójának kell megtérítenie a keletkezett kárt. Alábbi cikkünkben részletes áttekintést nyújtunk a megváltozott szabályokról, hogy az minden autóvezető felkészülten vághasson neki a téli időszaknak.

A vadveszélyes utak mentén az illetékes vadásztársaságok erre figyelmeztető táblákat helyeznek ki, ami annyit jelent, hogy a gépjármű vezetőjének úgy kell megválasztania a sebességet, hogy az állat hirtelen felbukkanása esetén is el tudja kerülni az ütközést. Erdős-bozótos vidékeken azonban mindenképpen óvatosan vezessünk azokon az útszakaszokon is, ahol nincs kihelyezve vadveszélyt jelző tábla. Ha vadat látunk, érdemes lassítani, mert viselkedése kiszámíthatatlan, és egyszerre több egyed is megjelenhet, ennek ellenére még lassan közlekedő, sőt akár álló autóba is belefuthat egy megijedt vadállat.

Vadkárok rendezése egykor...

A vadütközéssel kapcsolatos károk megtérítésére a polgári törvénykönyv „veszélyes üzemek találkozásával” kapcsolatos része az irányadó. Az eddig érvényben lévő gyakorlat alapján veszélyes üzemek találkozása esetén, amikor a baleset részvevői – a gépjármű vezetője, illetve az illetékes vadásztársaság is – minden tőlük elvárhatót megtettek annak elkerülése érdekében, vagy mindkettőjük felelőssége megállapítható volt, mindkét fél a saját kárát viselte: a vadásztársaság a vadállományban esettet, a gépjármű vezetője pedig a gépjárműben okozottat. A sofőr alapesetben akkor volt felelős a vadgázolásért, ha nem az út- és időjárási viszonyoknak megfelelően közlekedett, a vadásztársaság pedig akkor, ha nem volt kihelyezve vadveszélyre figyelmeztető tábla. Ilyen helyzetekben az adott fél kérhette a másiktól a kára megtérítését, ami alól a gyorsforgalmi utak (autóutak, autópályák) kivételt képeztek, ugyanis ezeken a szakaszokon az autósnak nem kellett vadakkal számolnia, így az itt bekövetkező vadkárokat a vadásztársaság viselte.



...és most

Ez év július 1-jével életbe lépett a 2023. évi XLIV. törvény, amelyben a vad védelméről, a vadgazdálkodásról, valamint a vadászatról szóló 1996. évi LV. törvény módosításai is megtalálhatók. Ennek értelmében a vadásztársaság ezentúl csak akkor kötelezhető kártérítésre, ha az autós minden kétséget kizáróan bizonyítani tudja, hogy a baleset előtt a vadat űzték, lőtték vagy hajtották. Ha ez nem sikerül, akkor a jármű tulajdonosa nem számíthat kártérítésre a vadásztársaságtól, sőt valószínűleg a vadásztársaság fog kártérítési igénnyel fellépni. A törvényi változások azt is előírják, hogy gyorsforgalmi utat (autóutat, autópályát) úgy kell üzemeltetni, hogy arra a vad ne tévedhessen fel, így ezek üzemeltetése nem minősül veszélyes üzemi felelősségnek, vagyis a fenntartónak kell vállalnia a felelősséget az itt elütött vadakért.

