2024 I. LAPSZÁM

ALD Automotive | LeasePlan

Flotta Magazin



Finanszírozási trendek
Interjú Jakus László, pénzügyi igazgatónkkal
4. oldal

E-mobilitási körkép
Zöld a lámpa
11. oldal

Együtt a jó ügyekért
Az ALD Automotive LeasePlan kibővült jótékonysági akciói
26. oldal

Folyamatos mozgásban
Kollégáink lenyűgöző sportteljesítményei
38. oldal

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

VOLVO

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 **FINANSZÍROZÁSI TRENDEK**
Interjú Jakus László pénzügyi igazgatónkkal

8 **FLOTTAPIACI KUTATÁS**
Mobilitási csomagoké és az e-autóké a jövő

11 **E-MOBILITÁSI KÖRKÉP**
Zöld a lámpa

16 **ÚTRAVALÓ SOROZAT**
Legizgalmasabb autós újdonságok, videóval

19 **TOP10 EV 2024-BEN**
Ön melyiket próbálná ki?

24 **HASZNÁLTAUTÓT MÁSKÉPP**
Trendek és jövőkép a másodlagos piacon

26 **EGYÜTT A JÓ ÜGYEKÉRT**
Az ALD LeasePlan kibővült jótékonysági akciói

30 **FOLYAMATOS MOZGÁSBAN**
Kollégáink lenyűgöző sportteljesítményei

34 **GYORSAN, DE BIZTONSÁGOSAN**
Autópályahasználati alapszabályok

39 **TIPPEK A PIHENTETŐ NYARALÁSHOZ**
Gyermekekkel is zenben

41 **TETŐBOX KISOKOS**
Mit fontoljunk meg tetőbox beszerzése előtt?

44 **ÚTI TIPPJEINK**
Autós kirándulás, lenyűgöző tájakon

IMPRESSZUM

KIADÁSÉRT FELEL — Pesti Tímea
VEZETŐ SZERKESZTŐ — LeasePlan Hungária Zrt.
MARKETING — Bondár-Marosvári Bettina
LAPTERV — Koliger Endre
FOTÓ — LeasePlan, ALD Automotive, Czabán Máté

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



Finanszírozási trendek

Interjú pénzügyi igazgatónkkal, Jakus Lászlóval

Az elmúlt években az autóiparban, ennek köszönhetően pedig a flottapiacon is minden eddiginél intenzívebben változott a keresleti- és a kínálati oldal is. Melyek voltak a vállalati flottakezelés terén a legnagyobb változások, átalakulások az elmúlt öt évben és milyen következményekkel jártak? Hogyan hat a szektorra az elektromos autók térnyerése? Ezekre a kérdésekre keressük a választ Jakus Lászlóval, az ALD Automotive LeasePlan pénzügyi igazgatójával, aki az idei évtől a Magyar Lízingszövetség flotta bizottságának elnöki pozícióját is betölti. Olvassa el elemző interjúnkat, melyből kiderül az is, hogy a flottafinanszírozás terén milyen trendek lesznek jellemzőek az elkövetkező időszakban.

Miért nevezték sokan az elmúlt 5 évet „tökéletes viharnak" az autópiacon?

A világjárvány 2020-as kezdete óta szinte egymást érik a különböző nehézségek az autóiparban. A lezárások és gyárleállások következtében - Kínát kivéve - világszerte visszaesett az eladás, de leginkább Európát sújtotta mindez. 2020-ban a nyugat-európai újautó-értékesítés 25%-kal csökkent, míg a következő két évben a kelet-közép európai régióban is drasztikus, 23%-os visszaesés volt tapasztalható. Igen nehéz helyzetbe hozta mindez a gyártókat, mivel a COVID előtt szolid, ám stabil 1-2%-os növekedéssel kalkuláltak Európában és az optimizmus még 2020-ban sem csökkent, mivel a járvány ideje alatt 8-12%-kal nőttek az autóvásárlók megtakarításai. Ám a 2021-ben beköszöntő-, és 2022-ig elhúzódó alkatrész- és chiphiány keresztülhúzta a terveket és a kínálati oldal drasztikus beszűkülésével elmélyítette az iparági válságot. A szállítói nehézségek egészen megdöbbentő mennyiségű autó termelését akadályozták meg: csak 2022-ben 4,2 millió gépjármű gyártásának kiesését okozta, a hiány közel fele Európában csapódott le.

Az újautók árának drasztikus emelkedése, illetve a kínálati oldal problémái jelentős hatást gyakoroltak a használtautók piacára is, sosem látott magasságokba emelve a használtautók árát. A flottakezelők világszerte rekord nyereséget értek el, mely tovább ösztönözte a versenyt a szereplők között. A járvány visszaszorításával és az ukrán-orosz beszállítók helyettesítésével az alkatrészgyártás újra elkezdte lekövetni az iparág részéről jelentkező igényeket, így mára a globális hiány konszolidálódott, ám a Kínából importált akkumulátorok hiányának veszélye még 2024-ben is fennáll. Azonban hiába tűnt úgy, hogy a kínálati oldal nehézségei megoldódni látszanak, a gyártók nem dőlhettek hátra, a keresleti oldalon kialakult komoly problémák miatt. A háború és a recessziós környezet a vásárlóerő visszaesését, az ellátási problémák pedig a fogyasztói bizalom csökkenését eredményezték.

Hogyan alakultak a gyártási trendek?

A sok nehézség, amivel az autóiparnak szembe kellett néznie az elmúlt években, egyértelműen ok-okozati összefüggésben áll a napjainkban is tapasztalható nagymértékű áremelkedéssel, azonban számos további tényező is áll a háttérben, melyek közvetve vagy közvetlenül befolyásolják, hogy mennyibe kerül manapság beszerezni és fenntartani egy gépjárművet.

Az ellátási láncokkal kapcsolatos nehézségek időszakában a gyártók az olcsóbb, elérhetőbb modellváltozatok kárára inkább a nagyobb haszonkulccsal értékesíthető, gazdagabban felszerelt verziókhoz ragaszkodtak. Ezzel párhuzamosan a technológiai boom hatására megsokasodó kényelmi és biztonsági extrák alapfelszereltségbe és induló árba ágyazása tolta fel a listaárakat. Ennek köszönhetően eltűnőben vannak az olcsó, alsó-középkategóriás kisautók, ezzel párhuzamosan, a nagyobb felépítményű és méretű modellek terjedtek el a piacon.

A gyártási trendekre hatással van továbbá az Európai Unió 2022. július 6. óta érvényben lévő rendelete is, melynek értelmében már csak az itt meghatározott, új biztonsági berendezésekkel rendelkező autó vezethető be a piacra. A jelenlegi elvárás az új típusokra vonatkozik, így a már piacon lévő modellek tovább árusíthatók, 2024. július 7-től viszont már minden új autónak rendelkeznie kell az előírt felszerelésekkel. A korábbiakhoz képest ez számos extra kiegészítő tartozékot jelent, ami számottevően hozzájárul az új autók árának emelkedéséhez.

A CO2 kibocsátás csökkentését célzó direktívák fokozatos életbe lépésével a gyártási trendek átalakulása egyes hajtásláncok visszaeséséhez vagy akár teljes eltűnéséhez vezetnek.

Az európai és a magyar autópiac mennyire volt képes végül megbirkózni a nehézségekkel?

A 2023-as újautó eladási eredmények végre jobb képet festettek, közel 14%-os növekedés volt megfigyelhető európai viszonylatban. Sajnos Magyarország nem járult hozzá a pozitív eredményekhez, hiszen Európában gyakorlatilag egyetlen országként hazánk zárta a 2023-as évet csökkenéssel, mely nagyrészt a vásárlóerőt sújtó kiemelkedő inflációnak, az elszálló kamatoknak és gyengülő árfolyamoknak volt köszönhető.

Mi jelentheti a legmeghatározóbb változást a lízingpiac szereplői számára hosszú távon?

A mobilitás területén az elmúlt néhány év során bekövetkezett változások és a jelenlegi negatív trendek ellenére pozitív hozzáállásra adnak okot a flottakezelők és a finanszírozók számára, ugyanis piaci felmérésekből egyre inkább körvonalazódik, hogy vissza fog szorulni a saját tulajdon aránya, a csökkenő vásárlóerő miatt. A beszerzésben meghatározó tényező továbbá, hogy az új hajtásláncok, technológiák révén egyre kevesebben akarják vállalni a maradványérték rizikóját, hiszen nem lehet tudni, hogy 5-10 év múlva milyen összegért lehet eladni ezeket a gépjárműveket. Mindkét trend a havi fix költséget és garantált maradványértéket jelentő operatív lízing irányába mozdíthatja a keresletet.

Mi jellemzi a magyar autó- és flottapiacot?

Az autóiparban kibontakozó új trendek és az új autók árainak növekedése mellett a flottapiac konszolidálódó változásaira az éveken áthúzódó, konszolidálódó változásaira a 2021-ben induló és még a 2023-as évet is indító, kétszámjegyű alapkamat és a forint-euró árfolyam állandó ingadozása is negatív hatással volt.

Az alapkamat növekedése, mely a finanszírozási termékek drasztikus drágulásához vezetett, a 2020-as év elején jegyzett 0,75%-ról 2022 szeptemberére elérte a 13%-os csúcsot. 2024 elejére ugyan újra egyszámjegyűvé vált az irányadó alapkamat, azonban ez még mindig nem kedvez a szektor növekedésének. Az ár, kamat és inflációs mozgások miatt olyan helyzet állt elő, hogy a bérleti időszak hosszabbításánál is sok esetben csak havidíj emelkedést tudott a flottakezelő ajánlani ügyfelének, ez nehezítette az ügyfélkapcsolatot.

Szintén fontos kiemelni, hogy az operatív lízing havidíjak emelkedésében szerepet játszanak a kapcsolt szolgáltatások drágulásai is. A megváltozott gépjármű felépítmények miatt a kapcsolódó biztosítások díja is nő, ami egyrészt az alkatrészek árának emelkedésével magyarázható, másrészt a nagyobb, újabb, drágább járművek CASCO-díja eleve magasabb. Bizonytalanságot okoz továbbá, hogy kellő tapasztalat hiányában a biztosítók egyelőre nem tudják, hogy az újonnan megjelenő kötelező biztonsági berendezések hoznak-e olyan mértékű kárcsökkenést, ami ellensúlyozni tudja a berendezések helyreállításával járó többletköltségeket. Ezek a vezetéstámogató rendszerek sokba kerülnek, ezért eleinte a vásárláskori többletköltségükkel arányosan emelkednek a CASCO-díjak. Ezzel párhuzamosan megy feljebb az alkatrészek ára és a szervizelés költsége is, hiszen a gépjárművekben található egyre több extra felszereltség miatt az autók javítása bonyolultabb feladatot jelent.



A fentiek tükrében nem meglepő, hogy 2023-ban az euróalapú finanszírozások már a teljes lízingpiac 42 százalékát tették ki, mely annak is köszönhető, hogy a személygépkocsik esetében is egyre gyakoribb az euróalapú finanszírozás: a 2019 óta megkötött, euró elszámolású szerződések aránya 1,8 százalékról már több mint 12 százalékra emelkedett.

Mire számíthatunk az elektrifikáci térhódítása terén?

2023 végére Európában az újautó vásárlások tekintetében a tisztán elektromos autók aránya elérte a 21,8%-ot, mellyel meghaladta a dízel gépjárművek 21,6%-os arányát, így kimondhatjuk, hogy a dízel az alig három évvel ezelőtt jellemző 50%-os piaci részesedéséből jócskán veszített. Ehhez az elektromos meghajtás irányábatörténő intenzív elmozduláshoz mind a kereslet, minda kereslet, a kínálat, a kormányzatok nyitottsága, akciói és szabályozásai is kellettek.

Az Európai Parlament jóváhagyta a Fit for 55 klímavédelmi csomag részeként azt az új szabályozást, melynek értelmében a 2030-ig elérendő kibocsátáscsökkentési célérték 55 százalék az új személygépkocsik és 50 százalék az új könnyű haszonjárművek számára a 2021-es szinthez képest, míg 2035-ig mindkét kategóriában 100 %-ot kell teljesíteni. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy 12 év múlva már nem lehet belső égésű motorral felszerelt autókat forgalomba hozni az Unió piacán.

A kibocsátási célok elérése a flották jelenlegi 95 gramm/kilométeres átlagát alapul véve radikális elmozdulást igényel a tisztán elektromos hajtással rendelkező járművek irányába. Így tehát az uniós szabályozás még nagyobb arányú elektromos autó értékesítést követel meg a gyártóktól – jó hír, hogy mindeközben a kereslet is egyre nyitottabbá válik az alternatív meghajtásokra, köszönhetően a vállalatokra és magánszemélyekre is egyre inkább jellemző tudatosságnak, illetve részben a növekvő üzemanyagköltségeknek. Nem elhanyagolható továbbá, hogy egyre szélesebb körben terjednek el az európai nagyvárosok emissziós korlátozó intézkedései is. Így történhetett, hogy 2023-ban legnagyobb darabszámban eladott újautó egy elektromos modell, a Tesla Model Y volt, mely így immáron nem csak saját hajtáslánc kategóriájában, hanem teljes értékesítésben lekörözte belső égésű társait.



Milyen jogi vagy szabályozási akadályok és lehetőségek állnak a flottaelektrifikáció előtt?

Magának a flottaelektrifikációnak számos nehezítő körülménye van, amely általánosságban visszavezethető az e-mobilitás körül még mindig fennálló problémákra, úgy, mint a töltési infrastruktúra fejletlensége, a jellemzően magasabb beszerzési költség, amely viszont már egyre kevésbé mutatkozik meg a TCO-t (teljes tulajdonlási költséget) tekintve a korábbi évekhez képest.

A legnagyobb szabályozást érintő hátráltató tényező azonban egyértelműen az otthontöltés elszámolásának jogi hiányosságai, melyre évek óta nem született megoldás, sőt, az elszálló energiaárak és a lakossági kedvezményes ár kvóta miatt egyre nehezedik a kérdéskör tisztázása.

Üzemeltetés szempontjából mennyire versenyképesek jelenleg az elektromos járművek a hagyományos meghajtásúakhoz képest Magyarországon?

Hazánkban 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.

