



A CONSTELLATION REPÜLŐGÉP-ANYAHAJÓN

Del-Vietnam partjainál csúszkál a VII. amerikai flotta Constellation nevű repülőgép-anya hajója, amelynek fedélzetén rakétákkal szerelik fel a VDK bombázásra induló amerikai repülőgépeket. Nem minden repülőgép térszása a bevetésről...



HAIPHONG

A Da Nang sugárúton látható a héttagú Tran Huu család. Valamennyien megsérültek a terrorbombázás során



CIRKÁLÓK, BÁRKÁK HELYETT KISKOCSIK

Az autó olyan árucikk, amelynek eladási forgalma erősen reagál a politikai és a gazdasági eseményekre. Világszerte rohamos gyorsasággal terjednek a kiskocsik. Az amerikai cirkálók és bárkák népszerűsége pedig egyre csökken, különösen Nyugat-Európában. Az Automotive News című magazin kimutatása szerint a tradicionális nagyméretű autók — a Buick, a Plymouth, a Lincoln és az Oldsmobile — eladása erőteljesen hanyatlott: 1964-ben az USA-ban eladott autók 54 százalékában még a fenti gépkocsik voltak, ma már ez az arány csak 35 százalék körül mozog.

A „három nagy” megdőbbenése

Az a furcsa helyzet állt elő, hogy az USA, a világ első számú autópári hatalma, évi 10 és fél millió darabos termelésével lemaradt az olcsó és az igényeknek megfelelő kivitelű kiskocsi gyártásában. Nem volt mit tenni, csaknem 2 millió autót kellett behozni, hogy a hazai igényeket kielégíthessék. Az amerikai piac hamarosan megjelentek a nyugatnémet Volkswagen, a japán Toyota és a British Leyland üzletemberei és nem sokkal ezután megindult az exportgépkocsik áradata.

Az amerikai autópári óriásai, a „három nagy” — a General Motors, a Ford és a Chrysler — később ebredt és kénytelen volt tudomásul venni, hogy hiányzik a megfelelő gyakorlat a kiskocsi tervezésében és gyártásában. Az első megdőbbenés perci azonban elmúltak és igencsak hamar saját kiskocsikkal jelent meg a piac. A General Motors Vega, a Ford pedig Pinto néven hozott forgalomba kiskocsikat. Chryslerék sem akarnak lemaradni a vetélytársak mögött és az első negyedik évben piacra dobják a még név nélküli R 429-es típust. Mindezek ellenére a nyugat-európai és japán gyáraknak nem kell attól tartaniuk, hogy az USA-ba irányuló kivitelük jelentősen csökken. A magyarázat igen egyszerű: a „Made in

USA” kiskocsi mar most drágábbak, mint európai és japán vetélytársaik. A Pinto 1919, a Vega 2090 dolláros árral indult, ugyanakkor a VW 1845, a Toyota pedig 1798 dollárért kapható.

A Chrysler ügyes húzással igyekszik csökkenteni a japánok behatolását az USA-ba, egyben előkészíti saját, világméretű expanzióját. Megállapodást kötött a japán Mitsubishi Motorsszal, miszerint 35 százalékos részesedést vállal annak tőkéjében. Következő lépésként a japán és amerikai cég Chrysler és Mitsubishi kiskocsikat hozott forgalomba Dodge Colt néven. Az egész akció részese a „három nagy” versenyének a vásárlók meghódításáért.

A Chrysler Európában

Mi a helyzet az óceán inenső partján, Nyugat-Európában? Dr. Giovanni Angelli, az olasz FIAT elnöke a közelmúltban kijelentette, hogy a következő tíz évben évente csak két-három százalékkal bővül a nyugat-európai autópiacon az elmúlt évek átlag hétszázalékos növekedésével szemben. Az európai autópiacon szerint részben kapacitásfeleslegben szenved, részben a nyolc nagy csoport ádáz versenyének hatása alatt áll.

Az Európában előállított személygépkocsik egyötöde exportra kerül. Nagy konjunktúrájuk van a sportkocsiknak, mert az amerikai vásárlók szívesebben veszik a nyugat-európai sportautókat, mint a hazaiakat. A Jaguar—E típus 80 százaléka az USA-ban talál vevőre, de a tengerentúlon népszerű még a Mercedes 350 SL, a VW Porsche, az Opel GT és a Leyland TR6 is.