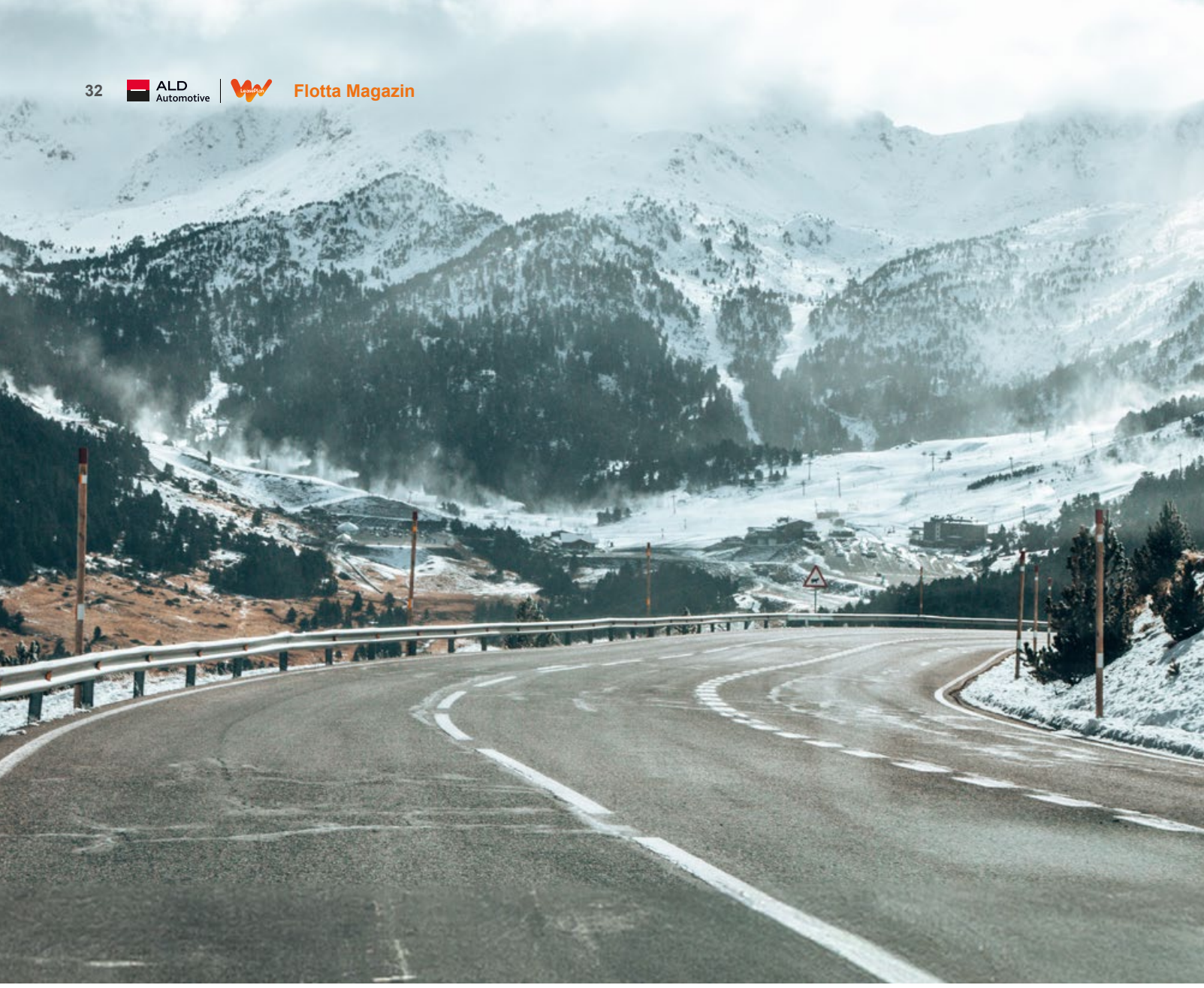
Ha megtörtént a baj

Ha bekövetkezett a vadgázolás, először azt mérjük fel, hogy történt-e személyi sérülés. Amennyiben igen, kötelességünk kihívni a rendőrséget és a mentőket. Ellenkező esetben nem szükséges a rendőri intézkedés, ugyanakkor érdemes lehet helyszínelést kérni, mivel ilyenkor a rendőrök értesítik a vadásztársaságot, és a vétlenség bizonyítása is fontos lehet.

Egy vaddal való ütközés esetén a kár átlagos értéke elérheti akár a milliós szintet is, így mindenképpen érdemes előre gondoskodni a megfelelő biztosításról. Az egyik megoldás erre a töréskárra is kiterjedő, teljes körű casco szerződés lehet, mivel önmagában a kötelező biztosítás nem nyújt védelmet a saját kárra, hiszen az baleset okozásakor csupán az érintett vétlen károsultaknak térít. Sok biztosítónál azonban ma már külön vadkárbiztosítás is köthető a jármű kötelező biztosításának kiegészítő opciójaként, amelynek fedezetébe beletartozik a sofőr és az utas esetleges sérülése, az autóban keletkezett kár, valamint az állat elpusztulásából, sérüléséből eredő kár is. Ha rendelkezünk ilyennel, a biztosító a CASCO-hoz hasonlóan kifizeti a jármű javítását az önrész levonásával.

Fontos, hogy baleset esetén az elütött vadhoz ne nyúljunk hozzá, és ne mozdítsuk el, mert ha még él, akkor az agancsával, harapásával vagy rúgásával sérüléseket okozhat. Az elpusztult állat tetemét pedig tilos elvinni, az ugyanis a vadásztársaság tulajdonát képezi, így a cselekmény lopásnak minősül. Amennyiben a sérült vad elmenekül, akkor főúton és mellékúton ugyanúgy kell eljárni, mintha az állat ott maradt volna. Saját érdekünkben lehetőség szerint készítsünk fotót, illetve videót a helyszínről, és kérjük meg erre a kiérkező rendőröket is. Autópályán hasznos lehet, ha rendelkezünk menetrögzítő kamerával.

Az ALD Automotive LeasePlan ügyfelei számára a legtöbb esetben a flottaszerződés részét képezi a teljes körű CASCO biztosítás, illetve az Assistance szolgáltatás, mely a nap 24 órájában elérhető baleset vagy műszaki meghibásodás esetén. Lízingelt gépjárművel történő vadgázolás esetén azonnal telefonáljon ügyfélszolgálatunkra, ahol kollégáink készséggel segítenek a további teendőkben.