Az elektrifikációt hátráltató tényezők között, ahogy említettem, az elektromos autók TCO-ja, még mindig magasabb, 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 hiányossága 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 adókedvezmények és az ingyenes parkoláson kívül, az elmúlt években nem volt jellemző az e-mobilitás széleskörű állami támogatottsága, azonban 2024-ben van előrelépés. Elindult a vissza nem térítendő állami támogatás a tisztán elektromos autók és kisteherautók vásárlására. Reményeim szerint, hamarosan a flottakezelők számára is lehetőség nyílik kamattámogatott hitel felvételére elektromos autók bérbe adása esetén.



FLOTTAPIACI KUTATÁS

Átfogó mobilitási csomagoké és elektromos céges autóké a jövő

Az elmúlt időszak kiszámíthatatlansága a cégautóflotta-piacon is újraírta a szabályokat: bár meglepő módon az üzemanyagárak emelkedése csak kisebb nehézséget jelentett a flottaüzemeltetőknek, az új autók lassú beérkezése és a bérleti díjak növekedése annál nagyobb gondot okozott, mindemellett pedig egyre jelentősebb azon cégek tábora, amelyek fontolgatják az elektromos flottára történő átállást. Az ALD Automotive | LeasePlan 2023 őszi Flottakonferenciáján több mint 200 cégvezetőt és flottamenedzsert kérdeztünk meg arról, milyen kihívásokkal szembesültek az elmúlt évben, és hogyan látják a közeljövő trendjeit a céges mobilitás piacán. Cikkünkben a piacelemző kérdéseinkre kapott visszajelzéseket elemezzük, amelyből egyértelműen látszik, hogy milyen irányba mozdulnak el a vállalati döntéshozók a céges flotta kialakítása és üzemeltetése kapcsán.

Flottapiaci kihívások

A flottakonferencián résztvevő vállalatok többségének (58%) a legnagyobb kihívást az új autók növekvő havi bérleti díja jelentette. A cégek harmada számára a legjelentősebb probléma pedig az új autók lassú beérkezése volt. Az üzemanyagár-emelkedést viszont meglepő módon mindössze a válaszadók 5 százaléka tartotta a közelmúlt legnagyobb kihívásának a flottakezelés terén. Érdekesség, hogy néhány cég számára a legnagyobb nehézséget a gépjármű-juttatási megoldások újragondolása jelentette a home office bevezetése miatt – ez kifejezetten a nagyobb, 100-nál több autót kezelő vállalatok esetében okozott fejtörést. Az ALD | LeasePlan nemrégiben kiadott egy összegzést a juttatásként adott cégautók pénzügyi-, és munkaerőmegtartási előnyeiről, amely segítséget nyújthat a megváltozott piaci környezetben HR nehézségekkel küzdő vállalatoknak.

Céges autók vs. klímavédelem

Hazánk legnagyobb cégesautó-szolgáltatójaként, az ALD Automotive | LeasePlan immár közel 3000 hazai vállalatnak kínál teljeskörű mobilitási megoldást, jelenleg közel 33 000 járművel az utakon. A gépjárművek szennyezőanyag-kibocsátása hazánkban is jelentős probléma, amelyre cégünk klímavédelmi és biodiverzitás-megőrző programokkal válaszol. A konferencián a partnereinket is megkérdeztük környezetvédelmi tevékenységükről. A válaszadók többsége (57%) céges szinten is folyamatosan méri a károsanyag-kibocsátást, és kidolgozott cselekvési tervet követ annak mérséklésére. A vállalatok kisebb részénél ugyan, de vannak konkrét kezdeményezések a kibocsátás ellensúlyozására: faültetési program a válaszadók 13 százalékánál, míg kompenzációs projektek pénzügyi támogatása a cégek nagyjából egytizedénél működik. A válaszadó cégek ötöde azonban még egyáltalán nem foglalkozott klímavédelmi kérdésekkel – holott ezek negyede olyan vállalat, amelynek céges flottája több mint száz autóból áll.





Ezek a legfontosabb szempontok

Annak ellenére, hogy a vállalati károsanyag-kibocsátás csökkentésének könnyen bevezethető módja lehet a környezetbarát mobilitási technológiák alkalmazása, illetve a cégesautó-szolgáltatók kínálatában a Magyarországon forgalomba helyezhető összes hibrid, plug-in hibrid és elektromos modell elérhető, a flották kialakításakor Magyarországon ma még nem a karbonsemlegesség az elsődleges szempont.

Az elektromos céges autóké lehet a jövő

Az éves flottakonferenciánkon megkérdezett cégvezetők és flottamenedzserek arra is választ adtak, hogy a jelenlegi trendeket látva milyen megoldásokat vezetnének be 1-3 éven belül saját vállalataiknál. A válaszok alapján a legtöbb vezető átfogó mobilitási csomag kialakításában gondolkodik, ami magában foglalja a tömegközlekedést vagy egyéb mikromobilitási és megosztó szolgáltatásokat is a céges autó mellett, de 45 százalékuk gondolkodik az elektromos flottára való átálláson is. Az elsősorban városokban közlekedő munkatársaknak ideális választást jelentenek a zéró karbonkibocsátású elektromos autók, amelyekből egyre bővülő kínálat áll rendelkezésre a cégesautó-szolgáltatóknál is, de nem szabad megfeledkezni a munkahelyi töltés biztosításáról sem.

OPEL

ASTRA SPORTS TOURER

NAGYBAN UTAZIK

5 ÉV GARANCIA



OPEL

Az Opel gépjárművekre a jogszabályok által biztosítottakon túl elérhető Kiterjesztett Jótállás. A Kiterjesztett Jótállás időtartama az új járművekre vonatkozó alap gyártói 2 ill. 3 éves, korlátlan futásteljesítményre szóló gyártói jótálláson felül, annak végétől kezdődően a megrendelt csomag szerinti további időtartamra, akár a vásárlástól számított 5 év, a megrendelt csomagban foglalt feltételek szerint. A kiterjesztett garancia ajánlatokról és annak feltételeiről tudjon meg többet a weboldalon: www.opel.hu/ kiterjesztettgarancia. A képen látható autó illusztráció, mely opcionális kiegészítőkkel is fel van szerelve. Kombinált használat esetén, a WLTP mérési ciklus szerint az Opel Astra Sports Tourer belső égésű modellek üzemanyag fogyasztása: 4,9-6,0 l/100 km, CO_2 kibocsátása: 126-135 g/km.

www.opel.hu



E-MOBILITÁSI KÖRKÉP

Zöld a lámpa

Az elektromos autók és az e-mobilitás témakörét mindig egyfajta kettősség övezi, hiszen a technológia tömeges elterjedése jelentősen átformálja az eddigi közlekedési szokásainkat, a hagyományos autógyártás évtizedes trendjeit, mindemellett új iparágak felemelkedését vonja maga után, amely egyben piaci átrendeződéshez is vezet. Ezek a változások minden autóhasználót valamelyik térfélre terelnek, a szkeptikusoktól kezdve az ellenállókon át a véleményvezérekig mindenki állást foglal a témában. Mégis, a villanyautók intenzív térnyerése immáron vitathatatlan tény, hiszen 2022-ről 2023-ra világviszonylatban mintegy 35%-os növekedésről beszélhetünk. Így mind a keresleti-, mind pedig a kínálati piac jobban jár, ha naprakész tudással rendelkezik az aktuális e-autós trendeket illetően, ezért cikkünkben áttekintjük az elmúlt évek legfontosabb számait, tendenciáit, hogy teljes képet adjunk olvasóinknak, hol tart most az elektromos autópiac.

Az autóipar kapcsán napjainkban nehéz olyan prognózist meghatározni, amely hosszútávon megállja a helyét, hiszen az elmúlt években számtalan, különböző tényezőnek hatványozottan kitetté vált az iparág. Az e-mobilitás felbukkanásával elindult egy kínálati átalakulás, amely eredetileg konszolidált ütemben formálta volna újra az autózás jövőjét. A 2020-as évek eleje azonban, mint tudjuk, olyan nem várt fordulatokat hozott el, amelyek gyökeresen újraírták a szabályokat és az erőviszonyokat az iparágban, és amelyek gyakorlatilag a mobilitás hagyományos eszközeit sokkal hamarabb szorították a sarokba, mint ahogy arra bárki számított. A változások intenzitása és hordereje miatt bonyolult jóslatok és számítások helyett egyszerűbb megnézni az elmúlt néhány év trendjeit, amelyből könnyebben következtethetünk az előttünk álló néhány esztendő legjelentősebb tendenciáira.



Hol tartunk?

A dinamikusan növekvő zöldautós piacon 2023-ban, világviszonylatban 35%-os növekedést regisztráltak, melynek alapján az alternatív meghajtású gépjárművek száma elérte a 14,2 milliós darabszámot. Ebből 10 millió a tisztán elektromos és 4,2 millió a tölthető hibridek aránya. Ha a személyautók kategóriáját nézzük, akkor ez a szám pedig az összes újautó eladás majdnem 19%-át teszi ki. Fontos hozzátenni, hogy az elektromos járművek térnyerésére pozitívan hat az újautós piac általános lassulása – fordított esetben, dübörgő értékesítés mellett a szakemberek sokkal szolidabb növekedést látnának valószínűnek. Az okok egyfelől az árban keresendők, hiszen az újautók jelentős drágulása összébb zárta az ollót a hagyományos, belső égésű motorral rendelkező és az alternatív meghajtású modellek árai között, így már nem általános érvényű a megállapítás, hogy az e-autók vételárat is magában foglaló fenntartása mindig magasabb a hasonló, belső égésű társaikhoz képest. A szegmens növekedésében további szerepet játszik a villanymotorral rendelkező kisteherautók választékának drasztikus bővülése, és a típus ebből fakadó erőteljes fellendülése is. Az e-LCV-k (electric light commercial vehicles) aránya a kisteherautók kategóriájában 2023-ban rekordot döntött, 15,8%-ot tettek ki.

Szakadozik a mezőny

Világviszonylatban tekintve a 2022-es és 2023-as év egyértelművé tette, hogy mely térségek és országok kanyarodnak rá leghamarabb a villanyautózás útjára, ahonnan már nemigen lehet visszatolatni. Az e-mobilitási szektor független adatgyűjtő- és elemző szervezete, az EV Volumes kimutatása alapján, míg az évtized elején Kína és az Európai Unió elektromos autóeladási számai között alig mutatkozott különbség, addig az elmúlt években a mérleg nyelve egyértelműen Kína javára billent. 2020-ban a kínai piacon eladott elektromotorral rendelkező autók száma alulról közelítette az 1,3 milliós darabszámot, Európában pedig épphogy meghaladta ugyanezt az értéket az adott évi értékesítés. Az USA-ban ehhez képest alig félmilliót számlált az útratett villanyautók száma a járvány évében. Kínában azonban az állami



támogatások akkora löketet adtak az e-autós piacnak, hogy 2023-ra közel háromszorosan lekörözte az uniós és ötszörösen az amerikai eladási adatokat. 8 millió elektromotorral rendelkező újautó került eladásra Kínában 2023-ban, amellyel versenyelőnye beérhetetlennek látszik jelen pillanatban az összesen 3 milliós darabszámot felmutató Unió és a másfél milliós eladást produkáló USA számára. A kínai eladások növekedési rátája évről évre rekordot dönt – míg a 2020-at megelőző években alig pár százalékkal emelkedett az alternatív meghajtású autók száma az országban, addig 2021 óta, amióta szinte kimondhatjuk, hogy berobbant a piac, először 15%-ról 28%-ra, tavaly pedig már 36%-ra ugrott a növekedési ütem. A szakértők a 2024-es évben is közel 40%-os emelkedést várnak, így gyors fejszámolással előrevetíthetjük, hogy idén várhatóan meghaladja a 10 milliót az elektromos autók eladása az országban.

A növekedési ütemet tekintve még Kínán is túltett az USA 2023-ban, hiszen 2022-höz képest majdnem megduplázódott a villanymotorral rendelkező autók eladása az államokban. A kiindulási alap azonban jóval alacsonyabb volt, így még ezzel a kiemelkedő rátával is csak fele az Unióban eladott zöld járművek számának. Európában sokkal kevésbé meredek a görbe, 2022-ről 2023-ra mindössze 17%-kal emelkedtek az értékesítés számai és a 2024-es év eddigi eredményei szerint idén sem valószínű drasztikus ugrás e tekintetben. Ha a TOP5 nagy európai országot tekintjük, Franciaország továbbra is az élen áll és felfelé húzza az európai átlagot, a maga 27%-os növekedésével, azonban Németország 2022-t követően 2023-ban is 20% alatt maradt, köszönhetően a támogatások visszaszorításának.

A három, fent említett nagy piac az iparág húzó térsége, azonban ne feledkezzünk meg a világ többi tájáról sem, ahol szintén az e-mobilitás tömeges elterjedéséről beszélhetünk. Igaz, alacsony bázisról indulnak a különböző országok, de összesítve 81%-os növekedést tapasztalhattunk 2023-ban az újonnan vásárolt zöldautók piacán. A leggyorsabban növekvő piac Törökország volt, ahol 806%-kal nőtt egy év alatt az eladott elektromotorral rendelkező autók száma. Sokkal alacsonyabb, ám még mindig jelentős Brazília 359%-os, és Thaiföld 328%-os e-autó piacának bővülése.





Még tartja magát a hibrid a zöldek versenyében

Érdemes egy pillantást vetni a számok és százalékok tengerében a tisztán elektromos- és az alternatív meghajtások arányára is, amely némiképp árnyalja a képet. Globális viszonylatban, az eddigi általános trendeket megtörve, 2023-ban újra nőtt a tölthető hibrid autók aránya az e-mobilitás piacán, ez leginkább a kínai piacon történő hibrid térnyerésnek köszönhető. Európa kivétel e trendből, hiszen itt évek óta hasonlóan alakul a tisztán elektromos és a tölthető hibrid modellek értékesítésének aránya, mindazonáltal egyre inkább a BEV-k (Battery Electric Vehicle) felé billen a mérleg. 2021-ben majdnem 50-50%-os megoszlás volt megfigyelhető az újautó értékesítésben a két meghajtás között, 2023-ban azonban már inkább egyharmad – kétharmad arány figyelhető meg ugyanebben, a tisztán elektromos modellek javára. Az USA-ban is inkább a konszolidáció jellemző ebből a szempontból, ám itt sokkal nagyobb a BEV-ek aránya, minden 5 eladott alternatív meghajtású autóból 4 tisztán elektromos. Kínában azonban az elektromos szegmens drasztikus növekedése egyúttal a tisztán elektromos meghajtás néminemű visszaszorulását is magával hozta. Míg 2021 előtt a zöldautók eladásainak alig negyede volt tölthető hibrid motorral rendelkező autó, addig 2023-ban ez az arány már közelít az európai egyharmad-kétharmados arányhoz, tehát a 8 milliós eladásból csupán 5,3 millió volt tisztán elektromos modell. Ennek legfőbb oka, hogy az egyik világelső elektromos márka, a BYD a tölthető hibrid modellek eladásában is jelentős növekedést ért el, mindezek mellett az ún. EREV (Range Extender Electric Vehicles) modellek reneszánszukat élik a térségben. A típus sajátossága, hogy jóval nagyobb akkumulátorral rendelkezik, mint a hagyományos BEV autók, azonban egy kis benzinmotort is „hordoznak" generátorként, amellyel jelentősen javítható a járművek hatótávja.

