

Schmidt Ádám mélyinterjú leirat

1. Rövid bemutatkozás (karrier, autók stb.)

Schmidt Ádám vagyok, sales és marketing vezető az AutoWallis Sixt cégcsoportjánál. Irányultság és a feladatok szokták megtalálni az embert, ezért sodródtam az autók világába. Célorientált vagyok, egész életemben ezzel foglalkoztam. Sales és a marketing nagyon jól kiegészíti és segíti egymást.

Magyarországi jelenlegi autópiaci helyzete, fogyasztói szokások

2. Mit gondol a hazai autópiac jelenlegi helyzetéről általánosságban?

- Egyéni szempontok
- Marketing (milyen típusú, mennyit hallanak, látnak róla)

Nagyon magas a céges vásárlóknak a száma, emiatt sok embernek már nem létszükséglet az új autó, mert már meg van oldva. Azoknak, akiknek meg nincs céges autója, vélhetően az anyagiak miatt döntenek a használt autó mellett. De Magyarországon nagyon magas a céges autók aránya.

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

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

Eleve a fiatalabb generáció már nem ragaszkodik annyira magához az autóhoz, a birtoklási vágy kevésbé jellemző rájuk. Ezért fontos az, hogy ugye nálunk is mindenféle van megoldás, 1 perctől 1 évig terjedő időszakokra lehet autót bérelni. Van, aki nem szeretne állandóan új autót vezetni, ezért nem is vásárolja meg, hanem bérlő tőlünk, mindig másmit. Sokkal rugalmasabbak, mint a mostani generáció.

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

Sok minden nem megoldódott még jelenleg. Gondolok itt például az autók töltésére. Gyakorlatilag a városi használatra a legtöbb elektromos autóforgalomban van az abszolút alkalmas, de akkor éri meg igazán elektromos autót venni, ha otthon tudod tölteni. Ha úgy nézzük, jobb a helyzet itthon, mint mondjuk Kínában, ahol a populáció 95%-a panelekben, társasházakban él, de azért itt is az emberek jelentős része nem saját házban lakik. Ha egy lakóparkban vagy egy társasház 8. emeletén élsz, probléma lesz számodra az autó töltése. Új építésű ingatlanoknál sincs megoldva, mert nem tudnak elegendő töltőt biztosítani, ugyanis a hálózat nem fogja elbírní. Komoly probléma az, hogy jelenleg nincs kiépítve a megfelelő infrastruktúra ahhoz, hogy egyik napról a másikra az emberek többsége átálljon az elektromos autózásra. Nyilván ez alapvetően a költségvonzata miatt van így. Kínában rendkívüli módon van megoldva, gyakorlatilag 10 perc alatt kicserélik az akkumulátort a benzinkutak mellett. Úgyhogy

igen, Kína a példája az új megközelítésnek, majd meglátjuk, hogy ez hogyan alakítja át a szokásokat. Nyilván az elektromos autó önmagában egy újfajta megközelítést igényel, máshogy kell vezetni, előre kell gondolkodni, hogy a maximumot kitudd belőle hozni. Például, ha még be van dugva az autó, már akkor beállítod, hogy mikor akarsz indulni, mert akkor ugye előre felmelegíti az akkumulátort, így üzemi hőmérsékleten többet ki lehet hozni az akksiból. Ha ezekre nem figyelsz oda, egy elektromos autónál több tíz százaléknyi hatótávval is kevesebbet is ki tudsz hozni.

Elektromos autók

6.-7. Mennyire válthatja fel az elektromos a belsőégésűt jelenleg? Mik az elektromos autózás előnyei?

Igen, de még ennek ellenére is nagyon nagy tapasztalatuk van ebben a német prémium autógyártóknak, rendkívül különleges az autók összeszereltsége és minősége. Tény, hogy a szoftver frissítésnek számos előnye van, de most már azért a német gyártók is fejlődnek, lehet frissíteni már náluk is szoftvert és vannak különböző extrák, amit plusz költségért náluk is lehet használni. Látható az elmozdulás, mert ez mindenképpen egy nagy verseny. A Tesla gyakorlatilag pedig évekkel le van maradva az összeszerelési minőség és anyagok tekintetében, tehát nagyon jó autó, nagyon jól gyorsul, de a német prémium autóval szemben... zongorázható a különbség. (Pl. Model S vs 5-ös BMW, árban nagyon hasonlóak.) Nyilván más a kettő, de éppen ezért a Tesla bizonyos embereket nem tud egyről a kettőre megszólítani. Sokan kíváncsiak arra, hogy a teljesen elektromos autók hány embert tudnak majd áthúzni a hagyományos autók felhasználói közül. S osztály helyett EQS-t választanak-e.

8. Mik az elektromos autózás hátrányai jelenleg?

Igen, de maga a beruházás nagyon drága. Ezért van az, hogy a legtöbb szolgáltató elég borsos áron adja az elektromos áramot.

9.-10. A Tesla teljesen új működési mechanizmusai változást generálnak-e a többi piaci szereplőnél? Miben? A Tesla szoftveres megközelítése és az autók iránti óriási kereslet melyik márkák fogják legjobban megérezni?