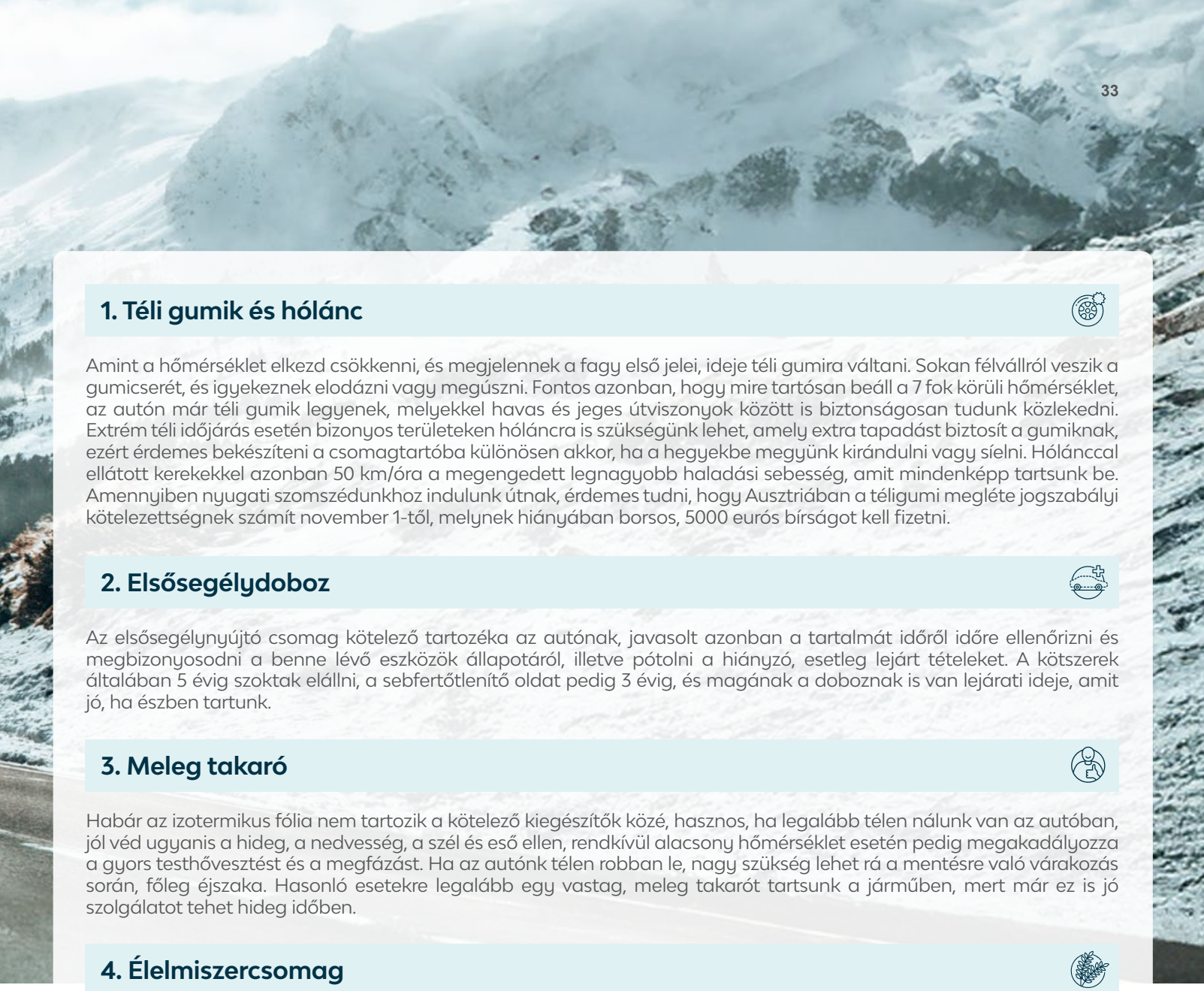


FELKÉSZÜLTEN A TÉLI UTAKON

8 hasznos kiegészítő a téli autózáshoz

Az utóbbi évek téli időjárása egyre kiszámíthatatlanabb, így az enyhe tél bármikor könnyen zordabbra fordulhat, havazást vagy jeget hozva magával. Magyarországon ritkán autózunk igazán téli útviszonyok között, ezért érdemes ezekre nemcsak a megfelelő vezetési technikával, hanem olyan hasznos autós felszerelésekkel is felkészülni, amelyek segítenek elkerülni az esetleg nem várt körülmények közötti közlekedés okozta veszélyeket. Alábbi cikkünkben nyolc fontos kiegészítő javaslatot mutatunk be a téli időszakra, hogy járműhasználóink ilyenkor is a lehető legnagyobb biztonságban induljanak útnak.

Nincs is szebb a téli hóesésnél és a hidegben megjelenő jégcsapoknál egészen addig, amíg a lakás melegéből csodáljuk, és nem az autózás közben dacolunk a havas és fagyos időjárással. Ahogy mi magunk felkészülünk a kinti téli körülményekre meleg ruházattal, úgy a balesetmentes közlekedés érdekében járművünket is fel kell készíteni ezekre. Az alábbi kiegészítők ebben segítenek.



1. Téli gumik és hólánc

Amint a hőmérséklet elkezd csökkenni, és megjelennek a fagy első jelei, ideje téli gumira váltani. Sokan félvállról veszik a gumicserét, és igyekeznek elodázni vagy megúszni. Fontos azonban, hogy mire tartósan beáll a 7 fok körüli hőmérséklet, az autón már téli gumik legyenek, melyekkel havas és jeges útviszonyok között is biztonságosan tudunk közlekedni. Extrém téli időjárás esetén bizonyos területeken hóláncra is szükségünk lehet, amely extra tapadást biztosít a gumiknak, ezért érdemes bekészíteni a csomagtartóba különösen akkor, ha a hegyekbe megyünk kirándulni vagy síelni. Hólánccal ellátott kerekekkel azonban 50 km/óra a megengedett legnagyobb haladási sebesség, amit mindenképp tartsunk be. Amennyiben nyugati szomszédunkhoz indulunk útnak, érdemes tudni, hogy Ausztriában a téligumi megléte jogszabályi kötelezettségnek számít november 1-től, melynek hiányában borsos, 5000 eurós bírságot kell fizetni.

2. Elsősegélydoboz

Az elsősegélynyújtó csomag kötelező tartozéka az autónak, javasolt azonban a tartalmát időről időre ellenőrizni és megbizonyosodni a benne lévő eszközök állapotáról, illetve pótolni a hiányzó, esetleg lejárt tételeket. A kötszerek általában 5 évig szoktak elállni, a sebfertőtlenítő oldat pedig 3 évig, és magának a doboznak is van lejárati ideje, amit jó, ha észben tartunk.