A nagyok harca

A korábban már említett, kínai BYD abszolút uralmát 2023-ban sem sikerült egyik más gyártónak sem megdönteni, ám a tisztán elektromos meghajtású autók piacán már más a helyzet. A BYD összesen 3 millió járművet adott el 2023-ban, amellyel 62%-kal növelte eredményeit és amellyel első helyen áll a globális e-autó eladási rangsorban. Azonban ennek a számnak részét képezi 1,44 millió hibrid autó is, így, ha ezt kivonjuk a nagy egészből, 2023-ban a Tesla átvette a vezetést a BEV-ek területén, a maga 1,81 milliós eladási darabszámával. A tavalyi évben a világ legtöbb piacán, Kínában, Európában, az USA-ban, az Egyesült Királyságban, Németországban és a BEV-ek tekintetében világelső Norvégiában is a Tesla Model Y volt a legtöbbet eladott tisztán elektromos autó. Összesen 1,2 millió darabot szállított le a Tesla ebből a modellből csak a tavalyi évben. A Tesla Model 3 is szintén az élen szerepel, ezüstérmet viselve a világ BEV eladásainak tekintetében.

A világ alternatív meghajtású autóinak TOP10-es listájában azonban egyeduralkodó a BYD, a listavezető tíz autóból 5-öt, a Song-ot, a Seagull-t, a Dolphin-t, Qin-t és Yuan-t is a kínai gyártó készíti. Ugyan a TOP10-es listára éppen nem fért fel, de a hagyományos európai gyártók legnépszerűbb modellje, a Volkswagen ID4 foglalja el a 11. helyet, 174.000 darab értékesítésével.

Tényleg lefékezünk 2024-ben?

Ugyan a médiában többször is felröppent már az a borúlátó előrejelzés, hogy hamarosan „kipukkan a lufi" és az elektromos autók értékesítésének visszaesésére lehet számítani, azonban az előző évek, főként a 2023-as trendek alapján az EV Volumes elemzői szerint ez nem alátámasztott. A nagy piacokon várhatóan továbbra is jellemzőek lesznek az állami támogatások és szabályozások, valamint az infrastrukturális fejlesztések. Nem mellesleg, ezek a nagyléptékű növekedések az elektromos autók árainak csökkenésének katalizátorai is egyben, így az elkövetkező években egyre szélesebb kör számára válhat elérhetővé a technológia.

ÚTRAVALÓ VIDEÓSOROZATUNK



A LEGIZGALMASABB AUTÓS ÚJDONSÁGOK

Öveket becsatolni, indulás! 2024 februárjában elindult ÚTRAVALÓ névre hallgató videósorozatunk, melyben a legizgalmasabb autós újdonságokat mutatjuk be minden érdeklődőnek. Szeretné Ön is egy, az autó legapróbb technikai paramétereit is ismerő márkaképviselő és újautó beszerzésért felelős kollégánk több évtizedes autóipari tapasztalatai alapján megismerni az adott négykerekűt? Ne hagyja ki az eddig megjelent epizódokat és kövesse Youtube csatornánkat, ahol rendszeresen jelentkezünk újabb videókkal! Addig is, olvassa el ízelítőnket a Hyundai Ioniq6-ról és a Volvo EX30-ról készült adásokról!

Volvo EX30



„Kicsi, mégis ízig-vérig Volvo!" Ezekkel a szavakkal jellemezte a Volvo legújabb tisztán elektromos modelljét, a Volvo EX30-at Vancsó László, a márka termékmenedzsere. Ez a városi-, elővárosi használatra tervezett, B-kategóriás SUV a Volvo tisztán elektromos modellcsaládjának tagja, melyek a korábbi XC elnevezést elhagyva, immáron EX előtaggal találhatók meg a kínálatban. A modell külső- és belső karakterjegyeit a skandináv természet és a Skandináviára jellemző formavilág ihlette, mely szemből ránézve az autóra, egyből visszaköszön a Thor kalapácsát idéző fényszórók alakjában. Az elérhető színek is utalnak a márka eredetére – a ködszürke, kristályfehér, világoskék, onyxfekete színek mellett mohasárga színben is választható az autó, hiszen a skandináv erdőkben nem csupán zöld, hanem sárga moha is megfigyelhető.

A beltér letisztultsága is illeszkedik a finom külső kialakításhoz – a természetes anyagokból készült kárpitozás, a tágas beltér, valamint a napfénytető és az első ülések mellett található bőséges tárolókapacitás otthonossá és kényelmessé teszi az autót. A kis méret ellenére pedig ugyanazokat az aktív- és passzív biztonsági felszereléseket tartalmazza, mint az EX30 nagyobb testvérei. A tervezés során a főbb kezelési funkciókat a 12,3 colos kijelzőre helyezték el, az autó fedélzeti rendszerét pedig a Google szállította, így a navigáció során a Google Maps lehet segítségünkre.

Összesen három felszereltségi szintben érhető el a modell, az alapkivitel „Core" névre hallgat, ezt követi a „Plus" változat, a legmagasabb felszereltséget pedig az „Ultra" szintben találhatjuk meg. A különböző felszereltségi szintekhez kétféle akkucsomag társul, a kisebbik, hagyományos lítiumion akkumulátor összkapacitása 51 kWh, a nagyobbé pedig 69 kWh, amely egyben egy modernebb akkumulátor kémia, ahol nikkel-mangán-kobaltoxid felhasználásával készül. A nagyobb akkucsomag hátsókerék-, valamint összkerék meghajtással is elérhető, ez a TWIN változat, ahol az autó maximális teljesítménye 428 LE. A gyakorlati használat során Csiki Szabolcs, a LeasePlan Hungária újautó-beszerzésekért felelős menedzsere szerint a kisebbik akkucsomag is lehetővé teszi, hogy az elővárosi ingázást heti egyszeri töltéssel megoldjuk.

Hyundai Ioniq 6



A 2023-as World Car Awards-on háromszoros győzelemmel büszkélkedő Hyundai Ioniq 6-ot nem csak kifinomult streamliner sziluettje teszi igazán különlegessé. A teljesen elektromos modell kiváló fogyasztással párosul, ami a hatékony akkumulátor-technológiának, modern hűtési rendszerének is köszönhető.

Az autó kecses formavilága ellenére széles tengelytávja miatt hatalmas beltérrel örvendezteti meg használóit, továbbfokozva az utazás alatti kényelmet. A felhasználói szükségletekhez igazodva, normál vagy hosszú hatótávolságú akkumulátorral, valamint hátsó- vagy összkerékhajtással választható, így akár a 614 km-es hatótávolságot is lehetővé téve. A nyugodt és biztonságos utazás érdekében számos funkcióval lett felruházva ez a modell, többek között a 360 fokos parkolókamera hatalmas segítség lehet a szűk manőverezések, sávváltások során. „A Világ Év Autója", „A Világ Év Elektromos Járműve" és „A Világ Év Autóipari Formaterve" díjakat méltón bezsebelő jármű mindemellett a gyorsulás rajongóinak is kedvez: körülbelül 5 másodperc alatt elérhetjük az akár 100 km/h-ás sebességet is.

Ördög Ibolya, a Hyundai marketing és kommunikációs vezetője elsősorban azoknak a fogyasztóknak ajánlja Hyundai Ioniq 6-os modellt, akiknek az egyedi formaterv mellett a hatékonyság is kiemelt szempont, illetve olyan autót szeretnének választani, amivel környezettudatos döntéseiket támogatva rendkívül modern technológiai felszereltséget is kapnak.



Kérje most üzemanyagkártyáját FLEX autója mellé!

FLEX szolgáltatásunk keretében már 1 hónaptól bérelhet céges autót, rugalmas feltételekkel, immáron új kiegészítő szolgáltatással, azaz ÜZEMANYAGKÁRTYÁVAL! Az üzemanyagkártya rugalmasságot, kontrollt és biztonságot nyújt az Ön cégének és az autóhasználóknak egyaránt. Az egyszerű, PIN kóddal védett fizetésnek köszönhetően csökkenhetnek a lopásból vagy elvesztésből eredő károk is.



- SZÉLES VÁLASZTÉK
- RUGALMAS FELTÉTELEK
- TELJESKÖRŰ SZOLGÁLTATÁSOK
- FIX HAVIDÍJ



TOP10 EV 2024-BEN

Ezt a 10 elektromos autót övezi a legnagyobb figyelem 2024-ben

Az elektromos autók a vállalkozások körében is egyre népszerűbbek, egy friss felmérés szerint a hazai cégvezetők közel fele cserélné járműflottáját elektromosra három éven belül. Ezek az új típusú járművek számos előnnyel rendelkeznek a hagyományos benzines vagy dízelüzemű autókkal szemben, a közvetlen gazdasági érvektől kezdve a környezeti fenntarthatóságon át a technológiai lehetőségekig. Mindezek mellett a vállalkozások most jelentős állami támogatást is kaphatnak tisztán elektromos autók beszerzésére. Az ALD AUTOMOTIVE | LEASEPLAN most összegyűjtötte azokat a modelleket, amelyeket a legnagyobb figyelem övezi idén hazánkban.

1. Audi Q6 e-tron

Az Audi Q6 e-tron 800 V-os rendszerével ugrásszerű fejlődést hoz az elektromos mobilitásban, hiszen egyetlen feltöltéssel akár több mint 610 kilométert képes megtenni. Ezt a teljesítményt természetesen az autó aerodinamikus formatervezése is nagyban segíti. A 375 lóerős Audi Q6 e-tron két motorjával és dizájnja minden elemével csupa erőt képvisel, ezért izgalmas választás lehet idén az elektromos járművek kínálatában.





2. Audi A6 e-tron

SUV partneréhez hasonlóan a tisztán elektromos, Audi A6 e-tron sem kínál kevesebbet, ha teljesítményről és formatervezésről van szó. Az akár 700 kilométeres hatótávolságú, 100 kWh-s akkumulátor és a nagyteljesítményű motorok mellé fényűző belső tér jár, azaz felsőkategóriás üzleti autóként is megállja a helyét ez a modell. Az Audi A6 e-tron úttörő megoldásaival jó választás lehet azoknak, akik környezetbarát, mégis izgalmas utazásra vágynak.

3. BMW i5 Touring

A BMW hamarosan megjelenő i5 Touring modellje tulajdonképpen az új, hagyományos belső égésű motorral felszerelt 5-ös kombi tisztán elektromos párja, ami a márkára jellemző teljesítmény mellé egy sor innovációt vonultat fel. Az i5 Touring kívülről is kifejezetten elegáns autó, de az élmény az autóba ülve válik csak igazán különlegessé, hiszen műszerfal helyett egy hatalmas hajlított kijelző fogadja az elölülőket, akik az autó minden funkcióját innen érhetik el. A nemrégiben debütált modell kék dizájnelemeivel az i4 és i7 sikerszériáját követi, és igazi csúcsmodellnek számít.





4. BYD Seal U

A tisztán elektromos hajtású BYD SEAL U sokoldalú, jövőbe mutató, középkategóriás SUV, amelynek típusnevében az U, az angol "Utility" (hasznosság) szóból származik. A SEAL U ennek megfelelően teljes értékű, praktikus és kényelmes családi autó látványos formákkal, magas szintű és értékes szolgáltatásokkal, valamint gazdag alapfelszereltséggel. A jármű anyagaikiemelkedőminőségetképviselnek, technológiája, biztonsági mutatói és konnektivitása fejlett. Ugyanakkor az akár 500 km-es hatótávolsággal hosszabb családi utazások is bátran tervezhetők vele.

5. MINI Cooper E

A háromajtós MINI Cooper tisztán elektromos meghajtású, ötödik generációja a brit prémiumgyártó jellegzetes formanyelve menténéltetitovábbamárkahagyományait, miközben az emissziómentes jövő szimbóluma is egyben. A hálózatról tölthető gokart-érzés és az átfogó felhasználói élmény a MINI-ről alkotott kép merőben új dimenzióját váltja valóra. Az új MINI Cooper letisztult formanyelve és tisztán elektromos meghajtása következetesen szolgálja a vezetés nagyvárosi élményét, a MINI szegmensen belül elfoglalt egyedülálló pozícióját nyomatékosítva.



6. Renault R5 E-Tech

A Renault R5 EV a gyártó eredetileg 1972-ben piacra dobott, jellegzetes modelljének elektromos változata, amely hangsúlyosan megkapta elődje ikonikus elemeit.

A jármű igazán stílusos élményt kínál a retro dizájnt kedvelőknek élénk színeivel, szögletes fényszóróival és függőleges hátsó lámpáival. Az autót február végén, a genfi autószalonon leplezték le, és még idén megkezdhetik európai szállítását.





7. Volvo EX90

A Volvo EX90 ígérete, hogy új korszakot hoz az elektromos autózásban. A kifejezetten e-platformra épült jármű fejlett biztonsági rendszereket és önvezető képességeket kapott.

A 107 kWh-s akkumulátorral felszerelt, nagy teljesítményű ikermotorral ellátott autó akár 600 kilométert is képes megtenni egyetlen töltéssel. Innovatív funkcióival – mint például a kétirányú töltés –, valamint egyedi kialakításával az EX90 különleges képviselője a prémium SUV szegmensnek.

8. VW ID.7 Tourer

A Volkswagen Passatnál is nagyobb, rendkívül tágas ID.7 Tourer stílusos partner lehet a hosszabb utazásokhoz. Közel 3 méteres tengelytávjával a jármű lenyűgöző aerodinamikával büszkélkedhet. A nyújtott, ferdehátú változat kifejezetten elegáns, ráadásul mindez nem vesz el a belső tér kényelmes méretéből. Az ID.7 Tourer tökéletes választás lehet azok számára, akik egy egyszerre stílusos és kényelmes elektromos autót keresnek.