Az amerikai óriáströsztök sem ülnek babérjaikon és mindent elkövetnek, hogy egyre nagyobb részesedésre tegyenek szert az európai piacon. Legismertebb európai típusaik az Opel, a Vauxhall, a Simca és a Hillmann. A „három nagy” hatalmas európai leányvállalatokkal, érdekeltségekkel rendelkezik. A Chrysler például 1970-ben

csaknem 600 ezer autót értékesített Európában, s ezeknek döntő többségét a spanyol a francia, és az angol leányvállalatok állították elő. Az Audi és az NSU céget is bekebelezte Volkswagen tiszta nyeresége az utóbbi időben az emelkedő forgalom ellenére csökkent. A VW a világ első számú autóexportőre, gépkocsijait 140 országban árusítják, teljes kivitelének — az összerterelés 55 százaléka — egyharmada az USA-ba irányul. A gyár szerelőcsarnokait naponta csaknem 18 ezer autó hagyja el. A legnagyobb európai autógyárak 1970-ben a következők voltak: Volkswagen—Audi—NSU 1,93, Renault 1,9, FIAT csoport 1,69 milliós személy- és tehergépkocsi-termeléssel. Igen jelentős még a British Leyland (Austin-Morris, Triumph, Rover, Jaguar), a francia Citroën, az NSZK-beli Mercedes Benz és BMW, a svéd Volvo és Saab, valamint a holland DAF csoportosulás éves termelése is.

Áremelkedés, áremelkedés

A japán behatolástól Európában még nem kell tartani, de ez nem azt jelenti, hogy a felkelő nap országának gépkocsiipara nem kívánja termelékével tömegesen elárasztani a piacot. Hosszú távú terveik között szerepel az európai előretörés is. Ma még Nyugat-Európában kevés japán kocsi látni. Az előkészületek azonban már megtörténtek.

Gondot jelent elsősorban a vásárlóknak az állandó áremelkedés. Tavaly a VW átlagosan 4,9; a GM 0,9; a Ford 1; a Chrysler 4,5 százalékkal emelte autójának árát. Egyes becslések szerint a következő 3-4 évben az amerikai autópiacon 30 százalékos áremelkedés várható. Ez azt jelenti, hogy 1975-ben a vevők a jelenlegi 2640 helyett 3840 dollárt fognak fizetni egy Fordért. A személyautók árnövekedését több tényező befolyásolja: a munkások által kiharcolt béremelések, a növekvő infláció és az emelkedő nyersanyagárak. Es ide kell sorolni a biztonsági és légtisztaságot védő berendezések felszerelését is. 1973-tól már tömegmerekben alkalmazták a szűrő, a tisztító és az újfajta biztonsági berendezéseket, így érhető az 1975-re jóslott 30 százalékos áremelkedés.

Várható tehát, hogy a következő években egyre ádázabb konkurenciaharc alakul ki. A versenyt azok a vállalatok bírják leginkább, amelyek évente legalább 1 millió személyautót gyártanak.

Gonda György
Lőrincze Péter

ÍGY KÉSZÜL A POLSKI FIAT

MADE IN POLAND

ZBIGNIEW LEWANDOWSKI felvételei

— Mi a véleménye erről a kocsiról?

A kérdés egy Polski Fiatban hangzott el, a címzett a Volántaxi sofőrje, Kovács Árpád.

— En szerzem — válaszolta. — Kérdetben gyanakodtam ugyan. Tudja, mégsem az eredeti. De most már azt mondom, bár a sajátom lenne. Persze vannak a kocsinak gyenge pontjai, de helyiknek nincsenek? Ez alól még a Mercedes sem kivétel.

A kérdésre néhány nappal azután került sor, hogy hazajöttem arsóból, ahol alkalmam volt meglátogatni a Zera Műveket. Itt készílik — nyebek között — a Polski Fiatot is.

Huszonnyolc év az átlag

A VI-os években kezdtük. Európában egyik legmodernebb mozgatót sorát szerelték itt össze. Nehéz visszaidézni a hangulatot, azt a bizonyást, amit ezek az emetes automata-alkalmas rendjűkkel keltenek. A hatalmas csarnok egyik pontján egy ügyes szerelő elindul egy kis kátrész. Mire végigjárja a konveijeron a szemlélő a következő len útját, a követhetetlen útját, a főgőg Polski Fiat-motor lesz belőle. Több emelet magasságban dolgoznak emberek, a konveijer út, több kilométer hosszú.

Az embe k cselekvése korlátozott. A szerszámok felátomatái a csavarhűző például egyszerűen hat munkásnak hűz meg. A helyezni csak rá kell felfüggeszteni a gépet.

