automotive news

Kiadta a Smarter Média Kommunikációs Ügynökség (https://news.smartermedia.hu)

Majdnem minden hatodik autót a piacvezető Toyota vagy a kiugró növekedést bemutató Lexus adta el Magyarországon 2024-ben

A trónról harmadik – a kivonásokkal pedig ötödik – éve letaszíthatatlan Toyota ismét rekordévet zárt hazánkban, és első alkalommal adott el több mint 18 ezer autót. A közel 14%-os növekedést produkáló teljes hazai újautópiacon a Toyota több mint kétezer, a forgalomból fél éven belül kivont (vagyis külföldre értékesített) autókat nem számítva pedig már több mint ötezer autóval előzte meg a második helyezett márkát. Közben 2024-ben a Lexus volt Magyarország legdinamikusabban növekvő prémiummárkája, mivel 12 hónap leforgása alatt több mint a harmadával növelte az eladásait, főleg az új RX, LBX és LM, valamint az UX sikerének köszönhetően.

Minden idők legjobb évét zárta a Toyota 2024-ban Magyarországon: az új személyautók és kishaszonjárművek teljes piacán a japán autómárka 18.123 autó értékesítésével, 12,4%-os piaci részesedéssel őrizte meg magabiztosan az első helyét. 17 kategóriában indult, és tízben került be a legjobb háromba a Toyota valamelyik modelljével, a re-export nélkül viszont már 13-ban.

Remek éve volt a Toyota prémiummárkájának, a Lexusnak is, amely közel 400 darabbal növelte az eladásait egyetlen év alatt, és magyarországi története során másodszor ért el négyszámjegyű értékesítési eredményt: 2024-ban már 1.493 új Lexus talált gazdára az országban, ami a teljes magyarországi személyautó-piacra vetítve 1% fölötti, a teljes magyarországi prémiumpiacra vetítve pedig 6,7%-os (ha pedig a kivonások utáni prémiumpiacot nézzük, akkor már 7% fölötti) piaci részesedést jelent.

A Toyota és a Lexus együtt összesen 19.616 járművet adott el Magyarországon 2024-ben, ami a regisztrált új autók 13,4%-át teszi ki. A két márka együttesen 6,6%-kal növelte az eladásait a teljes, és 5,6%-kal a kivonásoktól megtisztított piacon a 2023-as, szintén rekordévhez képest. Érdemes megemlíteni, hogy a kivonások után a Toyota és a Lexus együttes piaci részesedése 2024-ben megközelítette a 16%-ot, ami azt jelenti, hogy a Magyarországon maradt új autók közül majdnem minden hatodikat ez a két márka értékesítette. A táblázatban látható a Toyota és a Lexus dinamikusan növekvő magyarországi értékesítése (kivonások nélkül):

	2016	*2017*	*2018*	*2019*	*2020*	*2021*	*2022*	*2023*	*2024*
Toyota	6.792	9.685	11.643	12.613	14.579	14.397	15.102	17.300	18.123
Lexus	417	656	751	771	700	780	753	1.105	1.493
Összesen	**7.209**	**10.341**	**12.394**	**13.384**	**15.279**	**15.177**	**15.855**	**18.405**	**19.616**

1. A teljes 2024-es újautópiac (146.393 db, +13,9%)

A teljes magyarországi személyautó- és kishaszonjármű-piacon regisztrált 18.123 új Toyota

azt jelenti, hogy a márka megőrizta az első helyét, és 4,8%-kal növelte is az eladásait. 12,4% volt a Toyota piaci részesedése, rajta kívül csak egy gyártó, a Suzuki tudott kétszámjegyű részesedést elérni. Összesen 2.132 autóval (13%-kal) értékesített többet Magyarországon a Toyota, mint a második helyezett, a kivonások után azonban 5.171 autóra (42%) nő a különbség a két japán márka között. A harmadik helyezett Fordot már 4.254 autóval (31%-kal) múlta felül a Toyota a kivonások előtt, és 10.080 autóval (138%) a kivonások után.

		összes eladott, db	piaci részesedés	reexport nélkül, db	reexport nélküli piaci részesedés	reexport nélküli helyezés
1.	**Toyota**	18.123	12,4%	17.371	14,6%	1.
2.	Suzuki	15.991	10,9%	12.200	10,3%	2.
3.	Ford	13.869	9,5%	7.291	6,1%	5.
4.	Skoda	11.310	7,7%	10.779	9,1%	3.
5.	Volkswagen	10.884	7,4%	9.350	7,9%	4.
6.	Mercedes	6.818	4,7%	5.984	5,0%	7.

A teljes újszemélyautó-piac (121.611 db, +12,9%)

A teljes hazai újszemélyautó-piacon értékesített 14.623 új autó révén a japán autómárka 2,8%-kal növelte eladásait, mégis a második helyre csúszott vissza a 29,3%-os növekedést bemutató Suzuki mögé, amely 15732 autót adott el 2024-ben. Azonban fordul a kocka, ha a kivonások utáni eredményeket nézzük: ekkor már fölényesen vezet 14.281 eladott autóval a Toyota, a Suzuki 12.036 autóval pedig csak második. A harmadik helyezett Skodánál a kivonások után 3.502 autóval adott el többet a Toyota, ami több mint 32%-os különbséget jelent.