Egyértelműen a Teslának van itt egy előnye jelenleg és ugyanakkor lehet látni, hogy a többiek azért kezdenek fejlődni, gyakorlatilag egy lépéssel vannak a Tesla mögött ebben az egészben. Szerintem alapvetően az irány az jó, ha csak megnézzük, hogy a vezetéstámogató rendszerek mennyi balesetet tudnak megelőzni. Annak idején egy 7-es BMW-ben amikor megjelent a holtterfigyelő vagy a sávváltást segítő rendszer, szépen lassan minden gyártó átvette és egy idő után olyan alap kategóriáknál is megjelent, mint az Opel Corsa, sokszor már az alapárban is benne vannak ezek a rendszerek. Az Európai Unió-nak van is egy ilyen elvárása és szabályozása, hogy milyen vezetéstámogató rendszereknek kell

már benne lenniük alapáron az autókban és ez mindenképpen hasznos. Sok balesetet meg lehet előzni. És az, hogy ezek a fejlesztések egyre elérhetőbb áron vannak a tömeggyártás miatt, szerintem előrevizik a közlekedést. A parkoló asszisztens eleinte a luxusautók kiváltsága volt, mostanra már gyakorlatilag középkeletóriás autókban is elérhető, ha nem is alapáron, de megfizethető áron megrendelhető. Akinek ez nagy segítség, számára ez lehet megoldás. Az önvezető rendszerekben nagyon sok fejlesztés van most is, hogy ugye kamionoknál hogyan lehet fogyasztást optimalizálni, a Volvo-nak van egy ilyen fejlesztése, hogy egymás mögött mennek nagyon közel a kamionok. Nyilván ez felvet biztonságtechnikai kérdéseket, hogy mi van, ha egy kamera vagy szenzor megsérül, úgyhogy szerintem az emberi felügyeletet ma még nem lehet teljesen kizárni. De biztos, hogy ez lesz a jövő. Ha statisztikailag megnézzük, akkor ugye a Teslánál is előfordulnak ugyan balesetek, vagy rendszerhibák, bár ezt sokszor nem tudják igazolni, viszont gyakorlatilag azok az előnyök, amelyek ebből származnak, azok felülírják ezeket a veszélyeket. Több tízmillió kilométereket tesznek meg úgy a robotok, hogy nem történik baleset. Normál emberi vezetéssel nem ilyen arányról beszélünk, tehát rengeteg balesetet előznek meg. Mindig lesznek hibák a repülőgépeknél is, de az arányokat kell nézni.

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

Ezt nehéz szoftveresen beállítani, nyilván, akik a car-sharinggel foglalkoznak, próbálják, de nagyon sok ember ragaszkodik ahhoz, hogy ott álljon a parkolóban az ő autója és meglegyen az a szabadságod, hogy bármikor, amikor el akarsz menni valahova nem tervezetten, akkoris ott legyen neked egyből. Valószínűleg ezt a szabadságot sok idő lesz, mire elengedik. Lehet, hogy ehhez egy teljes új generáció kell, aki most fog majd megszületni. Mert aki már megszokta, hogy saját autója van, ott van mindig, nem ül bele más, stb, az kevésbé fogja ezt elengedni, pláne ahogy idősödik, akkor már nagyon nehéz ilyen szempontból változtatni.

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

Én voltam ilyen bemutatón egyébként, és azt lehet elmondani, hogy a hidrogénnek a tárolása az, ami irtózatosan bonyolult, azt a nyomást biztosítani ugye magában az autóban, töltőknél stb. Pont ezért vélhetően ez nem a mindennapoknak a megoldása lesz, hanem valószínűleg a teherszállításban tud ez egy nagyon hatékony megoldás lenni. Itthon is csak a Mazdának van egy-két terméke még és kereskedelmi forgalomba nem is engedik. Egyelőre külföldi rendszámú autókat hoztak be tesztelésre, illetve töltőhálózatról ne is beszéljünk, ami ugye nincs, úgyhogy vélhetően nem ez lesz a jövő.

14. Hogyan képzeled el az autózás jövőjét 10-20-50 éves távlatban?

Ezt az irányt mindenki meglovagolta, eszerint mennek a fejlesztések is. Az, hogy mi lesz a jövő, nagyban befolyásolják a fogyasztók is, hogy mit vásárolnak majd meg. Volt a dízel-botrány, mindenki azt hitte, hogy a dízelek egyik napról a másikra megszűnnek, de mégsem lett így, mert van egy bizonyos réteg, akik igényt tartanak rá. Aztán láthatóan megnőtt az igény a hibrid és az elektromos autókra is, de vannak a piacon dízel-hibrid autók is, amik szintén egy jó megoldást jelentenek. A cél az, hogy a városban legyen úgymond semleges az autónak a kibocsátása, szabályzati oldalról is ezt erősítik. Országúton meg autópályán, ha kisebb emisszióval működne az autó, akkor ez egy tök jó megoldás lehetne. Nyilván az elektromos autók elterjedésével majd a következő kérdés, amit meg kell oldani, az a töltőhálózat kiépítése lesz. A mostani elektromos autókat is 150-250-el töltöd, akkor is azért legalább fél óra kell, hogy 20-ról 80-ra feltöltse. És azért ez sok, még mindig. Ha minden második embernek elektromos autója lenne, akkor egy-egy benzinkútnál sorakoznának az emberek. Ez még odébb van és nagyon költséges is, egy ilyen villám-töltő telepítése 10 milliós nagyságrend nagyjából. Cégeknek vagy magán beruházóknak akkor éri majd meg, hogyha a piaci árnál drágábban adja, mondjuk dupla vagy tripla áron. Ha mondjuk tripla áron adja, ahogyan most is a legtöbb autópálya mellett, akkor ugyanoda jön ki, sőt drágább lesz az egységre vetített fogyasztása, mint mondjuk egy normál dízel autónak.

Egyébként a SIXT is részt vesz önvezető technológia fejlesztésben, Németországban van taxiszolgáltatása is, tehát ezekben élen járnak és vannak közös kooperációk is önvezető cégekkel, hogy a robotaxi is minél hamarabb beindulhasson.