3. Meleg takaró

Habár az izotermikus fólia nem tartozik a kötelező kiegészítők közé, hasznos, ha legalább télen nálunk van az autóban, jól véd ugyanis a hideg, a nedvesség, a szél és eső ellen, rendkívül alacsony hőmérséklet esetén pedig megakadályozza a gyors testhővesztést és a megfázást. Ha az autónk télen robban le, nagy szükség lehet rá a mentésre való várakozás során, főleg éjszaka. Hasonló esetekre legalább egy vastag, meleg takarót tartsunk a járműben, mert már ez is jó szolgálatot tehet hideg időben.

4. Élelmiszercsomag

A szélsőséges téli időjárás gyakran okozhat dugókat vagy forgalmi fennakadásokat, melyek miatt a vártnál esetleg több időt kell az autóban tölteni. Évszaktól függetlenül is praktikus ilyen helyzetekben, ha van nálunk elegendő étel az útra, különösképpen akkor, amikor a forgalomtól távol eső helyen autózunk. A legjobb, ha ezekre a szituációkra több liter vízzel, valamint nem romlandó élelmiszerrel, például csokoládéval, magvakkal, müzlivel készülünk fel, melyeket akár hosszabb távra előre bekészíthetünk a kocsiba.

5. Hó- és jégeltávolító kellékek

A biztonságos téli közlekedéshez természetesen elengedhetetlen a fagyálló ablakmosó és hűtőfolyadék, valamint elegendő üzemanyag. Télen azonban az is gyakran előfordulhat, hogy hó vagy jég borítja az autót, amit indulás előtt el kell távolítanunk. Megfelelő eszközök nélkül ez rendkívül nehéz, sok esetben egyenesen lehetetlen feladat, ezért célszerű mindig az autóban tartani jégkaparót, hókefét, párásodás elleni törlőkendőt, illetve jégoldó sprayt extrém hideg esetére.

6. Indítókábel

Hideg időben az akkumulátor sem működik optimálisan, és könnyebben merülhet le esetleg olyankor, amikor a legkevésbé számítunk rá. Rendkívül sok bonyodalomtól és bosszúságtól kímélhetjük meg magunkat, ha van nálunk indítókábel az ilyen esetekre. Léteznek már olyan gyorsindítók, amelyek külső akkumulátorral is rendelkeznek, így önállóan, egy másik autó közreműködése nélkül is meg tudjuk oldani a bebikázást, és rövid megszakítás után folytathatjuk utunkat.

7. Elemlámpa

Ha éjszaka áll le alattunk az autó, például defekt miatt, szinte biztos, hogy szükségünk lesz zseblámpára. Habár az okostelefonokon van már ilyen funkció, érdemes a telefonunk akkumulátoridejét a vészhelyzetben szükséges hívásokra, illetve egyéb kommunikációra tartalékolni, és helyette LED elemlámpát használni, amely nemcsak kiváló fényerőt biztosít, hanem sokáig is bírja az akkumulátora.

8. Plusz téli ruha

Az extra meleg ruházat szintén hasznos autós kiegészítő a hideg időszakban többek között olyan esetekre, amikor például leáll a fűtés, vagy nem indul, esetleg elakad a jármű, és be kell tolni. Ilyen helyzetekben a rajtunk lévő rétegek nem biztos, hogy elegendőek, ezért célszerű plusz pulóverrel, kabáttal, sapkával, kesztyűvel, zoknival, csizmával nekiindulni a téli autózásoknak. A még használható, de régebbi darabok is tökéletesen megteszik, így ezeket akár tavaszig a kocsiban hagyhatjuk vész esetére.



CITROËN C5 X

Utazás kényelemre hangolva

A CITROËN A TotalEnergies-T VÁLASZTOTTA.

A Citroën C5X kombinált átlagfogyasztása 6,0-6,1 l/100km, kombinált CO_2-kibocsátása 136-138 g/km, Citroën C5X Plug-in Hybrid kombinált átlagfogyasztása 1,8-1,9 l/100km, kombinált CO_2-kibocsátása 32-33 g/km, kombinált villamosenergia felhasználás: 16,5-16,8 kWh/100km (WLTP mérési ciklus szerinti adatok). A fogyasztási és kibocsátási adatok a jármű felszereltségétől függően módosulhatnak. A tájékoztatás nem teljes körű, részletekért forduljon a Citroën-márkakereskedésekhez, illetve keresse fel a www.citroen.hu honlapot!



CITROËN C5 AIRCROSS SUV

Nagyvonalú, mint Ön

- Második szintű félautonóm vezetés*
- Lábmozdulattal nyitható csomagtartó*
- Perforált bőrülések masszázsfunkcióval*
- Hibrid, dízel vagy plug-in hibrid változatban

A CITROËN A TotalEnergies-T VÁLASZTOTTA.

*Opcióként rendelhető.
A hirdetésben szereplő jármű illusztráció. A Citroën C5 Aircross belsőégésű motoros változatainak WLTP norma szerinti kombinált fogyasztása 5,5–6,2 liter/100 km, vegyes CO_2-kibocsátása 127–144 g/km. A Citroën C5 Aircross Plug-in Hybrid WLTP norma szerinti kombinált fogyasztása 1,8 liter/100 km, CO_2-kibocsátása 41 g/km, hatótávja elektromos üzemmódban: 53–64 km. (WLTP mérési ciklus szerinti adatok). A fogyasztási és kibocsátási adatok a jármű felszereltségétől függően módosulhatnak. A tájékoztatás nem teljes körű, részletek a www.citroen.hu weboldalon és a Citroën márkakereskedésekben.