		összes eladott, db	piaci részesedés	reexport nélkül, db	reexport nélküli piaci részesedés	reexport nélküli helyezés
1.	Suzuki	15.732	12,9%	12.036	11,9%	2.
2.	**Toyota**	14.623	12,0%	14.281	14,2%	1.
3.	Skoda	11.310	9,3%	10.779	10,7%	3.
4.	Volkswagen	8.580	7,1%	7.249	7,2%	4.
5.	Ford	6.794	5,6%	3.377	3,4%	8.
6.	Kia	6.673	5,5%	6.463	6,4%	5.

A teljes újkishaszonjármű-piac (24.782 db, +19,5%)

A kishaszonjármű-piacon továbbra is a Ford vezet 7.075 autóval, több mint kétszer annyi járművet értékesített ebben a szegmensben, mint a második helyezett Toyota. Azonban az amerikai márka előnye jelentősen (824 autóra, 27%-ra) csökken, ha a kivonások utáni eredményeket nézzük. Kereken 3.500 kishaszonjármű értékesítésével őrzi a tavaly megszerzett második helyét a Toyota, amely az értékesítését nagyjából a teljes piac növekedésével egyező mértékben (13,7 %-al) növelte, így a 14,1%-os piaci részesedése alig (-0,7%) változott. A harmadik helyezett Renault 10%-kal növelte az eladásait, viszont a kivonások után 19,2%-os csökkenésről számolt be, így a Volkswagen 25 autóra, azaz 0,2%-ra megközelítette. Az Opel harmadával növelte az eladásait, aminek köszönhetően feljött az ötödik helyre.

		összes eladott, db	piaci részesedés	reexport nélkül, db	reexport nélküli piaci részesedés	reexport nélküli helyezés
1.	Ford	7.075	28,5%	3.914	21,7%	1.
2.	**Toyota**	3.500	14,1%	3.090	17,1%	2.
3.	Renault	3.127	12,6%	2.126	11,8%	3.
4.	Volkswagen	2.304	9,3%	2.101	11,6%	4.
5.	Opel	1.940	7,8%	1.412	7,8%	5.
6.	Mercedes	1.609	6,5%	1.383	7,7%	6.

2. A teljes magánvásárlói újautó-piac (41.323 db, +19,5%)

A magánvásárlói újautó-piac másfélszer akkorát nőtt, mint a flottákkal kiegészített teljes piac. Letaszították az első helyről a Toyotát: a magánvásárlók 8.701 új Suzukit vásároltak, ami azt jelenti, hogy a magyarországi gyárral rendelkező márka 38,4%-kal növelte az eladásait, amivel piacvezető lett (21% fölötti piaci részesedéssel). Bár a 16%-os piaci részesedéssel rendelkező Toyota eladásai alig csökkentek, ez 2024-ben már csak a második helyre volt elég. A harmadik helyezett Kiát még mindig jelentős mértékben, 3.903 autóval (145%-kal) múlta felül a Toyota, vagyis közel két és félszer annyi autót adott el, mint az amúgy jelentős, 23,8%-os növekedést elért koreai konkurense. Érdekesség, hogy a Nissan az akcióinak köszönhetően, hatalmas növekedést (136,5%) bemutatva feljött a negyedik helyre, megelőzve olyan – a magánvásárlók körében hagyományosan népszerű – márkákat, mint a Skoda és a Dacia. A román gyártónak két év alatt megfeleződtek a privát eladásai, így ezúttal csak a hatodik helyet szerezte meg 1.675 eladott autóval, pár tíz darabbal előzte meg az Opelt, a Hyundait és a Volkswagent.

		összes eladott, db	piaci részesedés	reexport nélkül, db	reexport nélküli piaci részesedés	reexport nélküli helyezés
1.	Suzuki	8.701	21,1%	8.686	21,1%	1.
2.	**Toyota**	6.594	16,0%	6.576	16,0%	2.
3.	Kia	2.691	6,5%	2.690	6,5%	3.
4.	Nissan	1.942	4,7%	1.922	4,7%	4.
5.	Skoda	1.868	4,5%	1.864	4,5%	5.
6.	Dacia	1.675	4,1%	1.675	4,1%	6.

A magánvásárlói újszemélyautó-piac (39.740 db, +21,5%)

Mivel a magánvásárlók alig vásárolnak haszonjárműveket, szinte be lehetne másolni ide az előző bekezdést, a számok csak minimálisan különböznek, továbbá a re-export is minimális. Privát vevőknek 8.659 személyautót értékesített (40%-os bővülés) a Suzuki, amivel átvette a vezetést a 3%-os növekedésről beszámoló, 6.272 eladott autóval biztos másodiknak számító Toyotától. Érdekesség, hogy a Ssangyong eladásai csak 2,1%-kal csökkentek, a koreai márka mégis a 6.-ról a 10. helyre esett vissza. A top10-ben rajta kívül csak a hatodik helyezett Daciának csökkentek az eladásai, a román márkának viszont jelentősebb mértékben (20,4%-kal).