9. MINI Countryman

Az új MINI Countryman minimális ökológiai lábnyom mellett kínálja a gokartos vezethetőség tisztán elektromos élményét, újabb fejezetet nyitva a legnagyobb MINI modell sikertörténetében. 13 centiméterrel 4429 milliméterre nőtt karosszériahosszúságának köszönhetően az új MINI Countryman még nagyobb kényelmet és helykínálatot garantál utasainak. A karosszéria magassága ezzel párhuzamosan mintegy 6 centiméterrel 1613 milliméterre nőtt, amely még tágasabb fejteret eredményez.





10. Polestar 4

A Polestar 4 feltűnő jelenség: ez egy SUV-kupé, amelynek kialakítása egyáltalán nem követi a piaci trendeket, hanem egy úgynevezett soft-tech vonalat képvisel. Ez a modell nem csak a hajtáslánc tekintetében, de az utastér mono szövetborításával, bőrmentes anyaghasználatával is környezettudatos elveket követ. Az akár 400 kW teljesítményű, 102 kWh-s akkumulátorral szerelt Polestar 4 dinamikus, ugyanakkor környezetbarát utazást kínál.

Mivel a márkának jelenleg nincs hivatalos márkaképviselete Magyarországon, ezért a modell egyelőre nem elérhető a hazai érdeklődők számára.

A járműflották egyre zöldülnek

A céges flották üzemeltetésében felmerülő kihívások, mint például az új járművek növekvő költségei, a késedelmes szállítások, az üzemanyagárak emelkedése vagy akár az elmúlt években általánossá vált távmunka-modellek egyúttal lehetőségeket is kínálnak a változásra, az innovatív megoldásokra. A költségekkel és a kiszámíthatatlanul változó gazdasági környezettel kapcsolatos aggályok például rugalmas lízingmodellekkel és különböző hajtásláncú járműtípusok kombinált alkalmazásával orvosolhatók. A flották „zöldítése" tehát nem csupán fenntarthatósági, de pénzügyi szempontból is észszerű lépés. Az ALD AUTOMOTIVE | LEASEPLAN figyelemmel kíséri az elektromosautó-piacot, és számos különleges modellt vezet be kínálatába évről évre. A tavaly megjelent Hyundai IONIQ 6 elektromos Streamliner több elismerést gyűjtött be autóipari szaklapoktól az elmúlt időszakban, egyebek mellett érzelmi vonzerejéért, aerodinamikus formatervéért és praktikus belső kialakításáért. A kínálatunkban is elérhető különleges elektromos járművet új, ÚTRAVALÓ című videósorozatunkban is bemutattuk.





HASZNÁLTAUTÓT MÁSKÉPP

Trendek és jövőkép a másodlagos piacon

Használt autót webshopból?

A 2023-as év konszolidációt hozott a használtautó-piacon, de a recesszió és az infláció szele érezhető a szegmensben. A vásárlók tudatosabbak, a bizalmatlanság viszont továbbra is erős és gyakran indokolt. Mit hozhat a jövő, és hogyan vásárolnak a magyarok használt autót 2024-ben? Vajon a használt lízingautók jelenthetik a megoldást? Netán az élelmiszer és a műszaki cikkek után már a következő autónkat is online áruházból vehetjük? Alábbi cikkünkben a használtautó-piac jelenlegi trendjeiről ad átfogó képet Hegedűs Viktor, az ALD Automotive LeasePlan remarketing üzletágának vezetője, vállalatunk budaörsi használtautó-szalonjának vezetője.

Kihívásokkal teli évek

A COVID-időszak kezdetben érthető módon visszavetette a használtautó-értékesítést, ám a saját használatú autó az egészségügyi biztonság miatt felértékelődött, így az autóvásárlás iránt érdeklődők száma nőtt. A 2021-ben kezdődő, majd 2022-ben tetőző alkatrészhiány és a szállítási nehézségek következtében felélénkült a használtautó-piac, hiszen sokan, akiknek éveket kellett volna várnia az új autókra, inkább a másodlagos piac felé fordultak. Mindez átmenetileg megnövelte a használtautó-árakat. A 2023-as év azonban már a konszolidációról szólt mind az újautó-, mind pedig a használtautó-piacon. A szállítási idők rövidültek, sőt, napjainkra jellemzővé vált, hogy újra készletről, árkedvezménnyel lehet választani új gépjárművet. Ezáltal közeledtek egymáshoz az újautók és a használt autók árai, amely kihívást jelent ugyan a másodlagos piacon, a még mindig olcsóbb használt autók azonban továbbra is jó alternatívát kínálnak a kisebb vásárlóerővel bíró érdeklődők számára.

A használtautó-értékesítés kihívásai

Az újautó-árak csökkenésével a használt autók veszítettek a versenyképességükből. Ezzel párhuzamosan a recesszió és az infláció hatására csökkent a vásárlóerő is, ami a használtautó-piacon szinte rögtön éreztette a hatását. Az autóvásárlókra eddig is a tudatosság volt jellemző, azonban a dráguló mindennapok és a csökkenő megtakarítások idején a nagyobb kiadásokat, mint például a családi autó beszerzését, még alaposabb utánjárás és a lehető legbiztonságosabb beszerzési csatornák felkeresése jellemzi. *„A vásárlók nagy része szereti személyesen megtekinteni az autókat és igényli a beszélgetést az értékesítőkkel. Mivel a gépjárművek fenntartási költségei is jelentősen emelkedtek az elmúlt években, egy használt autó megvásárlásakor még fontosabbá vált a megbízható eladói háttér és az, hogy még másodkézből vásárolva se tartogasson kellemetlen meglepetéseket egy autó”* – mondta Hegedűs Viktor, az ALD Automotive | LeasePlan remarketing üzletágának igazgatója.

Bizalmatlanok vagyunk

A biztonságot kereső vásárlók ezzel párhuzamosan, jellemzően bizalmatlanok a használtautó-piac szereplőivel szemben, hiszen a másodlagos piacon általában nehezen



visszakövethető a szerviztörténet, a lakosság többségének pedig nincs meg az a háttértudása, ami alapján az adatok hitelességét meg tudná ítélni. Ezt megnehezíti, hogy a jelenlegi szabályozás szerint a forgalmazók és a szakszervizek csak a tulajdonosnak kötelesek kiadni a szervizelési és üzemeltetési előzményeket, így használt autó vásárlása esetén az érdeklődő tulajdonképpen az eladó jóindulatára van utalva.

A használt lízingautók jelenthetik a biztosítékot?

Éppen ezért egyre népszerűbbek az operatív lízingpiacról érkező fiatal, legfeljebb ötéves használt autók, amelyek garantáltan az első tulajdonostól – azaz a flottakezelőtől –, és minden esetben a teljes szerviztörténet birtokában vásárolhatók meg. *„A LeasePlan Használtautónál a kínálatba egy független ellenőr által elvégzett teljeskörű átvizsgálás után kerülnek be az autók, úgy, hogy az esetleges esztétikai vagy műszaki hibákat már szakszerűen javították. Egy ilyen átvizsgáláson alaposan felmérik a gépjármű műszaki állapotát, ellenőrzik többek között a féket, a sebességváltót, a motorolajszintet, a lengéscsillapítókat, a világítást és a keréknyomást, valamint felülvizsgálják a kötelező szervizintervallumok betartását is. Az ellenőrzés eredményét és a korábbi szerviztörténetet minden érdeklődő láthatja a weboldalon, így személyes megtekintés nélkül, előzetesen is megismerhető a preferált használt autó előélete. Tapasztalataink szerint ez a transzparencia átsegíti az ügyfeleket az alapvető bizalmatlanságon”* – mondta az igazgató.

Használt autót webshopból – ez a jövő?

Egy használt autó megvásárlásakor sok esetben hetekig böngésszük az ajánlatokat az interneten, majd akár több száz kilométert is megteszünk, hogy személyesen nézzük meg a potenciális járműveket. Újdonságnak számít viszont, hogy már erre is van webshop, ahol a kínálatban szereplő járművek szerviztörténete mellett 360 fokos, stúdió minőségű fotókon az autót kívül-belül megismerhetjük. A kiszemelt autót pedig akár meg is lehet vásárolni, amellyel egyelőre kevesen élnek, azonban az online vásárlás drasztikus térnyerésével a weboldalon keresztüli értékesítés kapcsán növekvő trendekre számítanak a szakemberek.

„A magyar piac még mindig inkább a személyes vásárlást részesíti előnyben, az értékesítésünknek jelenleg 3-4%-át teszi ki az online felületen történő eladás. Az online tér azonban egyre inkább megkerülhetetlenné válik a másodlagos autópiacon is. A digitálisan közzétett, átlátható szerviztörténet miatt sokan már most is felkészülten érkeznek egy kiválasztott modell személyes megtekintésére, ehhez pedig előszeretettel használják az online időpontfoglalási rendszerünket. A 2018-as nyitás óta már közel 7000 használtautót értékesítettünk, és a piaci nehézségek ellenére is azt látjuk, hogy ezekkel a biztonságot nyújtó megoldásokkal hosszútávon biztosított az üzletág jövője” – tette hozzá Hegedüs Viktor.



EGYÜTT A JÓ ÜGYEKÉRT

Több száz nehéz sorsú, rászoruló és beteg gyermeknek nyújtottunk segítséget

Vállalatunk kiemelt célja erőforrásainkat, kereteinket olyan jótékony célokra fordítani, amikkel valódi támogatást, széleskörű segítséget nyújthatunk a jobb, egyenlőbb, zöldebb jövőért dolgozó szervezetek és alapítványok számára. Büszkék vagyunk arra, hogy az ALD Automotive és a LeasePlan erőforrásainak egyesítésével jelentősen bővíteni tudtuk jótékonysági tevékenységeink körét, növelve a támogatott szervezetek és a bevonódó kollégák számát. 2023 és 2024 folyamán, három szervezet által már többszáz gyermek rászoruló és súlyosan beteg gyermeknek nyújthattunk segítséget, melyről alábbi cikkünkben számolunk be részletesen.

Az ALD Automotive és a LeasePlan oldalán is hosszú évek óta tartó hagyomány, hogy az év végi ügyfél- és partnerajándékokra szánt összeget jó célok szolgálatába állítjuk, nem történt ez másképpen 2023 végén sem. **A két vállalat összesen 6.000.000 Ft értékben segített három, különböző alapítvány és egyesület számára a küldetésük teljesítésében.** A támogatás megoszlásáról közel 500 ügyfelünk szavazatai alapján döntöttünk.

EGYÜTT A DAGANATOS GYERMEKEKÉRT ALAPÍTVÁNY – www.dgy.hu

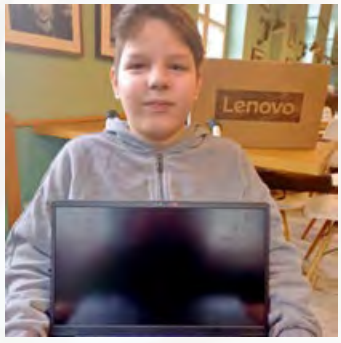
A legnagyobb, 2.520.000 Ft-os támogatást az ügyfelek szavazatai alapján az Együtt a Daganatos Gyermekekért Alapítvány számára biztosíthattuk, akik korábban is az ALD Automotive Magyarország rendszeres támogatásában részesülhettek. Az Alapítvány számtalan módon segíti a Tűzoltó Utcai Gyermekklinikát és a Klinika pácienseit, eszközök, bútorok beszerzésétől és különböző terek felújításától kezdve, nyári táborok, szórakoztató programok szervezésén át, lakásotthonok üzemeltetéséig és a betegek szállításáig.

Az Alapítvány minden évben több tízmillió forintos összeggel segíti a Klinikát és egy-egy költségesebb igény teljesítésére vagy eszköz beszerzésére adományozó vállalatok részéről érkező felajánlásokat vonnak be. Így történt ez a mi támogatásunkkal is, melynek jóvoltából **egy ultrahang eszköz került megvásárlásra.** Az egyszerűen mozgatható mobil berendezés csökkenti a betegek mozgatásának szükségességét, így az intézményben dolgozók munkájában és a gyógyulásra összpontosító gyermekek számára is könnyebbséget, segítséget nyújt.





















CSODALÁMPA ALAPÍTVÁNY – www.csodalampa.hu

Az ügyfélszavazatok alapján a Csodalámpa Alapítványt, mely szintén hosszú évek óta részesül a LeasePlan Hungária jótékony akcióinak adományaiból, a 2023-as év végén 1.860.000 Ft-tal támogattuk. Az Alapítvány tevékenysége során, tartós kórházi kezelés alatt álló, súlyosan beteg gyermekek kívánságait igyekszik minél nagyobb számban teljesíteni. Alázatos és fáradhatatlan munkájuknak köszönhetően, 2024 tavaszán, működésük 20. évében immáron az 5000. kívánságot sikerült valóra váltaniuk. Az általunk biztosított közel kétmilliós összeg elegendőnek bizonyult ahhoz, hogy 7 különböző célra használják fel, így első körben négy kisgyermek, **Elli, Mária, Zalán, Boldizsár digitális eszközöket,** laptopot és Xbox-ot vehetett át, melyek által gyorsabban telhet számukra a kórházban töltött gyógyulási idő és segít nekik kiszakadni a kezelések monoton menetéből. A 17 éves **Zoltán álma a jogosítvány megszerzése volt**, melyre lehetősége nyílt az Alapítvány által finanszírozott tanfolyam keretében. Nem utolsó sorban pedig, több adományozó együttes támogatásával **egy szerencsés kisgyermek számára teljesülhet legnagyobb álma és családjával áprilisban eljuthatott Disneylandbe!** Bízunk benne, hogy az életre szóló élmény elősegíti gyors gyógyulását!

Ezen felül **több tíz bűvészdoboz kerül átadásra a következő hetekben kórházi kezelés alatt álló gyermekek számára,** akiknek így egy kis vidámságot sikerül csempésznünk a nehéz mindennapjaiba, a doboz szórakoztató tartalma által.



ALAPVETŐ EGYESÜLET – www.alapveto.hu

Végül, de nem utolsó sorban, a még rendelkezésünkre álló 1.620.000 Ft-os összeget az Alapvető Egyesület számára ajánlottuk fel, melynek küldetése a hátrányos helyzetű gyerekek és családjainak védelme, élethelyzetük javítása, amit adományok gyűjtésével, ismeretterjesztéssel, prevencióval és jogvédelemmel igyekeznek elérni.

