

Császár Ottó Mélyinterjú leirat

1. Rövid bemutatkozás (karrier, autók stb.)

Császár Ottó vagyok, több mint 20 éve a Volkswagennél dolgozom (Porsche Hungária). Sok területen megfordultam, jelenleg after-sales menedzserként tevékenykedem. Szerencsésnek mondhatom magam, mert a hobbim egybeesik a munkámmal.

Magyarországi jelenlegi autópiaci helyzete, fogyasztói szokások

2. Mit gondol a hazai autópiac jelenlegi helyzetéről általánosságban?

A magyar autó állomány az 2008as világválság óta lecsökkent. 200 ezer volt előtte aztán 70 ezerrel lecsökkent. A céges autó használata viszont átalakult. Viszont ma már privátban is használható, így hiába a vég a vásárló az egy vegyes használatú jármű lett.

Hazai ügyfélkör túlnyomó részt céges ügyfelekből áll. A Skodánál a nagyobb cégek vannak többségben. A végfelhasználók igényeit próbálják kiszolgálni.

3. Ön szerint mi az emberek fő motivációja autóvásárláskor? Mit figyelnek legkevésbé?

Ár-érték arány. Ezért annyira jelentős a használt piac. Nem vagyunk egy hagyományosan autós nemzet, nincs saját autómárkánk, így egyiket se tekintjük sajátunknak.

4. Változnak-e az autóvásárlási szokások a magyar fiatal generáció számára? Miért?

A fiatal generáció számára is fontos lesz, mert az fontos, amiben az ember felnő. Ha azt látja, hogy jó a saját autó és jó vezetni, akkor ragaszkodni fog hozzá. Az autózás sok élményt adhat. Nem csak egy transzfer eszköz.

5. Mi a magyar emberek megítélése az elektromos autókról? Miért?

A mai kényelemhez hozzászoktak az emberek. A mai elektromos autó vásárlók hajlandóak arra, hogy ezt megtervezzék. Mert trendinek gondolják és beleszeretnek. Sokan még nincsenek erre készen és nem elég tudatos autó használók.

Elektromos autók

6. Mennyire válthatja fel az elektromos a belsőégésűt jelenleg?

A jövő az, de még sok időnek kell eltelnie mire az autók legnagyobb része elektromos lesz. Magyarországon több, mint 2 millió autó van, évente meg kevesebb mint 200 ezer kel el. És a ma forgalomba helyezett autók 5%-a elektromos. Ha ez 50% lesz, onnantól kezdve is 20 év...

7. A szkeptikusokat mi fogja tudni meggyőzni az átállásról?

A Tesla tulajdonosok tolerálják a nagy szervizre való várakozást. Ez nem jelent nagyobb problémát, más gyártóknál elvárás. A sebesség a különbség. A sokrétű gyártás. Mennyire vagy kiszolgáltatva a többieknek. A Tesla így egyedülálló. Az előállítási költségben nagy különbségek vannak.

8. Mik az elektromos autózás előnyei?

A sajtóban hallható változások, mint a klímaváltozás, az EU szabályzás, az állami támogatások. Ez egy olyan érdeklődést generált az érdeklődőknél, hogy ma már mindenki meggondolja az alternatíváinál, hogy mi lenne, ha elektromos az vásárolni. Kiszámolja. Kockás füzetben levezeti. Egy cégnél, ahol szinte fix használat van, és nincs kiugró magas éves futás, ott már labdába rúghat az elektromos. Kis vállalkozók is simán választják. Nyitott gondolkodás van. Ez a valóságban persze nem mutatható ki szignifikáns különbség, de azért ennek az irányába megyünk. Nekem is nem egy ismerősöm ült bele és használ boldogan elektromosat. Változóban van a dolog. Ennek azért idő kell, 5-10 éves távlatban viszont nagy változásoknak lehetünk szemtanúi. Az autó építés előnye. Kicsi a motor. Ugyanakkora autónak egyel nagyobb belső komfortméretekkel helyezik forgalomba. Az elektromos motornak rendkívül jó a hatásfoka.

Nagy szerepe van az államnak a támogatásokban, az állam is vásárol maga. A chiphiány még adhat átmeneti problémát. Mindent gyártónak egyre több elektromos modellje lesz. A hardver része még mindig jobb a hagyományos gyártóknál, szoftver részen pedig folyamatban van a felzárkózás. Azért nehéz ezt, mert minden részegységhez külön fejlesztik a szoftvereket. Ez egy óriási különbség, hogy alapjaiban megváltoztatták a gyártási mechanizmusokat.

9. Mik az elektromos autózás hátrányai jelenleg?

Hátránya, hogy nagy a súlya, és hosszú a töltés. Drága az előállítása. Audi E-Tronban 900 kilogramm. Benzinnek vagy gázolajban sokkal nagyobb energia sűrűség van még egyelőre. Valószínűleg egyeduralkodó lesz az elektromos, de nem a lithium ion akku lesz. Lehet a hidrogén lesz a következő. Ami szintén elektromos. A vízbontáshoz ugyanúgy áram kell, de otthon egy hűtőszekrény méretű géppel meg lehet teremteni. Az energia sűrűség pedig kiváló. A Volkswagen is elkezd fejleszteni hidrogén meghajtásút is.

10. Milyen hosszú távú jelentősége lesz az elektromos energiára való átállásnak a tömegközlekedésben, áruszállításban?

Az még több időt fog igénybe venni, hiszen ott a szállított tömeg jelentősen megnő, így nagyobb kWh teljesítményre van szükség. Buszok már vannak forgalomban, de csak városi közlekedést enged meg a hatótáv, hosszú távokat nem lehet velük közlekedni.