		összes eladott, db	piaci részesedés	reexport nélkül, db	reexport nélküli piaci részesedés	reexport nélküli helyezés
1.	Suzuki	8.659	21,8%	8.645	21,8%	1.
2.	**Toyota**	6.272	15,8%	6.261	15,8%	2.
3.	Kia	2.691	6,8%	2.690	6,8%	3.
4.	Nissan	1.935	4,9%	1.915	4,8%	4.
5.	Skoda	1.868	4,7%	1.864	4,7%	5.
6.	Dacia	1.660	4,2%	1.660	4,2%	6.

A magánvásárlói újkishaszonjármű-piac (1.583 db, -15,3%)

Ebben az apró szegmensben visszavette az első helyet a Ford, pedig csak 1,9%-kal növelte az eladásait. Annak köszönhetően lépett előre, hogy a Toyota értékesítése 37,6%-kal, 322 kishaszonjárműre csökkent. A japán márka piaci részesedése azonban még így is 20% fölötti, nagy lemaradásban van tőle a harmadik helyezett Renault (11,6%-os piaci részesedés), pedig a francia márka az élmezőnyből egyedül tudott növekedni (15%-kal). Még a negyedik helyezett Isuzu is jelentős, 34%-os csökkenést volt kénytelen elkönyvelni.

		összes eladott, db	piaci részesedés	reexport nélkül, db	reexport nélküli piaci részesedés	reexport nélküli helyezés
1.	Ford	425	26,8%	423	27,0%	1.
2.	**Toyota**	322	20,3%	315	20,1%	2.
3.	Renault	184	11,6%	180	11,5%	3.
4.	Isuzu	105	6,6%	105	6,7%	4.
5.	Volkswagen	88	5,6%	88	5,6%	5.
6.	Mercedes	80	5,1%	80	5,1%	6.

3. A teljes új flottapiac (105.070 db, +11,9%)

A hazai flottapiacon visszavette az első helyet 2024-ben a Ford, köszönhetően annak, hogy közel 27,7%-kal, 12.491 darabra növelte az eladásait. A teljes magyarországi újautó-piacon a céges vásárlók összesen 11.529 új Toyotát vásároltak, ami azt jelenti, hogy a környezetbarát hibrid autóiról ismert japán márka 7,8%-kal növelte eladásait. Fordul a kocka, ha a kivonásoktól megtisztított piacot nézzük: ekkor a Ford 5.918 autóval a negyedik helyre esik vissza, mivel autói többségét külföldre értékesítette. A Toyotánál ezzel szemben minimális a re-export-aránya, így a japán márka a tisztított piacon már magabiztosan vezet 13,9%-os piaci részesedéssel, 6%-os növekedést bemutatva. A Fordon kívül az élmezőnyben még a Suzukinak (51,8%), a Renault-nak (36,1%), és a Nissannak (71,3%) jelentős a re-export-aránya.

		összes eladott, db	piaci részesedés	reexport nélkül, db	reexport nélküli piaci részesedés	reexport nélküli helyezés
1.	Ford	12.491	11,9%	5.918	7,6%	4.
2.	**Toyota**	11.529	11,0%	10.795	13,9%	1.
3.	Skoda	9.442	9,0%	8.915	11,5%	2.
4.	Volkswagen	9.301	8,9%	7.777	10,0%	3.
5.	Suzuki	7.290	6,9%	3.514	4,5%	8.
6.	Mercedes	5.825	5,5%	4.992	6,4%	5.

A flottavásárlói újszemélyautó-piac (81.871 db, +9,1 %)

Az élmezőnyben nem változott a márkák sorrendje. A Skoda megtartotta a tavaly megszerzett első helyét, bár 1%-nál kisebb növekedést ért el, de a második helyezett Toyota növekedése is csak 2,7% volt. Az 5%-os csökkenésről beszámoló Volkswagen maradt a dobogó alsó fokán, de mindössze egy tucat autóval előzte meg a jelentős, 18,2%-os növekedést bemutató Suzukit, amely azonban autói többségét (52%) külföldre értékesítette. Még ennél is nagyobb (58%) volt a re-export-aránya az ötödik helyezett Fordnál, amely a kivonások előtt 13,5%-os növekedésről, utánuk viszont 8,1%-os csökkenésről számolt be. A kivonások utáni eredményekben a legnagyobb növekedést a 6. helyezett BMW (22,8%), a 9. helyezett Nissan (62,7%), és a 19. helyezett Lexus (45,1%) produkálta.