EGYBŐL A CSÚCSRA

Török János beszámolója a Mont Blanc csúcsáról

Bizonyára Ön is eljátszadozott már a gondolattal, hogy milyen katartikus érzés lehet, amikor a hegymászók fizikailag és mentálisan is megerőltető küzdelmet követően elérik céljukat és felérnek a meghódítani kívánt hegy csúcsára. Hogyan válik valakiből amatőr hegymászó és hogyan jut el oda, hogy átélhesse ezt a nem mindennapi élményt? Török János, a LeasePlan Hungária Zrt. IT igazgatója 2023-ban erre vállalkozott, amikor hirtelen ötlettől vezérelve jelentkezett egy túracsoportba és nekivágott a Mont Blanc meghódításának. Erről az életre szóló kalandjáról mesél nekünk következő cikkünkben.

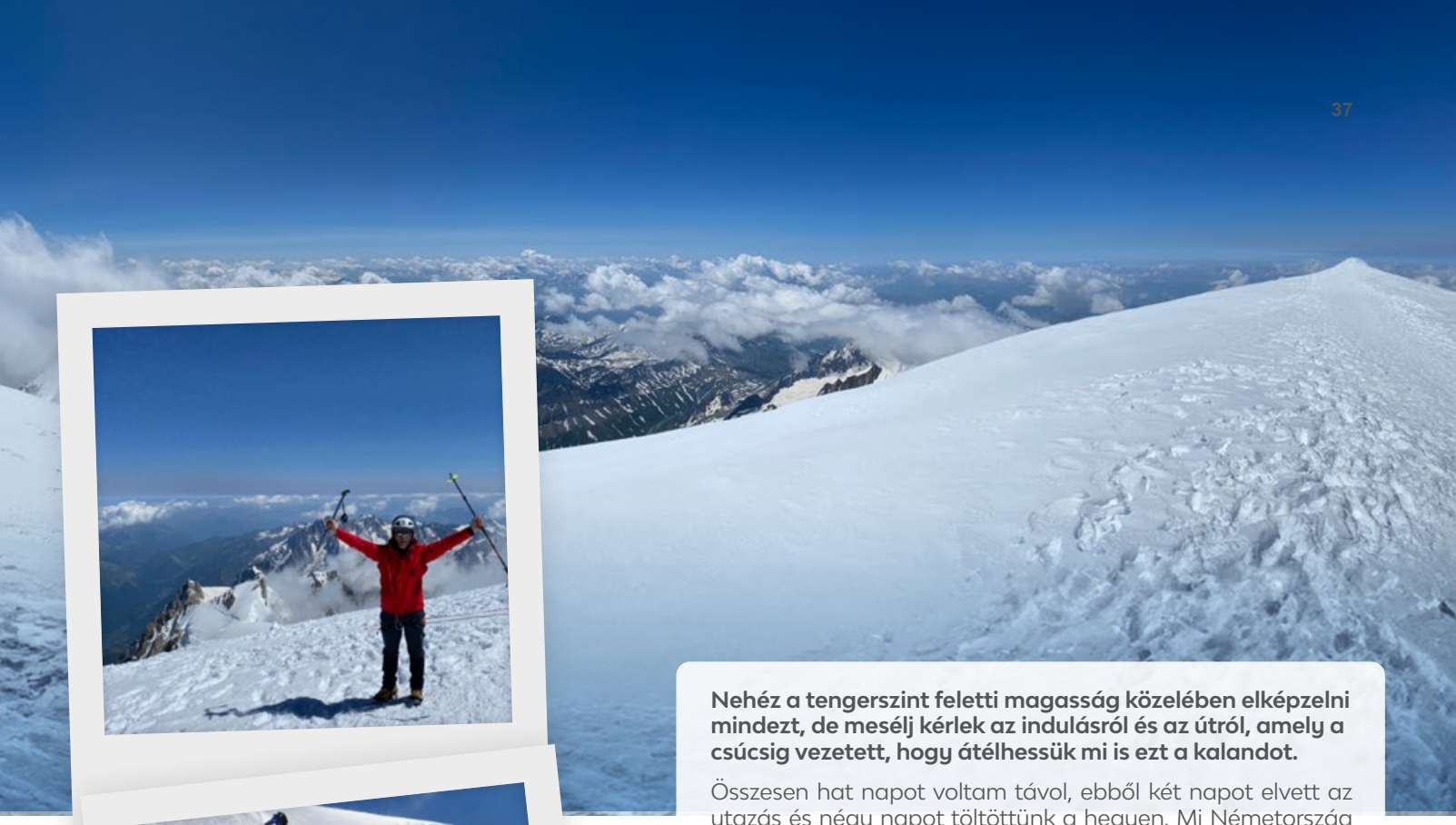
Janó, aki ismer Téged, tudja, hogy a szabadidőd jelentős részét a túrázásnak szenteled. Hogyan jött az elhatározás, hogy ennyire új kihívás elé állítsd magad?