Az Egyesület a vállalatunktól kapott támogatásból három különböző szociális intézmény számára is segítséget tudott nyújtani. A Nógrád vármegyei **Reménysugár Gyermekotthon** 70 fő súlyos fogyatékossággal élő csecsemő és gyermek számára nyújt menedéket, az ő részükre mesekönyvek, játékok, takarók, tisztálkodási szerek, valamint különböző bútorok, úgymint pelenkázók, szekrények jelentették a legfontosabb segítséget.

A támogatásban a **Pilisi Gyermekotthon Intézményei** is részesültek, amely összesen 11 lakásotthont üzemeltet, valamint Gyömrő térségében 4 gyerekotthonban összesen 144 gyermekről gondoskodnak. A sokszínű tevékenységéből kifolyólag gyerekhinták mellett kártyajátékok, focilabdák, gyermekruházati termékek kerültek beszerzésre, valamint szárítógépet és mosogatógépet is lehetősége nyílt vásárolni az Egyesületnek, mellyel a mindennapi ellátás válik könnyebbé.

Borsod-Abaúj- Zemplén vármegye Szikszói járásában található 24 községben/faluban összesen közel 800 gyermek és családjaik részesülnek a gyermekjóléti szolgáltatásban. Számukra a legnagyobb segítséget tartós élelmiszerek és tisztálkodási szerek jelentették, melyek keretében nagyszámban kerültek beszerzésre tápszerek, bébiételek és különböző készételek. Ezen felül tisztítószerek, mosószerek, higiéniás eszközök, ágyneműk, játékok és könyvek kerültek átadásra.

A támogatások országszerte, számos különböző élethelyzetben lévő gyermeknek és családjaik számára jelentettek segítséget, kiutat a mindennapi problémákból. Büszkék vagyunk arra, hogy ügyfeleinkkel való stabil együttműködéseinknek hála lehetőségünk nyílt idén is a fent felsorolt jótékony szervezetek munkájának támogatására és közösen tehettünk számos jó ügy érdekében!



Melyik az Ön következő autója?

A LeasePlannél kizárólag minőségi, független partner által ellenőrzött használtautókból válogathat, hiszen az ország vezető flottakezelőjétől visszaérkező, garantált szerviztörténettel rendelkező autókat kínálunk eladásra, széles választékban!

- Online időpontfoglalás
- Szalonkörnyezet
- 14 napos pénzvisszafizetési garancia

usedcars.leaseplan.com | 2040 Budaörs, Nyugati utca 10300/13



FOLYAMATOS MOZGÁSBAN

Világbajnok kollégánk

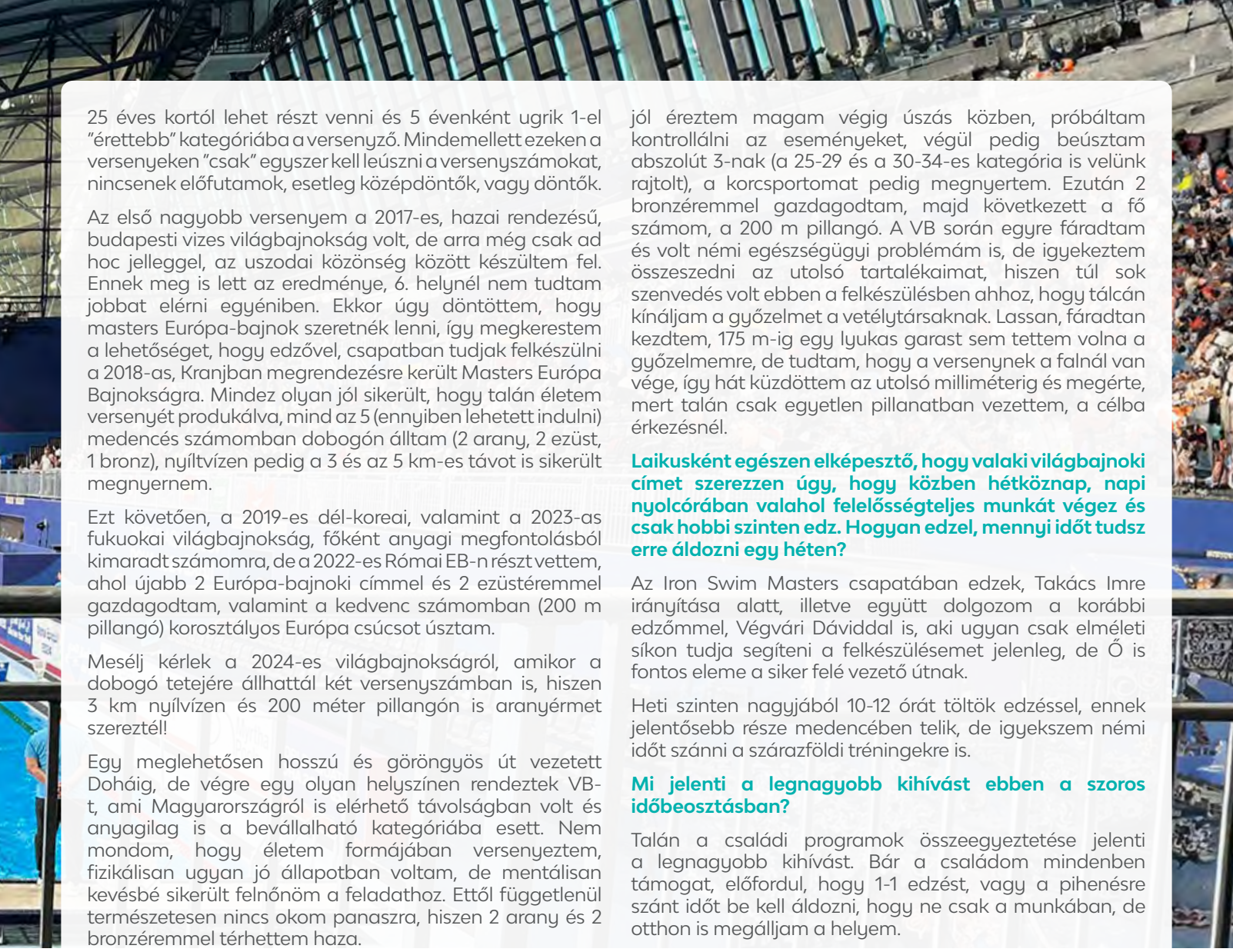
Napi 8 óra munka mellett amatőr úszóvilágbajnok. Hogy ki ő? Ismerjék meg kolléganőnket, Felföldi Viktóriát, beszerzési specialistánkat, aki évek óta fantasztikus teljesítményeivel, fáradhatatlan lendületével és példamutató kitartásával nyűgözi le csapatunkat, amely 2024-ben masters úszóvilágbajnoki címig repítette őt.

Viki, kérlek, mesélj arról, hogyan került az úszás az életedbe és hogyan alakult a pályafutásod!

Balatoni gyerekként így vagy úgy mindig is életem része volt a víz, mint közeg. A medencés pályafutásom 4-5 éves koromban indult, amikor is szüleim gerincferdüléssel vitték le bátyámat az uszodába, aki hamar versenyeken találta magát. A kistestvér pedig mi mást is csinálhatott volna a "nagyok" versenye alatt, mint elleste a technikát, aztán a kismedencében próbálkozott leutánozni. Szüleim hamar felismerték, hogy nem érdemes más sportág felé venni az irányt, az uszodában a helyem. Úgy tűnt, talán tehetségem is van az úszáshoz, gyorsabban fejlődtem, mint a kortársaim és 7 évesen versenyezni kezdtem. Már gyerekként is tudtam, hogy rengeteg munkát kell belefektetni az edzésekbe, ha ezt komolyan gondolom és szerettem volna egyszer profi úszó lenni, ezért igyekeztem minden tőlem telhetőt megtenni, hogy egyre jobb legyek. Több korosztályos országos bajnoki cím, korosztályos országos csúcsok, korosztályos országos bajnoki dobogós helyezések, de végül 15 évesen egy sérülés miatt abbahagyni kényszerültem az úszást.

Hogyan találtál vissza ehhez a sporthoz és milyen eredmények előzték meg a világbajnoki címet?

Hosszú út vezetett vissza az uszodába, mivel amikor lesérültem, az orvosok azt mondták, ezzel a vállal soha többet nem fogok tudni úszni. Ennek ellenére kézilabdázni kezdtem, amit 3 év után, a 3. vállkifordulásomat követően szintén kénytelen voltam abbahagyni. Aztán egyetemre kerültem, ahol nagy presztízse volt az evezésnek, így hát abban is kipróbáltam magam. Időközben 6 év kihagyást követően visszatévedtem az uszodába, de nagyjából 3 év után ismét feladtam a küzdelmet. Ezután mountain bike-ozni kezdtem, amit már csak amiatt engedtem el, mert nem igazán voltam ügyes és mikor a triatlon is bejött az életembe, nem akartam egy esetleges sérülés miatt kockáztatni a felkészülésbe fektetett munkát. Persze aszfalton is lehet esni, de talán vagyok annyira óvatos, hogy ott kisebb az esélye. 2016-ban pedig ismét visszatértem a medencébe, azóta indulok szenior úszóversenyeken. A Masters eseményeken egyébként



25 éves kortól lehet részt venni és 5 évenként ugrik 1-el "érettebb" kategóriába a versenyző. Mindemellett ezeken a versenyeken "csak" egyszer kell leúszni a versenyszámokat, nincsenek előfutamok, esetleg középdöntők, vagy döntők.

Az első nagyobb versenyem a 2017-es, hazai rendezésű, budapesti vizes világbajnokság volt, de arra még csak ad hoc jelleggel, az uszodai közönség között készültem fel. Ennek meg is lett az eredménye, 6. helynél nem tudtam jobbat elérni egyéniben. Ekkor úgy döntöttem, hogy masters Európa-bajnok szeretnék lenni, így megkerestem a lehetőséget, hogy edzővel, csapatban tudjak felkészülni a 2018-as, Kranjban megrendezésre került Masters Európa Bajnokságra. Mindez olyan jól sikerült, hogy talán életem versenyét produkálva, mind az 5 (ennyiben lehetett indulni) medencés számomban dobogón álltam (2 arany, 2 ezüst, 1 bronz), nyíltvízen pedig a 3 és az 5 km-es távot is sikerült megnyernem.

Ezt követően, a 2019-es dél-koreai, valamint a 2023-as fukuokai világbajnokság, főként anyagi megfontolásból kimaradt számomra, de a 2022-es Római EB-n részt vettem, ahol újabb 2 Európa-bajnoki címmel és 2 ezüstéremmel gazdagodtam, valamint a kedvenc számomban (200 m pillangó) korosztályos Európa csúcsot úsztam.

Mesélj kérlek a 2024-es világbajnokságról, amikor a dobogó tetejére állhattál két versenyszámban is, hiszen 3 km nyílvízen és 200 méter pillangón is aranyérmet szereztél!

Egy meglehetősen hosszú és göröngyös út vezetett Doháig, de végre egy olyan helyszínen rendeztek VB-t, ami Magyarországról is elérhető távolságban volt és anyagilag is a bevállalható kategóriába esett. Nem mondom, hogy életem formájában versenyeztem, fizikálisan ugyan jó állapotban voltam, de mentálisan kevésbé sikerült felnőnöm a feladathoz. Ettől függetlenül természetesen nincs okom panaszra, hiszen 2 arany és 2 bronzéremmel térhettem haza.

A nyíltvízi verseny volt a nyitó száma a dohai Masters VB-nek, ott még egész élesnek éreztem magam, minden tekintetben és valahogy bennem volt, hogy itt az én időm, most valóra válthatom a gyerekkori álmom, amit persze jóval magasabb szintre álmodtam meg annak idején, de minden nem sikerülhet. Kemény verseny volt, de nagyon jól éreztem magam végig úszás közben, próbáltam kontrollálni az eseményeket, végül pedig beúsztam abszolút 3-nak (a 25-29 és a 30-34-es kategória is velünk rajtolt), a korcsportomat pedig megnyertem. Ezután 2 bronzéremmel gazdagodtam, majd következett a fő számom, a 200 m pillangó. A VB során egyre fáradtam és volt némi egészségügyi problémám is, de igyekeztem összeszedni az utolsó tartalékaimat, hiszen túl sok szenvedés volt ebben a felkészülésben ahhoz, hogy tálcán kínáljam a győzelmet a vetélytársaknak. Lassan, fáradtan kezdtem, 175 m-ig egy lyukas garast sem tettem volna a győzelemre, de tudtam, hogy a versenynek a falnál van vége, így hát küzdöttem az utolsó milliméterig és megérte, mert talán csak egyetlen pillanatban vezettem, a célba érkezésnél.

Laikusként egészen elképesztő, hogy valaki világbajnoki címet szerezzen úgy, hogy közben hétköznap, napi nyolcórában valahol felelősségteljes munkát végez és csak hobbi szinten edz. Hogyan edzel, mennyi időt tudsz erre áldozni egy héten?

Az Iron Swim Masters csapatában edzek, Takács Imre irányítása alatt, illetve együtt dolgozom a korábbi edzőmmel, Végvári Dáviddal is, aki ugyan csak elméleti síkon tudja segíteni a felkészülésemet jelenleg, de Ő is fontos eleme a siker felé vezető útnak.

Heti szinten nagyjából 10-12 órát töltök edzéssel, ennek jelentősebb része medencében telik, de igyekszem némi időt szánni a szárazföldi tréningekre is.

Mi jelenti a legnagyobb kihívást ebben a szoros időbeosztásban?

Talán a családi programok összeegyeztetése jelenti a legnagyobb kihívást. Bár a családom mindenben támogat, előfordul, hogy 1-1 edzést, vagy a pihenésre szánt időt be kell áldozni, hogy ne csak a munkában, de otthon is megálljam a helyem.

Viszont úgy gondolom, hogy elég jól tudom menedzselni az időbeosztásomat, így igyekszem mindig megtalálni az arany középutat a család-munka-edzés háromszögben.

Szívből gratulálunk minden eredményedhez és sok sikert, kitartást kívánunk a továbbiakhoz!