		összes eladott, db	piaci részesedés	reexport nélkül, db	reexport nélküli piaci részesedés	reexport nélküli helyezés
1.	Skoda	9.442	11,5%	8.915	14,6%	1.
2.	**Toyota**	8.351	10,2%	8.020	13,1%	2.
3.	Volkswagen	7.085	8,7%	5.764	9,4%	3.
4.	Suzuki	7.073	8,6%	3.391	5,5%	7.
5.	Ford	5.841	7,1%	2.427	4,0%	10.
6.	BMW	5.115	6,2%	4.460	7,3%	4.

A flottavásárlói újkishaszonjármű-piac (23.199 db, +22,9%)

Ebben a piaci szegmensben a Ford őrzi az első helyét 6.650 eladott haszonjárművel, ami 43,5%-os növekedést jelent 2023-hoz képest. Az amerikai cég piaci részesedése 24,6%-ról 28,7%-ra nőtt. A kivonások után azonban nagyon lecsökken a Ford előnye, ugyanis majdnem minden második járművét (47,5%) külföldre értékesítette, és így nézve még csökkentek is az eladásai 3,3%-kal. A 3.-ról a 2. helyre lépett előre a Toyota, amely remek évet zárt: a kivonások előtt 24,1%-kal, a kivonások után 22,4%-kal növelte az eladásait, a Fordhoz képest mért 52,2%-os lemaradása re-export nélkül 20,5%-ra csökken. 2024 nagy vesztese a 2.-ról a 3. helyre lecsúszott Renault, amelynek a kivonások után 21,3%-kal csökkentek az eladásai, így a re-export nélküli toplistán nem is fér fel a dobogóra (a Volkswagen cseni el tőle a harmadik helyet 67 autós különbséggel). Az év nyertese az ötödik helyen álló Opel, amely kivonásokkal és azok nélkül is közel 40%-os növekedést könyvelhetett el.

	összes eladott, db	piaci részesedés	reexport nélkül, db	reexport nélküli piaci részesedés	reexport nélküli helyezés

1.	Ford	6.650	28,7%	3.491	21,2%	1.
2.	**Toyota**	3.178	13,7%	2.775	16,8%	2.
3.	Renault	2.943	12,7%	1.946	11,8%	4.
4.	Volkswagen	2.216	9,6%	2.013	12,2%	3.
5.	Opel	1.860	8,0%	1.333	8,1%	5.
6.	Mercedes	1.529	6,6%	1.303	7,9%	6.

4. A különböző járműszegmensek értékesítési eredményei

A Toyota az összeladásokat tekintve 16 kategóriában képviseltette magát, ebből kilencben került dobogóra valamelyik modelljével. Ha csak a magánvásárlókat vesszük figyelembe, akkor szintén kilenc kategóriában került be a legjobb háromba a japán márka, ha pedig csak a flottavásárlókat, akkor nyolcban dobogós. Viszont ha az igazán lényeges, re-exporttól megtisztított számokat vizsgáljuk, akkor az derül ki, hogy a Toyota már 12 kategóriában lett dobogós, és ebből ötöt meg is nyert. A re-export nélküli magánvásárlásoknál 11, a re-export nélküli flottavásárlásoknál pedig szintén 12 kategóriában került az első háromba a japán autógyártó valamelyik modelljével, és utóbbiak felében az első helyet is elhozta.

Miniautók (A szegmens)
(2.221 db, -26,7%)

A teljes miniautó-piacon 38,5%-os, a megtisztítotton 49,2%-os piaci részesedéssel toronymagasan az első a Toyota Aygo X. Újdonság, hogy már a re-exporttal együtt is vezeti a kategóriát, ugyanis az idősödő Fiat/Abarth 500 iránt felére csökkent a kereslet (és annak is több mint a fele re-export volt). 2025-ben a Suzuki Ignis és a Fiat Panda is befejezi a pályafutását, utóbbit a Grande Panda váltja, amely azonban egy méretkategóriával magasabb osztályba fog tartozni.

		összes eladott, db	piaci részesedés	reexport nélkül, db	reexport nélküli piaci részesedés	reexport nélküli helyezés
1.	**Toyota Aygo X**	855	38,5%	844	49,2%	1.
2.	Fiat 500/Abarth 500	702	31,6%	321	18,7%	2.
3.	Suzuki Ignis	302	13,6%	249	14,5%	3.
4.	Hyundai i10	164	7,4%	110	6,4%	5.
5.	Kia Picanto	159	7,2%	155	9,0%	4.
6.	Fiat Panda	22	1,0%	19	1,1%	6.