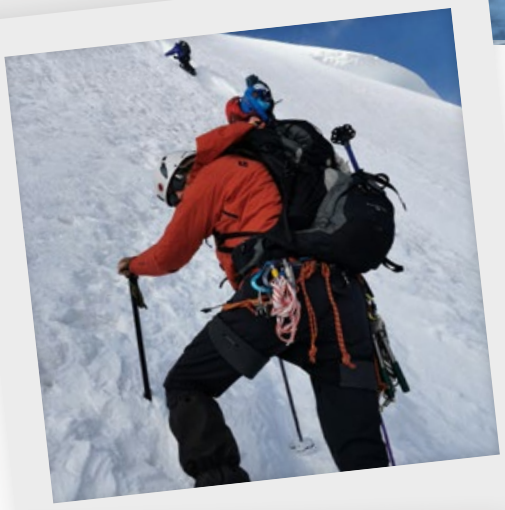
Régóta terveztem, hogy próbára teszem magam és nekivágok egy 4000 méter feletti csúcs meghódításának. Korábban bejelöltem egy Facebook eseményt, ahol a Mont Blanc megmászására szerveztek túracsoportot, de végül teljesen kiment a fejemből. Egyik nap viszont jelzett az alkalmazás, hogy közeledik az esemény, következő héten pénteken este találkozik a csoport Franciaországban! Ráírtam a szervezőre, hogy lehet-e még jelentkezni. Innentől kikövetkeztethető, hogy mi volt a válasz, mi lett az én döntésem és hogy ezt követően milyen szintű stresszhelyzetbe kerültem a következő egy hétben.

Hogyan lehet felkészülni egy hét alatt egy ilyen túrára?

Biztosan van professzionálisabb módja a felkészülésnek, mint ahogyan az én esetemben zajlott, de azt gondolom, hogy a legfontosabb egy ilyen túra során valójában az ember általános fizikai állapota. A belépő szint szerintem az, hogy ne okozzon gondot egy 50 kilométeres intenzív túra megtétele, onnantól az erőnléti adottságok nagyjából rendelkezésre állnak. Emlékszem, hogy amikor lejöttünk a hegyről, azt mondtam magamban, hogy ez kivett annyit, mint egy 85 km-es túra az itthoni hegyekben. Sokan kérdezték tőlem, hogy az oxigénhiányos állapotra hogyan lehet edzeni a testünket itthon. Erre csak azt tudom mondani, hogy nem nagyon. Rengeteg kardiós edzéssel, a vörösvértestek számának felduzzasztásával (cékla, máj integrálásával az étrendben) lehet előnyhöz jutni. Szokás még megpakolt, húsz kilogramm feletti súllyal rendelkező hátizsákkal túrázni itthon. A ritkább oxigéntartalmú levegőben a megszokott, gyors mozdulatok gyors, szapora légzést váltanak ki, mintha az ember sprintelni kezdett volna. Hogy kézzelfoghatóbbá tegyük mindezt, hívjuk segítségül a számokat – azt mondják, hogy felfelé haladva, ezer méterenként 10 százalékkel csökken az ember teljesítőképessége.

A nagyobb probléma azonban a légnyomás csökkenése, mert ezt rosszul viseli az emberi szervezet. Magashegyi betegség alakulhat ki, ami nagyon súlyos állapothoz vezet. Tüdő- vagy agyödéma alakulhat ki nagyon rövid idő alatt (víz gyűlik fel a szövetek között). Egyetlen dolgot lehet tenni: a beteget nagyon gyorsan le kell vinni a hegyről. Van, akinél ez már 3000 m-en jelentkezhet, de inkább 4500 m fölött jellemző. Sajnos teljesen egyedi, hogy kinek a szervezete hogyan reagál a magasságra. Sportos, jó erőnlét mellett is előfordul. Emiatt nagyon fontos az akklimatizáció, a magasság fokozatos növelése. A túra elején, a helyi viszonyok között már van lehetőség szoktatni magunkat mindehhez, mivel az első napon ún. akklimatizációs túrán vesz részt a csoport.







Nehéz a tengerszint feletti magasság közelében elképzelni mindezt, de mesélj kérlek az indulásról és az útról, amely a csúcsig vezetett, hogy átélhessük mi is ezt a kalandot.

Összesen hat napot voltam távol, ebből két napot elvett az utazás és négy napot töltöttünk a hegyen. Mi Németország irányából közelítettük meg a helyszínt és Chamonix városa (1924-ben az első téli olimpia színhelye) volt a kiindulópontja a túrának. Tudni kell, hogy nem lehet „csak úgy" megmászni a hegyet, ahhoz, hogy valaki feljusson a Mont Blanc csúcsára, mindent le kell foglalni előre, a felvonójegyet, a kemping- és szálláshelyeket, vonatjegyet, mivel menetközben bárhol elkérhetik ezeket a hegyen ellenőrök. Aki nem jelentkezett be mindenhova, azt visszaküldik, a lejutás kapcsán igénybe vett szolgáltatások pedig komoly összegre, többezer euró közötti összegre rúgnak (helikopter...).

Az egyik legabszurdabb élményem az első éjszakai szálláson volt, mivel a kemping az autópálya mellett helyezkedett el közvetlenül, ahol még füldugóval is lehetetlen volt aludni. A kamionok szinte az egyik fülemen hajtottak be, a másikon pedig ki...