Tesla

11. Miért ilyen szoros a Volkswagen és a Tesla kapcsolata? (Pl. Deiss meghívta Muskot a top menedzseri meetingre)

A Volkswagennél 2030-ig 30 különböző elektromos modell lesz. Az egész konzern rajta van az elektromobilitásra való átálláson. Az e-Golf utáni generációk, a tisztán elektromos modellek, az id.3, id.4, id.5, id.buzz már sok újdonságot kínál

12. A Tesla teljesen új működési mechanizmusai változást generálnak-e a többi piaci szereplőnél? Miben?

Megjelent a Tesla, ami nem hagyományos gyártó, az új technológia miatt nem befolyásolja. Informatikai háttérrel közelíti meg az autót. A hagyományos gyártók akár 100 éve, de mindenképp évtizedek óta fejleszt egyenletes mértékben. Az akkumulátoros autók nem sikerültek annyira jóra, mint a Tesla kínálata. A jövőbeli hajtású megoldás mi lesz, azt még nem lehet tudni. Az elektromos térnyerése még kicsi, nincs elegendő volumen. A hagyományos meghajtás megmarad, a hibrid erősödése a legnagyobb. Figyelembe kell venni a töltési lehetőségeket, időt stb.

13. A Tesla szoftveres megközelítése és az autók iránti óriási kereslet melyik márkák fogják legjobban megérezni?

Szerintem egyre több új szereplő fog előtörni és egyszerűen több szereplős lesz az autópia.

Globális kitekintés (piaci trendek, innováció)

14. Melyik piaci szereplő a sereghajtó technológiai innovációban? Mit lehet tőlük tanulni?

Tesla. Szoftvert kell tanulni tőlük, ők meg feküdjenek rá a hardverre.

15. Félni kell-e a német autógyártók piaci részesedésének csökkenésétől a közeljövőben? Fel tudják-e venni a versenyt az új belépőkkel?

Lemondtak sokan az európai részesedésről. Sokkal szigorúbbak az elvárások, mint a világ legtöbb részén. Az unió megnehezíti ezt, ez nagy kivonást jelent. Ez egy kényszer.

16. Mi Kína szerepe az autópiacn, fogyasztói és gyártói szemszögből?

A Peugeot és a Toyota, meg a prémium márkák tudnak nagy számokat hozni. A Volkswagennél ez ingadozó volt a CO₂ botrány miatt. Az Egyesült Államokat az megviselte, megfékezték. Kína továbbra is egy erős bástya vásárlás terén. Stratégiai változások szükségesek. A kínai gyártók is fejlődnek, mint a koreaiak vagy a japánok is korábban. A stratégia alapja a nulla emisszió elérése. Szempont az id.3 gyártása CO₂ semleges legyen. Érdekesen fog ez alakulni.

17. Mi USA szerepe az autópiacn, fogyasztói és gyártói szemszögből?

USA egy teljesen más piac. Az egy külön csoport. Nem lehet semmivel összehasonlítani, teljesen mások a fogyasztói igények. Sok a futásteljesítmény, nagy távok vannak, hosszú utak, ezért nagy és kényelmes autók. Az üzemanyag ár is alacsonyabb. Nem lehet európai autókkal felvenni ott a versenyt, mert más igényeket kell kiszolgálni.

18. Hogyan képzeli el az autózás jövőjét 10-20-50 éves távlatban?

Miben fogjuk magunkkal vinni az energiát, mert ez nem fenntartható ez a generációs akkumulátor. A csendesség, menetdinamika, az egyszerűség, nem kell olaj, nem kell váltó stb. Autózás jövője Hát a hajtásokat tekintve elektromos és hidrogén. A formavilágát tekintve várható változás. Régebben limuzin, ferdehátú, kombi most meg van. Régebbi modellek viszont sokfélék voltak. A SUV-ok és crossoverek pedig a mai divat. Viszont azok pont ugyanolyanok. Alacsonyabbak a modern vanek, praktikusak. A SUV-oknál a külső robusztus megjelenés pedig nem kínál akkora belteret mint amekkorára az emberek gondolnak. Az asszisztens rendszerek folyamatosan fejlődnek. Komoly erőforrásokat tesznek a fejlesztésbe. Szakmai körökben azt mondják, hogy egy autót önmagában egy autót ő vezetésre kirakni nem szerencsés, mert akkor lesz biztonságos, ha egymással fognak tudni kommunikálni. Karambolok területén már most lehet látni a csökkenő tendenciát. Kevesebb baleset stb. Passzív biztonság, centrál-légzsák stb. Megelőzni képesek majd a bekövetkező balesetek kivédése. Front assist, ráfutásgátló, blokkolásgátló, parkolást segítő rendszerek ma már teljesen elfogadottak. Az új multivanben 26 ilyen támogató rendszer van. Szép lassan tetszik nem tetszik szépen lassan átveszik az irányítást. Meggyőződésem, hogy az autó része kezdetek óta egy szabadság. Bőven van élményértéke, ha az ember saját maga vezet. A nagy forgalmú városokban biztosan hamarabb meg fognak jelenni az ő vezető autók. A tulajdon kérdés is hosszú távon képzelhető el. Carsharinggel nagy városokban működni fog, de agglomerációban az emberrel egy része szeretni fogja és ragaszkodni fog a saját autóhoz. A forma divat lehet többféle lesz, mert az elektromos kialakítás több szabadságot ad. Új tendenciák minden szempontból át fogják alakítani az autóipart. Olyan mértékben, amilyen mértékben az elmúlt 50 évben nem volt precedens.