Kisautók (B szegmens)
(8.539 db, +12,9%)

Az új Suzuki Swift komoly kihívója lett a korábban egyeduralkodó Toyota Yarisnak, kétszer annyi fogyott belőle, mint a leváltott elődjéből egy évvel korábban. A teljes piacon a Swift 185 autóval le is taszította a trónról a Yarist, viszont a kivonások után az enyhe csökkenést produkáló Toyota megőrizte az első helyét – szoros versenyben – a teljes és a flottapiacon is. 2024 kisautópiacának egyik vesztese az Opel Corsa, amely a másodikról a harmadik helyre esett vissza amiatt, hogy 19,6%-kal (a kivonások után 34,7%-kal) kevesebb kelt el belőle, mint 2023-ban. Szintén sok vásárlót (25,3%-ot) vesztett a Skoda Fabia, amely a hetedik helyre esett vissza a negyedikről. 2024 egyik nagy nyertese a Renault Clio, amelyből a frissítés miatt több mint kétszer annyi fogyott, mint egy évvel korábban, és ezzel kis híján a dobogóra is felkapaszkodott.

		összes eladott, db	piaci részesedés	reexport nélkül, db	reexport nélküli piaci részesedés	reexport nélküli helyezés
1.	Suzuki Swift	1.867	21,9%	1.621	23,4%	2.
2.	**Toyota Yaris**	1.682	19,7%	1.635	23,7%	1.

3.	Opel Corsa	1.028	12,0%	628	9,1%	4.
4.	Renault Clio	1.003	11,7%	689	10,0%	3.
5.	Hyundai i20	726	8,5%	442	6,4%	6.
6.	Dacia Sandero	713	8,3%	547	7,9%	5.

Kis szabadidő-autók (B-SUV szegmens)

(20.292 db +13,0%)

A ráncfelvarráson átesett, hazai gyártású Suzuki Vitara továbbra is magabiztosan uralja a kategóriát, a magánvásárlók és a flottavásárlók körében is. A teljes piacot tekintve a modellváltáson átesett, 17,3%-os növekedést produkáló Dacia Duster lett a második és a lényegében stagnáló, frissített Toyota Yaris Cross a harmadik. Azonban a kivonások után kiderül, hogy valójában a Toyota lett a második legkeresettebb kis SUV 2024-ben, mivel több mint 350 autóval előzte meg román riválisát. A szintén frissített Ford Puma megőrizte a negyedik helyét tavalyról, de jelentősen, 38,2%-kal (kivonások után 66,4%-kal) növelte az eladásait, amelyeknek viszont több mint a fele külföldre ment. Modellváltáson esett át a kínai MG ZS, és feljött az előkelő ötödik – sőt, a kivonások után a negyedik – helyre. A szintén átdolgozott Renault Captur hiába növelte 157%-kal (kivonások után 117,5%-kal) az eladásait, ez is csak a hatodik helyre volt elég számára ebben a rendkívül népszerű (a második legnagyobb darabszámot produkáló) kategóriában.

		összes eladott, db	piaci részesedés	reexport nélkül, db	reexport nélküli piaci részesedés	reexport nélküli helyezés
1.	Suzuki Vitara	6.883	33,9%	4.610	32,9%	1.
2.	Dacia Duster	2.920	14,4%	1.795	12,8%	3.
3.	**Toyota Yaris Cross**	2.182	10,8%	2.149	15,3%	2.
4.	Ford Puma	1.334	6,6%	579	4,1%	7.
5.	MG ZS	1.137	5,6%	1.058	7,5%	4.
6.	Renault Captur	840	4,1%	620	4,4%	6.

Kompakt autók (C szegmens)

(15.289 db, +11,1%)

A legszorosabb küzdelem ebben ismét a kategóriában volt az első helyért, a Kia Ceedből mindössze 4 (!) darabbal fogyott több, mint a kétféle öntöltő hibrid hajtással, valamint háromféle karosszériával kapható Toyota Corollából. A kivonások után azonban a Toyota kerül az első helyre (a flottapiacon kivonások nélkül is), igaz, az előnye mindössze 45 autó a koreai konkurenshez viszonyítva. Harmadával növelte eladásait, és stabilan őrzi a harmadik helyet a frissített Volkswagen Golf, a negyedik helyre pedig a 56%-os (kivonás után 37,4%-os) növekedést produkáló Hyundai i30 jött fel, pedig régi modellről van szó. Mivel megérkezett az új nemzedéke, 60,7%-kal (kivonások után 33,6%-kal) nőttek az Opel Astra eladásai is, így a rüsselsheimi modell feljött a hatodik helyre, közvetlenül a Skoda Scala mögé, amelyből azonban a kivonások után kétszer annyi kelt el, mint az Opelből.

		összes eladott, db	piaci részesedés	reexport nélkül, db	reexport nélküli piaci részesedés	reexport nélküli helyezés
1.	Kia Ceed	3.130	20,5%	2.957	21,2%	2.
2.	**Toyota Corolla**	3.126	20,4%	3.002	21,5%	1.
3.	VW Golf	2.048	13,4%	1.803	12,9%	3.
4.	Hyundai i30	1.237	8,1%	1.066	7,6%	5.
5.	Skoda Scala	1.107	7,2%	1.073	7,7%	4.
6.	Opel Astra	805	5,3%	533	3,8%	7.