Chamonix városa egyébként 1000 méter magasan fekszik. Első nap felvonó vitt fel bennünket Aiguille du Midi-re, 3800 méteres magasságba, az akklimatizációs túrára. A 4248 méteren lévő Mont Blanc du Tacul csúcs volt a cél, azonban 100 méterrel a csúcs alatt a viharos szél miatt vissza kellett fordulnunk. Az első komolyabb sikerélményem, amely lendületet adott a további napokra, egy hófal megmászása volt. Első ránézésre, illetve fotóról visszanézve nem tűnik akkora kihívásnak, ám ha a hófal lábához ér az ember, akkor látja be, hogy valójában olyan meredek, mint a falnak támasztott létra, kapaszkodók és lépcsőfokok nélkül. A hegymászáshoz néhány „kiegészítőre" is szükség van, az egyik az ún. hágóvas. Ezt a cipő talpára kell szerelni, s az orr-részen lévő tüskéket kell olyan erővel belerúgni a jégbe, hogy azon meg lehessen állni. Így már nem hangzik olyan egyszerűnek, ezt pedig tetézi, hogy előfordulhat, hogy valaki elakad és emiatt percekre meg kell tartani egy kényelmetlen, kifacsart pozíciót. Amikor sikerült felérni ennek a hófalnak a tetejére, akkor éreztem, hogy én még akarok ilyet csinálni! Gondolom, ez az, ami miatt a hegymászók újra és újra felkerekednek egy-egy csúcs meghódítására is.

A csúcshódításra szintén jellemző, hogy elmondás és számok alapján sokkal egyszerűbbnek tűnik, mint amilyen a valóságban. A Mont Blanc mászáshoz fogaskerekű vonattal mentünk fel 2300 m magasra, majd onnan gyalog folytattuk 800 méter szintemelkedéssel a szálláshelyünkig, a Tête Rousse menedékházig (3167 méter). Itt sátrakban aludtunk, méteres hófalak között. Másnap hajnali indulást követően, először a Grand Couloiron kellett átjutnunk, ahol gyakori kőomlás veszély. Ezután pedig egy 600 méteres sziklamászással (A-B kategóriás Via Ferrata) értünk fel a Gouter menedékházhoz (Refuge du Goûter, 3835 méter). A hajnal itt ért minket. Innen már csak 1000 méter szintkülönbséget kellett leküzdeni a gleccseren a csúcsig. Ez a rész kicsit olyan, mintha egy sípályán próbálna felmenni az ember.

A Mont Blanc esetében oda- és vissza összesen tizenhárom kilométeres túrát tettünk meg aznap, azonban eltartott reggel fél négytől este hatig, pihenőkkel. Nem véletlen tehát, hogy ilyenkor nem távolságban és sebességben, hanem szintekben és szintemelkedésekben mérik a teljesítményt. Kilométer/óra (sebesség) helyett méter/óra (emelkedéssel) számolunk – ha valaki 300-350 méternyi emelkedést el tud érni egy óra alatt, akkor jó esélye van a csúcs meghódítására, de 200 méter/óra esetében már nem valószínű, hogy sikerrel jár.

Hogyan kell elképzelni a hegy csúcsát, mi vár odafönt? Milyen érzés a csúcsra jutni?

Életem egyik legmeghatározóbb élménye volt a Mont Blanc csúcsának elérése. A hegy 4810 méteres csúcsához vezető úton annyira elfáradtam, hogy különleges, energiaspóroló taktikát kellett alkalmaznom. Tíz lépésenként kihagytam egy lépést, tizenöt lépésenként két lépésnyi időre megálltam és oxigént gyűjtöttem, hogy tovább tudjak haladni. Gyakorlatilag végig számoltam az utolsó órában a lépéseket! A hegy csúcsára vezető útra a bálnapúp hasonlat illik: íves, meredek emelkedésű hegyoldal, keskeny taréjjal a tetején, amin épp elfér a hóban kitaposott nyom, melynek mindkét oldalán meredek hegyoldal szakad le több száz méter mélyre. Így a cikkhez mellékelt fotó pár tízméterrel arrébb készült, ahol kicsit kiszélesedett a terület és biztonságosan meg lehetett állni.

Hogy milyen érzés volt ott állni? Értse mindenki, ahogy szeretné, de azt éreztem, hogy minden és mindenki elmehet a csudába. Minden annyira összezsugorodott, annyira el lehetett távolodni a napi gondoktól, hogy azt éreztem, nincs lehetetlen. A túrát megelőző időszakban nagyon sok kihívással kellett megküzdeni, folyamatosan nehézségekkel kellett szembenézni és sokszor elgondolkodtam, hogy miért nem megy egyszerűbben. Ez a siker megadta az erőt ahhoz, hogy folytassam a küzdelmet és bizonyosságot adott ahhoz, hogy mindent meg lehet oldani.

Sokan irigykedünk szerintem ezeket hallva, hiszen sokszor lenne szükségünk hasonló doppingszerre a mindennapokban. Mi volt a legizgalmasabb vagy legveszélyesebb pontja a túrának?

Talán a Grand Couloir szakasz, mert ezen a szakaszon gyakori a kőomlás, ezért is kötelező felszerelés a sisak. Mintegy 30-40 méter széles, teknőszerű szakasz a hegyoldalban, ahol csak egyesével, kötéllel, vízszintesen haladtunk keresztül. Viszont pont akkor indult meg egy kőgörgeteg felülről, amikor én másztam át. Bekuporodtam egy nagyobb kő mögé, sisakkal fölfelé, hátizsákkal kifelé, hogy valami védelmem legyen, ha eltalálna egy lefelé pattogó kő. Így vártam meg a kőomlás végét. Ez volt számomra – és az egész csoport számára – a túra legveszélyesebb pontja. Érdemes a neten rákeresni a „Grand Couloir Mont Blanc" kulcsszavakra, és megnézni egy-két videót. :)

Az első olyan momentum a beszámoló során, amikor nem lettünk volna a helyedben :) Köszönjük a részletes és izgalmas összefoglalót, ami garantáltan kedvet csinált minden kalandvágyó olvasónak a hegymászáshoz. Zárásként oszd meg velünk, folytatod-e a hegymászást és ha igen, mi a következő úti célod?