— Milyen munkásállomány össze ele? — kérdezem.

— Huszonnyolc év az átlagéletkor — válaszolja Ryszard Górcz. — A munkások ny része szakmunkás, akik még külön tanfolyamot is el kellett végezniük.

— De hány órét rutinműveleteket végeznek félautomaták — vetem ellen.

— Az igazán különleges szakértelm viszonylag ritkán van itt, de akkor viszont nál inkább. Például a szaki elromlik. A szaki nem állhat le...

Jellemző a gyár méreteire, hogy hektáryni területet foglal el, mégpedig beépített területen, tehát ott, ahol karékoskodni kellett. A karékoskodni természetesen a foglalkoztatottak átlagosan 2702 zlotyolt (háromszázalakkal több, mint három éve), ami lassabb a lengyel ipari árnál.

Elit csapa! Következő a karosszériakészítő zsem. Óriási



Az utolsó simítások. Nem tökéletes a lámpakeret, igazítani kell a szigetelésen, de hátul már csak a csomagtartó kimosása van hátra

holland présgépeken készül a kocsiszekrény, a motorházteret. Az emberek csak továbbbírták a felfüggesztett munkadarabokat, tehát csak kiszolgálják a gépet. Mégsem nélkülözhető innen sem a legmagasabbban kvalifikált szakértelm. A két gép között áll egy munkás, aki fakalapáccsal „fazonirozza” a már formálódó lemezeket. Tulajdonképpen a gép „slamposágát” üti helyre egy-két jól irányzott ütése.

Amott ónjáró ponthegesztőn dolgoznak. A munkások odateszik a lemezre a darun lógó, villaszerű vasos szerszámot, a sűrített levegő odanyomja a lemezhez, szikra pattan, egy mozdulat, s mindez megismétlődik néhány milliméterrel odébb. Így fut végig bámulatos gyorsasággal az

éleken. Hihetetlenül nagy a zaj, s gyors munkatempó. A hegesztők ennek megfelelően 3000 zloty felett keresnek, pedig ide elsősorban csak begyakorlottság szükséges.

Csapatokban dolgoznak, ők így nevezik a brigádokat. A műhely vezetősége gondoskodik, hogy az „elit” csapatok olyan munkára kerüljenek, ahol ki tudják „adni”, ami bennük van, s így elérjék a csúcsmagasságot a fizetésben. Érhető, hogy nagy a versengés bekerülni a legjobbak közé.

Ennek azonban feltételei vannak. A mérlegeléskor visszamenőleg előveszik a munkalapokat, s házi vizsgálatot kell tenni a csapat színe előtt.

A műhelyek sarkában világító díszpécserközpontok. Nyomon követhető rajtuk a szalag. Sőt a festő-

műhelyben mindegyik megfestendő kocsiszekrény is. Itt például kéz érintése nélkül kerül fel a lemezre az alapfesték és a zománc, illetve törtenik a szárítás. Évente 51 ezer Polski Fiat készül itt.

A győtrőpadon

A legérdekesebb a vég-szerelése. A szalagról legurul a frissen elkészült kocsi. Egy munkás érte jön. Begyűjtja a motort, s a győtrőpadra vezeti. Körülbelül fél perc áll a rendelkezésére. Persze mindegy nagyon egyszerűnek tűnik. Am mi van akkor, ha a motor nem indul el? Félretolni nem lehet. Ilyenkor meg kell találni a hibát, s egy csavarhűző meg egy fogó segítségével ki kell korrigálni. (Elvileg csak valamely beállítási hiba jöhet közbe.) Örökig lehetne bámulni ezt a munkát. Egyébként ide a gyár legjobb szerelőit állítják — érhetően. Hiszen a szalag ontja magából az újabb és újabb kocsiakat. A végén egypercnyi fennakadás több óras kiesést jelent az egész gyárban.

A győtrőpad nem egyéb két acél hengerpárnál. A kocsi hátsó kerekével ráállnak a hengerekre. Felpörgetik a motort, amíg a kilométeróra a százhuszas tempót nem jelzi. Ekkor hirtelen totális fék következik, majd újabb „túra”. Itt mindig akad egy-két bármész munkás, akinek erre visz az útja, s megáll egy percre, annyira érdekes, látványos a harci zajjal aláfestett művelet.

Ezután az esetleges sérüléseket igazítják ki, majd kigördül a legeslegújabb Polski Fiat az udvarra.

H. P.



AZ OPEL REKORDNAK VALTOZATLANUL NAGY SIKERE VAN