Kompakt szabadidő-autók (C-SUV szegmens)

(22.017 db, +20,8%)

A legnagyobb darabszámú kategóriában a hazai gyártású Suzuki S-Cross még mindig toronymagasan vezet, viszont figyelemre méltó, hogy a második generációs, plug-in hibrid hajtással is kapható Toyota C-HR-t milyen jól fogadták a vásárlók: azonnal a második helyen találta magát a kivonások után (a kivonások nélkül azonban a nagy árengedménnyel kínált, ezért két és félszeres növekedést bemutató Nissan Qashqai letaszította a második helyről). A Toyota még egy modellel, a Corolla Cross-szal is befért a legjobb négybe, a Corolla család SUV tagja a hatodik helyről jött föl annak köszönhetően, hogy több mint 30%-kal nőtt iránta a kereslet. Meglepetésre a tisztán elektromos kínai modell, a BYD Atto 3 már az első évében bejött a top 10-be (a kilencedik lett), közel 600 fogyott belőle kivonások előtt és után is.

		összes eladott, db	piaci részesedés	reexport nélkül, db	reexport nélküli piaci részesedés	reexport nélküli helyezés
1.	Suzuki S-Cross	6.607	30,0%	5.484	30,0%	1.
2.	Nissan Qashqai	3.423	15,5%	1.803	9,9%	3.
3.	**Toyota C-HR**	2.388	10,8%	2.346	12,9%	2.
4.	**Toyota Corolla Cross**	1.492	6,8%	1.469	8,0%	4.
5.	Ssangyong Korando	1.119	5,1%	1.109	6,1%	5.
6.	Volkswagen T-Roc	971	4,4%	647	3,5%	6.

Középkategóriás szabadidő-autók (D-SUV szegmens)

(13.277 db, +33,1)

Ennek a kategóriának nőtt a legnagyobb mértékben az összeladása 2024-ben. Bár az ötéves Toyota RAV4 iránt még mindig csak minimálisan, 8,8%-kal csökkent a kereslet, a modell az elsőről a negyedik helyre csúszott vissza a nagy növekedést produkáló konkurensek miatt (más kérdés, hogy az előtte végzők a méretük alapján inkább a C-SUV szegmensbe illenének, és akkor nem lenne kérdéses a RAV4 első helye). A Toyota a kivonások után azonban még mindig a második a teljes piacon és a flottáson is, a privát vevők körében pedig kivonások nélkül is ezüstérmes. Az abszolút első helyezett Ford Kuga megduplázta az eladásait 2024-ben, de ez szinte csak a re-exportjának köszönhető (anélkül szerényebb, 23,4%-os növekedést produkált). Jól szerepelt a frissített Kia Sportage is, amely több mint a harmadával növelte az eladásait, és a kivonások után vezeti a kategóriát. Dobogós a testvérmodellje, a Hyundai Tucson is, bár tízből hat példánya külföldre került, és a kivonások után a hatodik helyen áll, 39,5%-os csökkenést bemutatva. A top 6 legnagyobb növekedését az ötödik helyen álló Nissan X-Trail mutatta be, ugyanis a kivonások előtt 163,3%-kal, utána pedig 65,8%-kal nőtt az értékesítése az akcióknak köszönhetően.

		összes eladott, db	piaci részesedés	reexport nélkül, db	reexport nélküli piaci részesedés	reexport nélküli helyezés
1.	Ford Kuga	2.101	15,8%	1.001	9,8%	4.
2.	Kia Sportage	2.076	15,6%	2.065	20,2%	1.
3.	Hyundai Tucson	1.581	11,9%	677	6,6%	6.
4.	**Toyota RAV4**	1.415	10,7%	1.402	13,7%	2.
5.	Nissan X-Trail	1.248	9,4%	534	5,2%	7.
6.	Skoda Kodiaq	1.244	9,4%	1.198	11,7%	3.

Nagy szabadidő-autók (E-SUV szegmens)

(1.737 db, +7,6%)

Szoros verseny alakult ki ebben a szegmensben is, a Volkswagen Touareg csak öt darabbal tudta megelőzni a Mazda CX-60-ast, amely azonban a kivonások után (és a magánvásárlók körében kivonások nélkül is) már vezet. A Kia Sorento iránt 33%-kal csökkent a kereslet, így a harmadik helyre csúszott vissza, mögötte a hétszemélyes hibrid Toyota, a Highlander található, amely viszont több mint megduplázta az eladásait egyetlen év alatt. A J150-es Toyota Land Cruiser még kifutó modellként is népszerű volt, az idén érkező utód, a J250-es nemzedék majd átrajzolhatja az erőviszonyokat, ha kap belőle eleget 2025-ben az importőr.

		összes eladott, db	piaci részesedés	reexport nélkül, db	reexport nélküli piaci részesedés	reexport nélküli helyezés
1.	Volkswagen Touareg	335	19,3%	314	19,1%	2.
2.	Mazda CX-60	330	19,0%	327	19,9%	1.
3.	Kia Sorento	293	16,9%	287	17,5%	3.
4.	**Toyota Highlander**	216	12,4%	192	11,7%	4.
5.	**Toyota Land Cruiser**	122	7,0%	114	6,9%	5.
6.	Land Rover Defender	89	5,1%	73	4,4%	6.