Élmezőnyben az Üzleti Ligában

Egy sportbajnokságban való részvételnél nincs jobb teszt a csapatkohézió megmérettetésére és hatalmas büszkeséggel tölti el vállalatunkat, hogy az ALD és a LeasePlan kollégákból szerveződött futballcsapatunk bizony kiállta ezt a próbát is. Az Üzleti Liga kispályás futballbajnokság 2023/2024-es szezonját a 16 csapatból álló tabellán kollégáink az 5. helyén zárták, amely egészen elképesztő eredmény, különösen, hogy a csapat tagjai egy évvel ezelőtt, a fúzió kezdetén szinte még alig ismerték egymást. Következő összefoglalónkból bepillantást nyerhetnek abba, hogyan váltak kollégáink munkatársakból egy valódi focicsapattá az elmúlt hónapok során és hogyan értékelik az elért eredményeket.

A 18 kollégánkból álló csapat ősszel felemás elvárásokkal indult neki a bajnokságnak. Egyrészt az első teamses kick-off meetingen (jó multihoz méltón) az látszott, hogy mindenki szereti a focit és nagyon sokan rendszeresen játszanak is, akár hobbi, akár egyesületi szinten. Ez mindenképp bizakodásra adott okot. Másrészről viszont ilyen felállásban a csapat még nem játszott együtt. Ráadásul talán csak 1-2 csapatépítőn voltunk túl, így az akkori ALD-s és LeasePlan-es kollégák még nem nagyon ismerték egymást.

„Az első pár forduló eltelével már láttuk, hogy gyorsan egy csapattá tudunk kovácsolódni, mely az eredményekben is megmutatkozott. Az őszt 6 meccs után 5 győzelemmel és 1 vereséggel, a tabella 4. helyén zártuk (rosszabb gólkülönbséggel). A tavaszi szezon kicsit felemásabbra sikerült, de így is a 9 meccsből 5 alkalommal győztesen hagytuk el a pályát. Összességében 10 győzelem és 5 vereség lett a mérlegünk, amivel a 16 csapatos tabella előkelő 5. helyét foglaltuk el. Ez, az első szezonunkban egy nagyon jó teljesítmény.” – mondta Kalocsai Gábor, a jövőben közös szervezetünk commercial pricing területének vezetője. „Az eredményen kívül érdemes kiemelni, hogy mennyire jó csapatot sikerül építenünk.

Minden meccsen nagyon egységesek voltunk, együtt örültünk a győzelmeknek, egymást biztattuk a vereségek után. Már a legelső meccsen megvolt az a jó, egymást támogató hangulat a pályán, ami meccseket tudott eldönteni. Sokszor ez volt a sikerünk kulcsa."

„Nagyon jó érzés volt azt látni, hogy milyen nyitottság mutatkozott mind a későbbi csapattagok, mind a vezetőségünk részéről, amikor előálltunk az ötlettel, hogy szeretnénk elindulni ezen a megmérettetésen. Visszagondolva, a legjobb döntés volt, hogy a HR elé vittük ezt az ötletet és még egyszer köszönjük szépen a támogatásukat! Örömmel tölt el, hogy az elvárhatónál sokkal hamarabb igazi csapatkohézió alakult ki a csapattagok között és meccsről meccsre váltunk igazi egységgé. Büszkeség volt ennek a csapatnak a része lenni minden mérkőzésen. Az első évünk volt együtt és ehhez képest nagyon szép eredménnyel zártunk, a következő bajnokságban ezt is szeretnénk túlszárnyalni." – mondta Barnóczki Norbert, key account managerünk.

Balogh Gábor	Kalocsai Gábor
Barnóczki Norbert	Kis Szabolcs
Danis Fülöp	Kövesdán Balázs
Darabont Márton	Madák Zoltán
Dósai Márk	Németh Márk
Gaitz Erik	Plander Benedek
Hamdi Mohamed Yusuf	Szőke Bálint
Hermeczi Tamás	Tapodi Attila
Hoszcieszlávszky Ádám	Varga Krisztián

ALD-LP FC

ALD Automotive LeasePlan a Balaton körül

2024-ben, immáron harmadik alkalommal vágtak neki a LeasePlan-es kollégák a Balaton biciklivel való megkerülésének, ám az idei év rendhagyó volt, hiszen idén már az ALD Automotive-ból érkező kollégákkal közösen teljesítették a 204 km-es távot. A változékony időjárás nem könnyítette meg a teljesítménytúrával felérő tekerést, ám kollégáink igazi csapatépítőként élték meg a programot és végül 12 óra 40 perces idővel kerülték meg hazánk legnagyobb tavát.

A bicajozás nem a hivatalos verseny keretében, hanem saját kezdeményezésre valósult meg és pont ez jelentette a különlegességét is egyben, hiszen kollégáink így szervezett keretek nélkül, közös hobbijuknak hódolva, a korábbi évek tradícióit követve vágtak bele a túrába.

Gratulálunk a remek kezdeményezéshez és a még szebb eredményhez, csak így tovább!

Tamás-Szabó Andrea / Sőrés Dávid / Ahsbahs András / Szabó Attila / Sőregi Zsolt / Kalocsai Gábor / Lakatos Tibor / Balogh Gábor / Csege Viktor / Csűri Péter / Köles László /Lányi Zoltán







GYORSAN, DE BIZTONSÁGOSAN

Ezekre figyeljünk, ha autópályán vezetünk

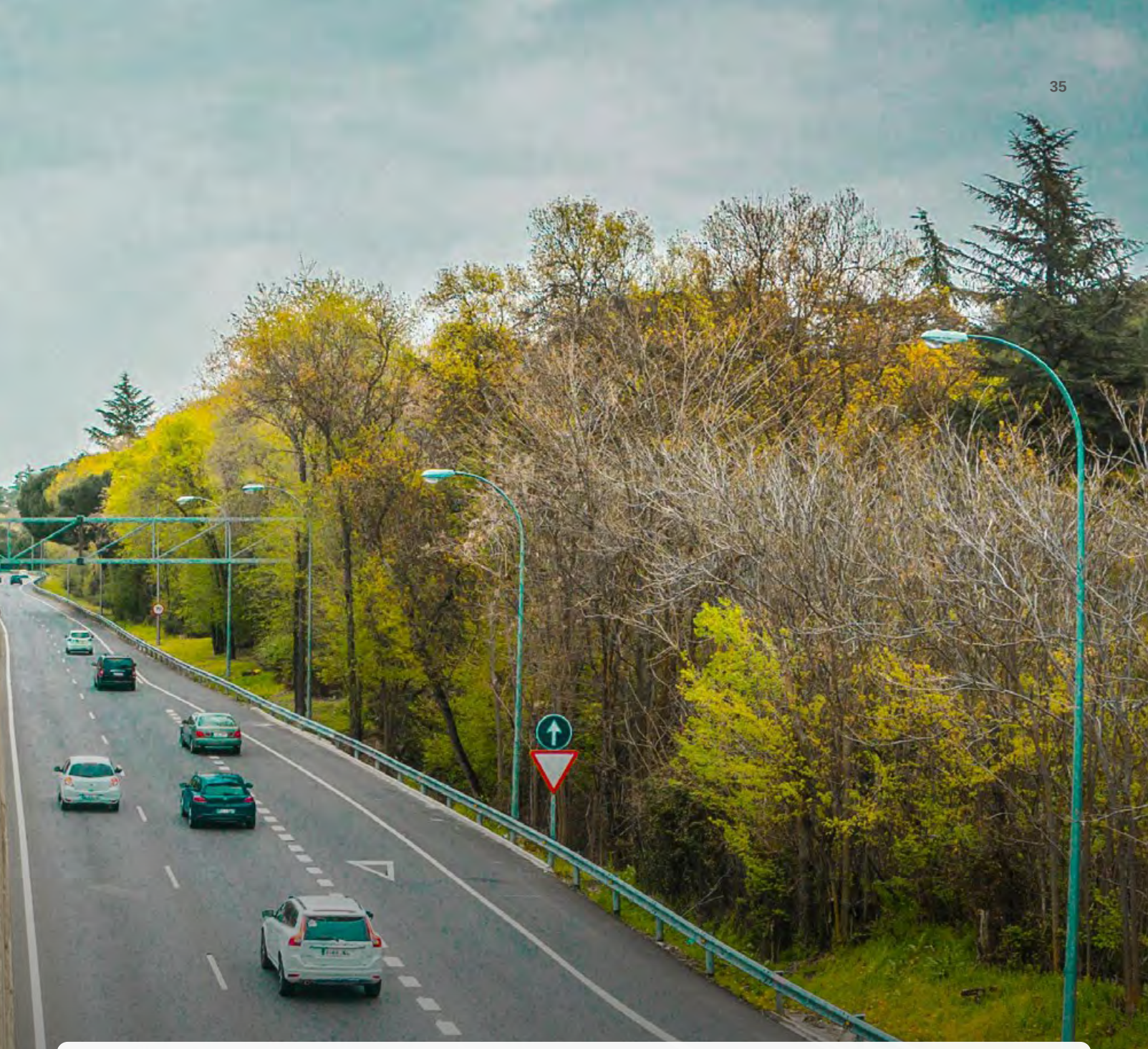
Pár napon belül elindul a szabadságolások és a nyaralások időszaka, így egyre több járművel találkozhatunk az autópályákon, főleg a népszerű nyaralóhelyek környékén. Az autópályán való vezetésről megoszlanak a vélemények: egyesek unalmasnak találják, hiszen sok esetben még a sebességváltóhoz sem kell hozzányúlni, mások szerint kifejezetten veszélyes a hazánkban akár 130 km/órás sebességhatár miatt. Vezető flottakezelőként most megosztjuk az ilyen útszakaszokra érvényes szabályokat, illetve etikettet, melyek ismeretében még magabiztosabban érezhetjük magunkat a volán mögött, és mások biztonságáról is gondoskodhatunk.

Az autópályán történő közlekedés sok sofőr számára egyszerűbbnek tűnik, mint a városi vezetés, mivel kevesebb a váratlan helyzet, ugyanakkor az autópályákon magasabb az átlagsebesség, vagyis jóval rövidebb időn belül kell a vezetőnek reagálnia. A legtöbb statisztikát alapul véve a halálos kimenetelű autóbalesetek mintegy 10 százaléka autópályán történik, ezért különösen fontos odafigyelni az érvényes szabályokra, és betartani azokat. Emellett nem árt, ha a díjfizetés terén sem ér minket meglepetés.

220 alatt

A legtöbb veszély a nem megfelelően megválasztott sebességből ered, ezért törekedjünk az alábbiakra:

- Figyeljünk a sebességkorlátozásra: Tartsuk be az adott szakaszra érvényes sebességhatárt még akkor is, ha nincs nagy forgalom. A száguldozást nemcsak a pénztárcánk vagy a jogosítványunk bánhatja, hanem az autónk és saját testünk épsége is múlhat rajta, nem beszélve az utasokéról.
- Vegyük fel a tempót: Az adott maximális sebességhez képest egyes járművek gyorsabban, míg mások lassabban haladnak. A biztonság érdekében azonban fontos lépést tartani a forgalommal, hogy ne okozzunk feleslegesen torlódást. Válasszuk az autónk sebességének megfelelő sávot, és legyünk együttműködőek a többi vezetővel. Csináljunk nagy (sebességű) felhajtást: Amikor felhajtunk az autópályára, igyekezzünk minél hamarabb felgyorsulni a megfelelő sebességre, így a többi sofőrt nem kényszerítjük hirtelen manőverre, például lassításra, gyorsításra vagy sávváltásra.



Sávokba sorolva

Leggyakrabban talán éppen a sávváltások és a sávválasztások miatt bosszankodunk az autópályán, ezek ugyanis nemcsak kényelmetlenséget, hanem balesetet is okozhatnak, ha nem körültekintően, illetve nem az autó sebességéhez illeszkedően járnak el a sofőrök.

- Előzzük meg a szabálytalan előzést: Autópályán a legbelső sáv előzésre szolgál, itt tehát ne tartózkodjunk huzamosabb ideig. Amint végrehajtottuk a manővert, térjünk vissza a külső sávba. Ugyanígy kerüljük a jobbra-balra előzgetést, mert ezzel megijeszthetünk más vezetőket, ami a többi közlekedőt is veszélybe sodorhatja.
- Tartsunk jobbra: Válasszuk mindig az autó aktuális sebességének megfelelő sávot, és ne haladjunk tartósan a belső sávban, ha a szélső sáv is üres.
- Csak indokolt esetben használjuk a leállósávot: A leállósáv nem a dugó kikerülésére van, a KRESZ egyértelműen szabályozza, hogy milyen esetekben lehet használni. Ezek közé tartozik a továbbhaladást akadályozó műszaki meghibásodás, illetve annak elhárítása, a mozgásképtelen jármű elszállítása, a forgalomellenőrzés, az útfenntartás vagy a forgalmi sávokban folyamatosan haladó járművek közé besorolni kívánó járművek esete. Komoly büntetést reszkíroz az, aki a leállósávban szabálytalanul tartózkodik, illetve közlekedik.





Figyelem, felkészülés, figyelmesség

Ne csak a potenciális büntetéseket, illetve a szabályok követését tartsuk szem előtt, amikor autópályán közlekedünk. A többi autósra való odafigyelés éppoly fontos a kényelmes és biztonságos körülmények megteremtéséhez.

- Előzzünk előzékenyen: Előzés előtt mindig alaposan nézzünk körül, és győződjünk meg arról, hogy elég hely áll rendelkezésünkre, a nagy sebesség miatt ugyanis jelentősen megnő a reakcióidő és a féktáv. Akkor is kerüljük a hirtelen mozdulatokat és sávváltást, ha egy lassabb jármű halad előttünk. Ha nem biztonságos a megelőzése, inkább lassítsunk le, és várjuk meg a megfelelő pillanatot.
- Legyünk engedékenyek az újonnan jövőkkel: Ha felhajtó közelébe érünk, és úgy látjuk, hogy nagy a bejövő forgalom, próbáljunk óvatosan a belső sávba sorolni, szabad utat adni ezzel a besorolóknak.
- Ne halogassuk a lehajtást: Készüljünk fel időben a lehajtásra és a kisorolásra, ne veszélyeztessünk másokat, illetve magunkat az utolsó pillanatban elvégzett váratlan sávváltással. Ha túl későn eszméltünk fel a kijárat közeledtére, inkább menjünk tovább, és válasszuk a következő kihajtót a visszafordulásra.
- Látszódjunk, de ne villogjunk: A KRESZ egyrészt előírja a tompított fényszóró használatát autópályán, másrészt a nagy sebesség miatt egyébként is előnyös a használata, mivel a többi sofőr így hamarabb észreveszi az érkező járművet, bármilyen is legyen az időjárási körülmény. A fényszóró villogtatását azonban kerüljük. Magyarországon ugyan nem büntetik a levillogást, ennek ellenére nagyon illetlen és zavaró viselkedés az előttünk haladó sebességnövelésének ösztönzésére. A kevésbé rutinos vezetőket akár meg is ijesztheti, leszorítással kombinálva pedig életveszélyes is lehet.