A túra során többször is megfogalmazódott bennem, hogy nagyon szívesen vágnék bele újra, ám biztossá vált bennem az érzés, amikor feljutottam a csúcsra. A következő úticélom a Mount Everest alaptábora, mely a Mont Blanc csúcsánál magasabban, 5300 méteren fekszik. Ám innen nem látszik a világ legmagasabb hegyének teteje, ezért felkell mászni 5500 méteres magasságba ahhoz, hogy megpillanthassuk. Ezt tűztem ki célul és bízom benne, hogy hamarosan lehetőségem nyílik arra, hogy megvalósítsam.





TUDATOS KARÁCSONY

Csökkentsük az élelmiszerhulladékot!

A fenntarthatóbb és élhetőbb jövőért számtalan módon tehetünk – nem elegendő, hogy csökkentjük a károsanyag kibocsátásunkat vagy az energiafogyasztásunkat, a megmaradó élelmiszerek felhasználásával is jelentős hulladékmennyiségtől szabadítjuk meg bolygónkat. Sajnos a magyar emberek még mindig nagyon sok, átlagosan 336 kilogramm szemetet termelnek fejenként egy év alatt, mely az ünnepek során fokozódik – az irdatlan mennyiségben felhalmozott ételek, sütemények jelentős része a kukában landol az év utolsó napjaiban. Ennek csökkentésére a NÉBIH összeállított egy edukációs anyagot, amely segít átlátni a biztonságos élelmiszertárolás legfontosabb irányelveit és útmutatót biztosít a fogyaszthatósági idők kérdéskörében is. Ebből a hasznos ismertetőből kiemeltük olvasóink számára a leghasznosabb pontokat, hogy segítsük a környezettudatos életvitelt a karácsonyi időszak alatt is.

1. Találja meg az egyensúlyt!

A túlzsúfolt hűtőben nem tud megfelelően áramlani a hideg levegő, ami rontja a hűtési kapacitást és gyorsíthatja az élelmiszerek romlását. Azonban, ha túl kevés ételt tárolunk benne jelentősen megnőhet az energiafogyasztás. Törekedjünk rá, hogy mindig megfelelő kihasználtsággal működtessük a hűtőt!

2. Mi hova kerül?

Nem mindegy, mit hova helyezünk el a hűtőn belül, ugyanis a rossz elrendezés keresztszennyeződéshez vezethet. A legfelső polcra a maradékok és a készételek kerüljenek, szigorúan bedobozolva vagy becsomagolva. A középső polcokra érdemes elhelyezni a teljes bontatlan csomagolású termékek, úgymint a sajtok, joghurtok vagy felvágottak. Az alsó polcokon foglaljanak helyet a tojások és a nyers húsok. Figyeljünk rá, hogy minden esetben a megfelelő csomagolásban tároljuk ezeket, mert az esetlegesen kifolyt húslé beszennyezheti a körülötte lévő termékeket és a polcokat is. A zöldségek és gyümölcsök egy részét nem kell feltétlenül hűtőben tárolnunk, azonban a hűtést igénylő darabok számára a hűtő fiókjaiban biztosítsunk helyett. Ügyeljünk rá továbbá, hogy ezeket ne mossuk meg, csak közvetlenül a fogyasztás előtt, hiszen így tovább megőrzik frissességüket. A hűtőajtóban pedig a jól visszazárható csomagolással rendelkező termékek kaphatnak helyet, mint a tej, ketchup vagy az üdítők.



3. FEFO elv mindenek felett

A FEFO, a First Expire, First Out mozaik szava, aminek jelentése: ami először lejárt, azt fogyasztjuk el először. Az elvnek köszönhetően mindig a hosszabb szavatossági idővel rendelkező élelmiszereket tegyük a hűtő hátuljába, míg amik közelebbi lejáratúak, előbb foglaljanak helyet. Érdemes ebben a szemléletben bepakolni a nagybevásárlás után, így elkerülhetjük a későbbi élelmiszerpazarlást.

Ön tudta, hogy két féle dátum megjelöléssel találkozhatunk az élelmiszerek csomagolásán?

Minőségét megőrzi: ha ezt látja a csomagoláson, az azt jelenti, hogy a lejárat után az adott élelmiszer veszít már valamennyit a minőségéből, de ez fogyasztásra vonatkozó kockázatot nem jelent.

Fogyasztható: ezt a feliratot olyan termékek csomagolásán láthatja, amelyek elfogyasztása lejárat után már nem biztonságos.

4. Fagyasztóba vele!

Amikor lejáratközeli termék kerül elő a hűtőből, de nem tervezzük a közeljövőben elfogyasztani, elrakhatjuk a fagyasztóba. A legtöbb étel nem veszít az élvezeti értékéből fagyasztás során sem, azonban van pár kivétel, amit nem érdemes így tárolni. Ezek a tej, tejszín, túró, magas nedvesség tartalmú zöldségek és gyümölcsök, nyers élesztős tészták és a majonéz.

+1 tipp

Érdemes listát vezetnie a hűtő és fagyasztó tartalmáról, így mindig pontosan tudni fogja majd, hogy mi áll rendelkezésre, mi mikor került elrakásra, és felesleges bevásárlás helyett számolni tud velük a heti menüsor tervezésekor is

Forrás: NÉBIH – Maradék nélkül: Hűtőhasználati útmutató


ALD
Automotive
LeasePlan
www.leaseplan.com/hu-hu | www.aldautomotive.hu
www.autotartosberlet.hu
wwww.hasznaltauto.leaseplan.com