Közép- és felső-középkategóriás-autók (D-E szegmens)

(10.616 db, +11,9%)

A magánvásárlók körében 61%-os, a flottásoknál 57%-os piaci részesedésével a nemrég frissült Skoda Octavia kiütéssel győz ebben az egyre kevesebb modellel rendelkező, klasszikus szegmensben. Érdekesség, hogy az első négy helyen műszakilag szinte azonos felépítésű, MQB-alapokra épülő típusok találhatók a Volkswagen-konszerntől. Szép teljesítmény az alapvetően az amerikai piacra fejlesztett Toyota Camrytől, hogy a német/cseh kvartett mögött magabiztosan őrzi az ötödik helyet, idén a frissítése miatt még előrébb léphet.

		összes eladott, db	piaci részesedés	reexport nélkül, db	reexport nélküli piaci részesedés	reexport nélküli helyezés
1.	Skoda Octavia	6.097	57,4%	5.807	56,8%	1.
2.	Skoda Superb	1.203	11,3%	1.188	11,6%	2.
3.	Volkswagen Passat	1.198	11,3%	1.134	11,1%	3.
4.	Volkswagen Arteon	781	7,4%	778	7,6%	4.
5.	**Toyota Camry**	418	3,9%	414	4,1%	5.
6.	BYD Seal	355	3,3%	355	3,5%	6.

Sportautók (S szegmens)

(454 db, -18,8%)

A Ford Mustang a 19%-os csökkenéssel is megőrizte az első helyet, a második helyre pedig a 60%-os növekedést produkáló Mazda MX-5 jött fel. Azonos eredménnyel harmadik az új Mercedes-AMG GT és a Toyota GR 86, előbbi 34,4%-os, utóbbi 48,3%-os növekedést produkált 2024-ben. Érdekesség, hogy a Toyota testvérmodellje, a Subaru BRZ is befért a top 10-be 14 eladással.

		összes eladott, db	piaci részesedés	reexport nélkül, db	reexport nélküli piaci részesedés	reexport nélküli helyezés
1.	Ford Mustang	68	15,0%	n.a.	n.a.	n.a.
2.	Mazda MX-5	48	10,57%	n.a.	n.a.	n.a.
3.	Mercedes-AMG GT	43	9,47%	n.a.	n.a.	n.a.
3.	**Toyota GR 86**	43	9,47%	n.a.	n.a.	n.a.
5.	Porsche 911	34	7,49%	n.a.	n.a.	n.a.
6.	BMW Z4	25	5,51%	n.a.	n.a.	n.a.

Közepes méretű kishaszonjárművek (MDV szegmens)

(5.014 db, +105,1%)

Fölényes Ford-győzelem ebben a szegmensben, a magán- és flottavásárlók között is első Transit Customból több mint ötször annyi fogyott, mint a második helyezett Volkswagen Transporterből, amelynek idén érkező utóda már a Transit Customon alapul. A top 6-ban a Ford után a negyedik helyezett Toyota Proace eladásai nőttek a legnagyobb mértékben, több mint 80%-kal kivonások előtt és után is. Csak 14 autóval maradt le a dobogó alsó fokát elfoglaló Renault Trafictól, a kivonások után azonban simán megelőzi a franciát.

		összes eladott, db	piaci részesedés	reexport nélkül, db	reexport nélküli piaci részesedés	reexport nélküli helyezés
1.	Ford Transit Custom LCV	2.797	55,8%	979	36,4%	1.
2.	Volkswagen Transporter	472	9,4%	407	15,0%	2.
3.	Renault Trafic	398	7,9%	230	8,5%	5.
4.	Toyota Proace	384	7,7%	368	13,6%	3.
5.	Opel Vivaro	365	7,3%	233	8,6%	4.
6.	Mercedes Vito	242	4,8%	195	7,2%	6.

Közepes méretű kishaszonjárműből kialakított mikrobuszok (MDV PC szegmens)

(3.140 db, -18,6%)

A Transit a soküléses mikrobuszok között is verhetetlen, még akkor is, ha az igényesen berendezett személyszállító verzióját Tourneo Customnak hívják. Biztos második a Renault Trafic a kivonások után is, pedig minden harmadikat külföldre vittek belőle. Nem zárt jó évet a Toyota Proace Verso, az ötödik helyre csúszott vissza, mert fele annyi fogyott belőle, mint 2023-ban.

		összes eladott, db	piaci részesedés	reexport nélkül, db	reexport nélküli piaci részesedés	reexport nélküli helyezés
1.	Ford Tourneo Custom	1.459	46,5%	356	20,4%	1.
2.	Renault Trafic	450	14,3%	277	15,9%	2.
3.	Ford Transit Custom	267	8,5%	248	14,2%	3.
4.	Volkswagen Multivan	264	8,4%	231	13,2%	4.
5.	**Toyota Proace Verso**	204	6,5%	199	11,4%	5.
6.	Volkswagen Transporter	156	5,0%	144	8,2%	6.