Ragadós szokás

Nevével ellentétben a magyarországi autópályamatrica-rendszer teljes mértékben elektronikus, ahogy a díjellenőrzés is, tehát rendszámleolvasó kamerák segítségével tudják megállapítani, hogy az adott rendszámra váltottak-e úthasználati jogosultságot. Ettől függetlenül **a díjfizetés kötelező, a visszaigazolást pedig javasolt az érvényesség végét követően további 2 évig megőrizni.**

Ha elfelejtettünk matricát venni, vagy csak véletlenül hajtottunk fel a fizetős útra, az első adandó alkalommal pótoljuk a mulasztást. Erre a felhajtástól számítva 60 percünk van, mivel a matrica érvényessége a vásárlást megelőző 60. percben kezdődik. Rendszámonként egyébként naponta csak egy büntetést szabhatnak ki az autónkra, függetlenül attól, hogy hányszor ellenőriztek bennünket. Ez jó hír abban az esetben, ha esetleg továbbra sem tudatosulna bennünk, hogy fizetős útszakaszon közlekedünk.

Előfordulhat, hogy van ugyan matricánk, de nem felel meg járművünk díjkategóriájának, lejárt vagy még el sem kezdődött az érvényessége, nem az adott vármegyére érvényes, vagy a rajta lévő rendszám nem egyezik meg autónk rendszámával. Az ilyen esetek megelőzésére a vásárlás során mindig ellenőrizzük a visszaigazoló szelvényen lévő adatokat.

Ha véletlenül alacsonyabb gépjárműkategóriára érvényes matricát vettük, akkor csak a pótdíjkülönbözetet kell megfizetnünk. Magasabb kategória esetén pedig nincs büntetés. Amennyiben téves rendszám szerepel a matricánkon, maximum 3 karakter eltérésig – eljárási díj ellenében – kérhetjük a matrican szereplő rendszám módosítását. Erre az érvényességi idő kezdetétől vagy a hibás rendszám miatt kiszabott felszólítás kézhezvételétől számított 60 napon belül van lehetőségünk. A megyei matricák csak az adott vármegyére, illetve a határos vármegyék irányába eső első csomópontig érvényesek. Ezeken kívüli díjköteles utak használata büntetést von maga után. A problémák orvoslásának, valamint a büntetések lekérdezésének ügyében a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt. ügyfélszolgálatához fordulhatunk. Külföldi utazás előtt előzetesen járjunk utána a helyi szabályoknak, így sem a KRESZ-előírások, sem pedig a díjfizetési kötelezettségek nem érhetnek minket váratlanul.



3 tipp, hogy kisgyerekkel is zen legyen az utazás

Beköszöntött a június, vele együtt a nyári szabadságok érkezik a kánikula, így érthető, ha másra sem tudunk gondolni, csak a ránk váró vakációra. Ha a gyerekeket is visszük magunkkal, mindenképp készüljünk fel időben, hogy az utazás minél kényelmesebb és biztonságosabb legyen. Ez különösen igaz céges kocsi használata esetén, amikor az autó állapotát és tartós tisztaságát is fontos megőriznünk. A kiömlött üdítők, szétkent nasik, a sokszor balesetveszélyes fészkelődés és egymás nyúzása, nem beszélve az „Ott vagyunk már?" kérdés ismételgetéséről mind könnyedén megelőzhetők, illetve kezelhetők az alábbi cikkünkben összegyűjtött tippek segítségével.

1. Biztosítsuk be magunkat!

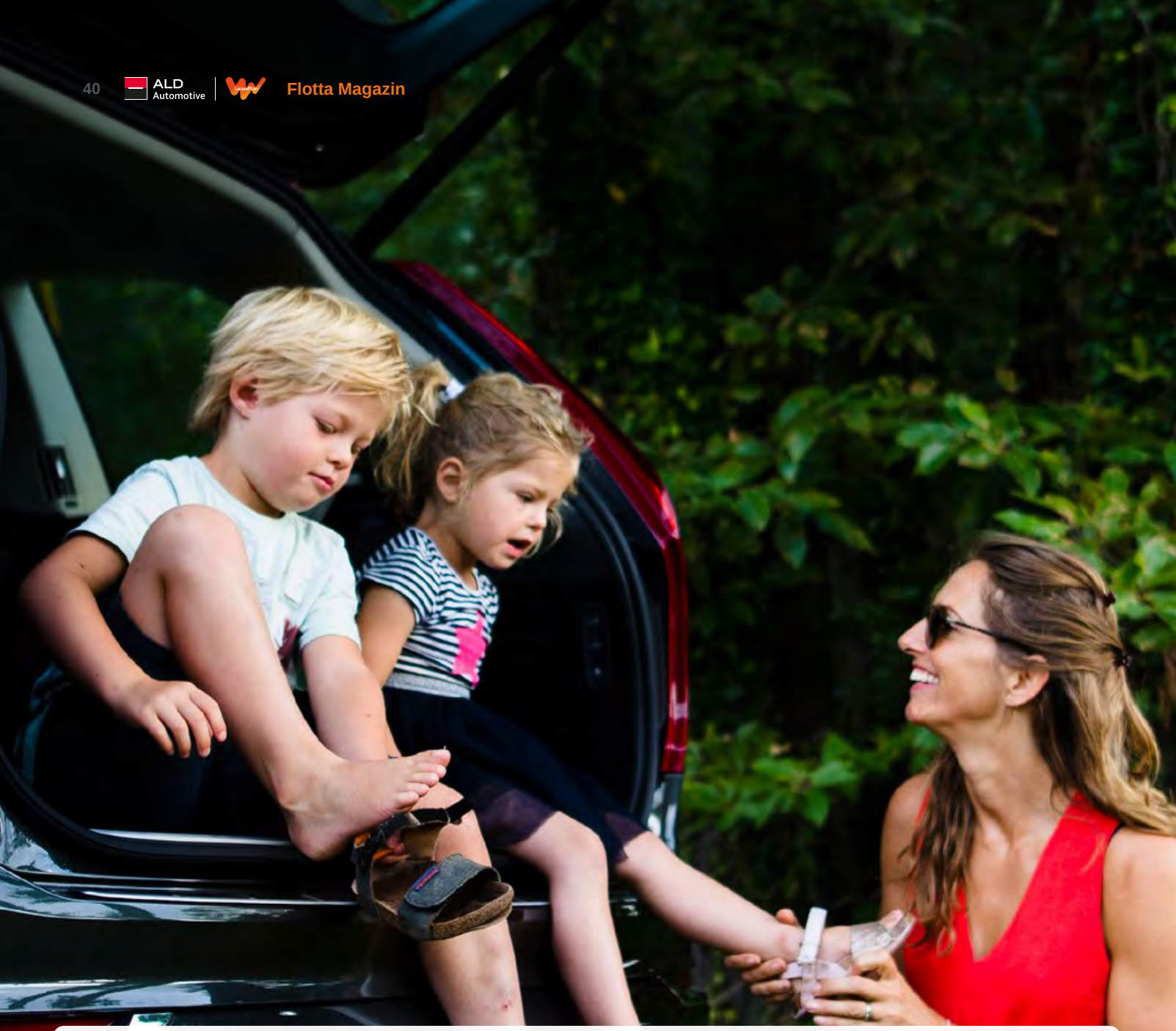
- Minden esetben, de különösen hosszabb út során fontos, hogy a gyerkőcök biztonságosan utazzanak. Ehhez elengedhetetlen a megfelelő gyerekülés használata és helyes rögzítése. Amíg ugyanis a kicsik biztonságban vannak, a szülők is nyugodtabbak, és tudnak a vezetésre, illetve a navigálásra koncentrálni. Az üléseket a gyerek súlya alapján különböző csoportokba sorolják.
- A kiválasztásnál ez a döntő szempont, nem a magasság vagy az életkor. A 0 (0-10 kg) és 0+ csoportba (0-13 kg) tartozó, bébihordozónak is hívott kagylóformájú bébiülések újszülöttkortól használhatók. Mindig figyeljünk rá, hogy ezeket menetiránynak háttal kössük be. Az I. csoport (9-18kg) kategóriában kétfajta gyerekülés létezik. Az egyik ötpontos biztonsági övvel rögzíti a gyermeket, míg a másik az autó saját biztonsági övével, egy védőpajzson keresztül. Az ötpontos biztonsági övvel ellátott modellekben a gyerekek kényelmesebben alszanak, és kevésbé izzadnak. Ezeket az üléseket minden esetben a hátsó ülésen rögzítsük és a menetiránynak háttal, ameddig a gyermek magassága és komfortérzete engedi. A II. (15-25 kg) és III. csoportú (22-36 kg) üléseknél majdnem minden esetben az autó hárompontos biztonsági övét használjuk a bekötésnél. Ezek az ülések kb. négyéves kortól ajánlottak.
- De mikor utazhatnak a kicsik az első ülésen? A statisztikák szerint Magyarországon a gyerekek 11-12 éves koruk körül érik el a 150 cm-es magasságot, amely felett az első és hátsó ülésen is ülhetnek. Az ennél kisebbek a kocsi első ülésén csak menetiránnyal szemben beszerelt ülésben szállíthatók, és csak akkor, ha nincs légzsák, vagy azt kikapcsoltuk. Ellenkező esetben a hátsó üléshez kell rögzíteni a gyerekülést. Idősebb gyerekek esetén többen használnak ülésmagasítót a gyerekülés helyett, ez viszont oldalirányú ütközéskor nem nyújt kellő védelmet. Nem érdemes tehát pont a gyerekülésen spórolni, hiszen a gyermekünk biztonsága mindennél többet ér.
- A megfelelő ülés kiválasztásán túl azzal is foglalkozzunk, hogy lekössük a gyerekek figyelmét, mert egy idő után elkerülhetetlen, hogy izegni-mozogni kezdjenek az autóban. Ne várjuk meg, míg megpróbálnak kimászni az ülésből, próbáljuk inkább játékokkal lefoglalni őket, és álljunk meg gyakrabban. A mosdószünetek miatt egyébként is szükség van a pihenőkre, amik a sofőrt is felfrissítik.

2. Sírás helyett nevetés

Egy darabig szinte minden gyermek „elvan" az útra hozott játékával vagy a táj nézegetésével, hosszabb utazásokon azonban viszonylag hamar elkezdhetnek unatkozni vagy nyűglődni. Egy gyereklemez vagy hangoskönyv jó lehetőség a közös unaloműzésre, esetleg az álomba ringatásra. De léteznek már kifejezetten úti társasjátékok, amelyek kis helyen is elférnek és akár menet közben is használhatók.

Tapasztalatok szerint a legjobb családi mókák mégis a legegyszerűbb, szóbeli játékokból szoktak kikerekedni. Néhány példa ezekre:

- Meselánc: Valaki elkezd egy kitalált történetet. A másik folytatja, és így megyünk sorba mindenkivel, míg össze nem áll a mese.
- Mi lenne, ha: Milyen különleges képességed lenne, ha szuperhős lennél? Mit csinálnál, ha megnyernéd a lottó ötöst? Ilyen és hasonló kérdések megválaszolásával jobban megismerhetjük családtagjainkat. A legötletesebb vagy legviccesebb válaszokat pedig apró jutalmakkal díjazhatjuk.
- Szólánc: Valaki mond egy szót, és a következőnek annak utolsó betűjével kezdődő új szót kell mondania, majd így tovább, amíg ki nem fogyunk az ötletekből. A játék még izgalmasabb, ha kategóriákat határozunk meg, pl. csak állatfajtákat vagy városneveket, esetleg mesehősöket lehet sorolni.
- Dúdolós: Valaki elkezd dúdolni egy ismert dalt, a többieknek pedig fel kell ismerniük. Aki elsőként találja ki, az dúdol legközelebb.
- Memóriateszt: „Elmentem nyaralni, és vittem magammal egy..." – kezdődik a lista, amelyhez mindenki szép sorban egy-egy tárgyat tesz hozzá, cserébe viszont az összes korábban felsorolt szót el kell ismételnie. Számoljuk, meddig jutunk. Egyszerűbb és jobban követhető a játék, ha ABC sorrendben haladunk a kezdőbetűkkel.



3. Tisztán, szárazon

Ahogy elindul az autó, a gyerekek máris éhesek. Ugye ismerős a szituáció? Ilyenkor jól jön, ha van néhány egyszerűen fogyasztható rágcsálnivaló vagy szendvics a kocsiban. A kárpiton elszórt morzsa, a szétkent csoki és a kilöttyent ital azonban szinte elkerülhetetlen velejárója a családi nyaralásoknak. Néhány egyszerű praktikával kordában tarthatók, illetve orvosolhatók az ilyen „balesetek”:

- Használjunk könnyen tisztán tartható gumiszőnyegeket, amelyek a strandolás után behordott homok és lecsöpögő víz ellen is védenek.
- Az ülésekre is kapható hasonló felületvédő, amely szappanos vízzel és szivaccsal szintén egyszerűen tisztítható, és az ülés összerugdalását is megakadályozza.
- A dobozba csomagolt ételt és a fedővel ellátott poharakba töltött italt könnyű fogyasztani, és így az autó tisztaságát is jobban meg tudjuk tartani.
- Legyen kéznél nedves törlőkendő és papírtörlő arra az esetre, ha mégis megtörténne a baj. Ha azonnal feltakarítjuk a szennyeződéseket, kevesebb eséllyel ragadnak bele a kárpitba és hagynak maradandó nyomot. A használt törlőket és egyéb szemetet gyűjtsük egy zacskóba, hogy kisebb legyen a kosz és a káosz az autóban.
- Ha esetleg olyan dolog borult ki, ami kellemetlen szagot hagy, szórjunk egy kis szódabikarbónát a területre. Hagyjuk pár napot állni, majd porszívózzuk fel, és ha szerencsénk van, a szag is el fog tűnni. A foltok eltávolításához használhatunk nedves szódabikarbónát, ami nemcsak környezetbarát, de kíméletes tisztítószer is.