Kompakt méretű kishaszonjárművek (CDV szegmens)

(4,836 db, +4,3%)

Ebben a szegmensben nagyon kicsik a különbségek. A Renault Express Van ugyan megtartotta az első helyet, de a kivonások után a negyedik helyre szorul, és a privát vevők legkedveltebb modellje, a Toyota Proace City veszi át tőle a vezetést, megelőzve a Volkswagen Caddyt. Jelentősen (41,3-57,2%-kal) nőttek az Opel Combo és a Mercedes Citan eladásai, így ezek a modellek is bekerültek a legjobb ötbe.

		összes eladott, db	piaci részesedés	reexport nélkül, db	reexport nélküli piaci részesedés	reexport nélküli helyezés
1.	Renault Express Van	771	15,9%	583	13,2%	4.
2.	**Toyota Proace City**	710	14,7%	701	15,9%	1.
3.	Volkswagen Caddy	675	14,0%	646	14,6%	2.
4.	Opel Combo	650	13,4%	621	14,1%	3.

5.	Mercedes Citan	458	9,5%	430	9,7%	5.
6.	Peugeot Partner	338	7,0%	322	7,3%	6.

Kompakt kishaszonjárműből kialakított személyszállító egyterűek (CDV PC szegmens)

(1.213 db, +70,4%)

A nagycsaládosok kedvelt egyterűje, a Toyota Proace City Verso a magánvásárlók körében re-exporttal is vezet, de a flottás és az abszolút listán is fölényesen nyer a kivonások után, ugyanis több mint kétszer annyi fogyott belőle, mint a második helyezett Volkswagen Caddy Life-ból. Kivonások nélkül az új Ford Tourneo vezeti a kategóriát abszolútban és a flottások között is, viszont nála a re-export aránya kiugróan magas, 86,8%.

		összes eladott, db	piaci részesedés	reexport nélkül, db	reexport nélküli piaci részesedés	reexport nélküli helyezés
1.	Ford Tourneo Courier	416	34,3%	55	7,3%	4.
2.	**Toyota Proace City Verso**	376	31,0%	368	48,7%	1.
3.	Volkswagen Caddy Life	163	13,4%	149	19,7%	2.
4.	Ford Tourneo Connect	72	5,9%	62	8,2%	3.
4.	Opel Combo Life	72	5,9%	19	2,5%	8.
6.	Mercedes Citan	41	3,4%	35	4,6%	5.

Személyautóból kialakított kishaszonjárművek (SDV szegmens)

(529 db, +13,3%)

Megszűnt a Suzuki Jimny Van és a Fiat Panda Van forgalmazása, így a Citroën C3 Van vette át a vezetést. A második helyre jött fel az elektromos Dacia annak köszönhetően, hogy megduplázta az eladásait. A Toyota Yaris Van eladásai minimális csökkenést mutattak.

		összes eladott, db	piaci részesedés	reexport nélkül, db	reexport nélküli piaci részesedés	reexport nélküli helyezés
1.	Citroën C3 Van	248	46,9%	247	46,9%	1.
2.	Dacia Spring Van	120	22,7%	119	22,6%	2.
3.	Dacia Duster Van	90	17,0%	90	17,1%	3.
4.	**Toyota Yaris Van**	71	13,4%	71	13,5%	4.
5.						
6.						

Pickupok (PUP szegmens)

(5.307 db, +9,9%)

A Toyota Hilux ismét visszaverte a Ford Ranger támadását, és megőrizte a vezetést, bár a kivonások előtt nagyon szoros volt a verseny köztük. A kivonások után azonban a Toyota értékesítési eredménye másfélszer akkora, mint a Fordé. Idén jön a Hilux takarékosabb, lágy hibrid változata, ami segíthet neki az élen maradni. Hatalmas a konkurencia hátránya a két éllovas mögött. A top 6-ban egyedül az új Volkswagen Amarok mutatott kiugróan nagy, 127,2%-os (a kivonások után 99,3%-os) növekedést, de ezzel együtt is csak a negyedik helyet tudta megszerezni.

		összes eladott, db	piaci részesedés	reexport nélkül, db	reexport nélküli piaci részesedés	reexport nélküli helyezés
1.	**Toyota Hilux**	2.262	42,6%	1.878	49,2%	1.

2.	Ford Ranger	2.215	41,7%	1.198	31,4%	2.
3.	Isuzu D-MAX	368	6,9%	345	9,0%	3.
4.	Volkswagen Amarok	359	6,8%	299	7,8%	4.
5.	Ssangyong Musso Grand	92	1,7%	89	2,3%	5.
6.	Jeep Gladiator	7	0,1%	6	0,2%	6.

Fotók: *Toyota, Lexus*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/hazai-hirek/majdnem-minden-hatodik-autot-a-piacvezeto-toyota-vagy-a-kiugro-novekedest-bemutato