TETŐBOX
KISOKOS



Mit érdemes megfontolni tetőbox beszerzésekor?

A tetőbox kényelmes és hatékony szállítási mód, amely megkönnyíti a hosszabb utazások során összecsomagolt nagy mennyiségű- és méretű csomagjaink elhelyezését. A bőröndöktől a sílécekig minden elférhet bennük, ám a kiválasztásnál sok szempontot érdemes figyelembe venni, hogy ez a külső csomagtároló valóban kiszolgálja igényeinket. A szállítani kívánt eszközök súlyától kezdve a rögzítési módokon át, a biztonságosságát is érdemes megvizsgálni, mielőtt kiadjuk érte a jellemzően nem kis összeget. Cikkünkben összegyűjtöttük a tetőbox beszerzésekor felmerülő leggyakoribb kérdéseket és a tudnivalókat, amiket végig kell gondolnunk, mielőtt beszerzésére adjuk a fejünket.

A tökéletes tetőboxunk keresése során számos kérdés merülhet fel, például, hogy kinyitható-e mindkét oldalról vagy vannak-e a tetőboxon gyorsrögzítők. Nem mindegy, mekkora súlyt képes szállítani, vagy hogy melyek a legfontosabb alkatrészek, és mi az, ami nélkülözhető. Ám van egy szempont, amelyet gyakran figyelmen kívül hagynak a tetőbox vásárlásakor, ez pedig a biztonság. Sokan feltételezik, hogy a forgalomban lévő tárolóegységek garantáltan biztonságosak, de sajnos ez nem magától értetődő, ezen kívül pedig az autóval való kompatibilitása sem alapvető. Amikor a tetőboxok biztonságáról akarunk meggyőződni, akkor két dolgot kell ellenőrizni: megfelelően tudjuk-e rögzíteni autónk tetejére ahhoz, hogy hirtelen megállás vagy ütközés esetén szilárdan a tetőn maradjon, és kellően erős-e ahhoz, hogy a benne lévő tárgyak biztonságban legyenek.

Kompatibilitás

Személyautók kisebb csomagtartójának nagyszerű kiegészítői lehetnek a tetőboxok, de nagyobb csomagtérrel rendelkező terepjáró- és kombi társaik esetében is néha szükséges extra kapacitás. Fontos azonban, hogy tetőbox beszerzése előtt olvassuk el az adott autó gyártói ajánlásait a tető súlyterhelésére vonatkozóan, valamint a külső csomagtároló használati utasításait, hogy biztosak lehessünk abban, hogy a két eszközünk kompatibilis egymással.

Csak annyit, amennyit bír

Sajnos több példa is van arra, hogy a tetődobozok erős fékezés vagy ütközés során leváltak a tetőről, ezzel is súlyosbítva a baleseti károkat. Ugyanez vonatkozik a tartalmára is. A tetőboxból kirepülő tárgyak és eszközök potenciálisan betörhetik az előttünk haladó autó hátsó ablakát. Vásárlás előtt mindenképpen olvassa el a különböző tetőboxok független tesztjeit, és tájékozódjon arról, hogy milyen sebességgel végeztek töréstesztet. Az iparági szabványok szerint a tetőboxnak 30 km/h-s ütközést kell kibírnia, ám ez azt feltételezi, hogy a külső csomagtartót nem terheljük meg nagyobb súllyal, mint amennyire tervezték, amely a legtöbb esetben 75 kg.

Ügyeljen arra, hogy a teljes súly a tetőbox nettó súlya, plusz a rakomány ne haladja meg a tetőcsomagtartó kapacitását. Egy tetőbox súlya 6 kg-tól valamivel több mint 30 kg-ig terjedhet, tárolókapacitása pedig 300-600 liter között mozog. Gondoljuk végig, hogy pontosan mit szeretnénk jellemzően elhelyezni benne és ennek megfelelően válasszunk terméket. Fontos hangsúlyozni, hogy a túlterhelt tetődobozok nem csak balesetveszélyesek, de károsíthatják is az autó tetejét.

Csak addig, amíg kell

Egyre inkább köztudott tény, hogy a tetőcsomagtartó használata növeli az aerodinamikai ellenállást, ami negatívan befolyásolja az üzemanyag-fogyasztást. Ma már minden tetőbox többé-kevésbé áramvonalas, hogy az aerodinamikai ellenállást csökkentse, ám ez néha a praktikusság és a tárolókapacitás rovására megy. A hosszabb autóutak tervezésekor, a hatékonyabb formatervezés mellett is érdemes az autó üzemanyag-fogyasztásának körülbelül 10 százalékos növekedésével számolni, hogy ne érjen bennünket meglepetés. A jó tetőbox kiválasztása tehát egyfajta kompromisszummal lehetséges, melynél a kellően áramvonalas kialakítás és a praktikus belső tér között balanszírozva találjuk meg a megfelelő terméket.

Gyakran olvashatjuk gazdaságos közlekedésre vonatkozó tippek között, és most is csak ráerősíteni tudunk arra, hogyha nincs szüksége extra tárolókapacitásra, távolítsa el a tetőboxot és tartószerkezetetet is, hogy az aerodinamikai ellenállást, és ezáltal az üzemanyag-fogyasztást csökkentse.

Az fix

A tetőbox rögzítésének módja függ a doboz és az autó típusától. A gépjárművek rendelkezhetnek tetőrácsokkal, ebben esetben a box speciális rögzítőelemekkel, csavarokkal, fülekkel csatlakozik a rácshoz. Némely autótípus integrált tetőcsomagtartórendszerrel van felszerelve, amelyek előre kialakított rögzítési pontokat és mechanizmusokat tartalmaznak és amelyekhez közvetlenül csatlakoztatható maga a doboz. Ha sem integrált-, sem tetőrácsos szerkezettel nem rendelkezik az autó, akkor speciális rögzítőszalagokkal fixálható a tetőbox. Ezek a szalagok általában a tetőbox oldalairól vezetnek át az autó ajtóin és alatta, majd az autó belső részein átfűződnek, majd meghúzva rögzítik a tetőboxot. Mérjük fel saját autónk adottságait és annak megfelelően induljunk el a tetőbox beszerző útjára.

Télen-nyáron

Sokan a sílécek szállítási eszközeiként azonosítják a tető-csomagtartót és nyáron inkább a garázsban hagyják, helyette pedig az autó csomagterét töltik meg maximálisan, ami nem feltétlenül a legbiztonságosabb vagy legpraktikusabb megoldás. A tetőbox a nyári utazások során ugyanolyan jól és biztonságosan használható a különböző poggyászok, nagyobb kiegészítők szállítására. Amint összeállt a csomagjaink „listája", mérlegeljük, hogy érdemes-e felszerelnünk a tetőboxot annak érdekében, hogy ne legyen „plafonig" töltve az autónk és biztonságosan kilássunk a szélvédőkön, ablakokon. Ezt követően pedig válogassuk szét csomagjainkat aszerint, hogy mikor lesz szükségünk rájuk – amit menetközben is elő kell vennünk adott esetben, azt a könnyebb hozzáférhető csomagtartóban helyezzük el, amelyre pedig már csak a célállomáson lesz szükségünk, felkerülhet a tetőre.

Ellenőrző lista, amely segítséget nyújt a tetőbox megvásárlása előtt:

- A tetőbox mindkét oldalról nyitható?
- A tetőbox fel van szerelve gyorsrögzítőkkel a könnyebb felszereléshez?
- Mekkora a tetőcsomagtartó maximális terhelhetősége?
- Mekkora a tetőbox súlya és az elegendő-e a szállítani kívánt csomagokhoz?
- Vannak-e hurkok vagy kampók a dobozban a rakomány rögzítéséhez?
- A doboz alja párnázott-e, hogy a hang ne jusson be az utastérbe?
- Könnyen kezelhető a tetőbox zárja?
- Mennyire vízálló a tetőbox?
- Megfelel-e a tetőbox kialakítása az igényeimnek?
- Milyen sebességnél végeztek töréstesztet a tetőboxon?





A tetőbox helyes használata és karbantartása érdekében pedig íme néhány javaslat, amelyet érdemes követnünk:

- Rögzítés ellenőrzése: Mindig ellenőrizze, hogy a tetőboxot megfelelően és biztonságosan rögzítették-e az autóra. Győződjön meg arról is, hogy a rögzítőszíjak vagy tetőrácsok kellően szorosan tartják a dobozt, és nem enged meg túl nagy kimozdulást a doboznak.
- Teherbírás betartása: Tartsa be a tetőbox és az autó teherbírására vonatkozó gyártói ajánlásokat. Ne terhelje túl a tetőboxot, mert ez befolyásolhatja az autó vezetési stabilitását és növelheti a balesetek kockázatát.
- Tárgyak biztonságos elhelyezése: Rendezze el a tárgyakat a tetőboxban úgy, hogy ne mozogjanak vagy ütközzenek egymással vezetés közben. Használjon belső rögzítőrendszereket, ha rendelkezésre állnak, hogy stabilizálja a csomagokat és megakadályozza az elmozdulásukat.
- Sebességkorlátozás betartása: Mindig fontos, de tetőcsomagtartó használata esetén különösen tartsa be az autóvezetés során érvényben lévő sebességkorlátozásokat. A tetőbox jelenléte növelheti a légellenállást és befolyásolhatja az autó stabilitását, különösen magasabb sebességeken.
- Karbantartás és tisztítás: Időnként tisztítsa meg a tetőboxot, nedves ronggyal törölje le a koszt és a szennyeződéseket. Használjon enyhe szappanos vizet és egy puha kefét vagy szivacsot a tisztításhoz.
- Tárolás: Amikor nem használja a tetőboxot, tárolja azt száraz helyen, védve a nedvességtől és az UV-sugárzástól. A megfelelő tárolás megakadályozza a doboz sérülését és hosszabb élettartamot biztosít.
- Időszakos ellenőrzés: Időről időre ellenőrizze a tetőbox állapotát, hogy megbizonyosodjon arról, nincsenek repedések, sérülések vagy egyéb problémák

UTAZÁS

5 izgalmas autós kirándulás, amit nem érdemes kihagyni idén nyáron

Amikor Magyarországon el akarunk jutni valahova, jellemzően a leggyorsabb megoldást, azaz az autópályákat és főútvonalakat választjuk. Vannak azonban olyan különlegesen szép autós útvonalak, amikért érdemes valamivel hosszabban vezetni – és akár önmagukban is megérnek egy hétvégi kirándulást. Az ALD Automotive | LeasePlan most összeszedte, hova látogassunk el a nyári hétvégéken, ha egy igazi autós élményutazásra vágyunk.

Dobogókő

Igazi élmény a nyári autózás a Pilis hegység legmagasabb pontjain, ráadásul Budapesttől sem kell túl messzire merészkednünk a feltöltődésért. Az 11-es út ugyan tartogat kihívásokat, és a sebességkorlátozást is érdemes szigorúan betartani, de Pomáz és Esztergom között gyönyörű fák alatt, széles és kényelmes kanyarokkal autózhatunk. A környék legnépszerűbb úticélja Dobogókő, ezért Pomáz irányából érkezve érdemes felmennünk a lehető legmagasabb pontig – ha pedig Esztergom felől érkezünk, Pilisszentlélek felé is csodaszép hegyi utakon juthatunk el ide.



Visegrádi szerpentin

A visegrádi Fellegvárba vezető legendás szerpentin nem véletlenül kapta a Panoráma út nevet. Az útszakasz nagy kedvence az izgalmas és látványos élményre vágyó autósoknak és motorosoknak, főleg, amióta az útburkolatot felújították. Kellemes tempóban, leengedett ablakokkal az útról megcsodálhatjuk a nyáron különösen meseszép Duna-kanyart és a Visegrádi Várat is.



Káli-medence és környéke

A magyar Toszkánának is nevezett Káli-medence az elmúlt években igen népszerű úticéllá vált. A Balaton északnyugati partjához közeli régió egy hosszabb autós élményutazásra, vagy egy teljes hétvége eltöltésére is ideális helyszín. Veszprémből indulva több autós útvonalat is kipróbálhatunk, ezek közül az egyik legszebb, ha a 82-es úton elindulva Zircen keresztül Bakonybél felé vesszük az irányt. Itt útba ejthetjük a Zirci Ciszterci Apátságot és a hozzá tartozó arborétumot, illetve a Bakony túraútvonalait is kipróbálhatjuk. Az autók szerelmeseinek Veszprémből déli irányba, a 73-as vagy 77-es úton érdemes elindulniuk, célba véve Dörgicsét, ahol a Kaáli Autó-Motor Múzeumban Magyarország legnagyobb és legváltozatosabb járműgyűjteményét tekinthetik meg. A 77-es úton ráadásul olyan festői falvakon keresztül utazhatunk, mint a Művészetek Völgye fesztiválról ismert Kapolcs.



Pécs – Orfű / Magyarhertelend-Orfű

Azoknak, akik kedvelik az élménydús szerpentineket, tökéletes célpont lehet Orfű, amit Pécs és Magyarhertelend felől megközelítve is vadregényes, kanyargós útvonalon, a Mecseket átszelve érhetünk el. Nyári programlehetőségből ezen a környéken sincs hiány: Magyarhertelenden felújított termálfürdő és szaunapark várja a látogatókat, az orfűi völgybe leérve pedig két tónál is strandolhatunk, a nagyobbiknál akár SUP-ra vagy kajakra váltva a négykerekűt.



Kisbér – Oroszlány – Gánt

Az autósok körében kevésbé ismert a Kisbért Oroszlányon keresztül, Gánttal összekötő útszakasz, holott, egyrészt vezetéstechnikai szempontból is izgalmas a környék, másrészt az útról belátható táj önmagában is különleges. Érdemes letérni a főbb utakról és bebarangolni autóval a Vértest, ahol alacsony növésű tölgyek között élvezhetjük az erdő csendjét. Itt nem érdemes gyorsan hajtani, hiszen rengeteg az úton rendszeresen áthaladó szarvas, róka, nyúl, vagy akár alacsonyan szálló bagoly. A túrát érdemes Kisbérnél kezdeni és Gántnál befejezni, hiszen a gyönyörű kis sváb falu felett terül el a marsbéli tájra emlékeztető Balás Jenő Bauxitbányászati Múzeum és Földtani Park, ahol a szemfülesebbek különleges gipszkristályokat és fosszíliákat is találhatnak.




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