

Szalon-spicc

A VILÁG AUTÓGYÁRAI MODELLVÁLTÁSSAL ÉS ALTERNATÍV MOTOROKKAL KÉSZÜLNEK A HARMADIK ÉVEZREDRE.

Az elmúlt hónapokban megrendezett tokiói, detroiti és genfi autószaalonok sztárjai főként azok a modellek voltak, amelyek elektromos, vagy úgynevezett alternatív hajtómotorral készültek. Ez utóbbi azt jelenti, hogy a motor átkapcsolós, vagyis benzines és elektromos üzemmódban is működik. A merészebb formák, az eddiginél korszerűbb anyagok és a nagyobb biztonság mellett ismét az energiatakarékos megoldásokat helyezik előtérbe. Az ilyen újdonságok mellett persze még ma is a hagyományos, benzines, dízelautóké a legnagyobb piaci érdeklődés.

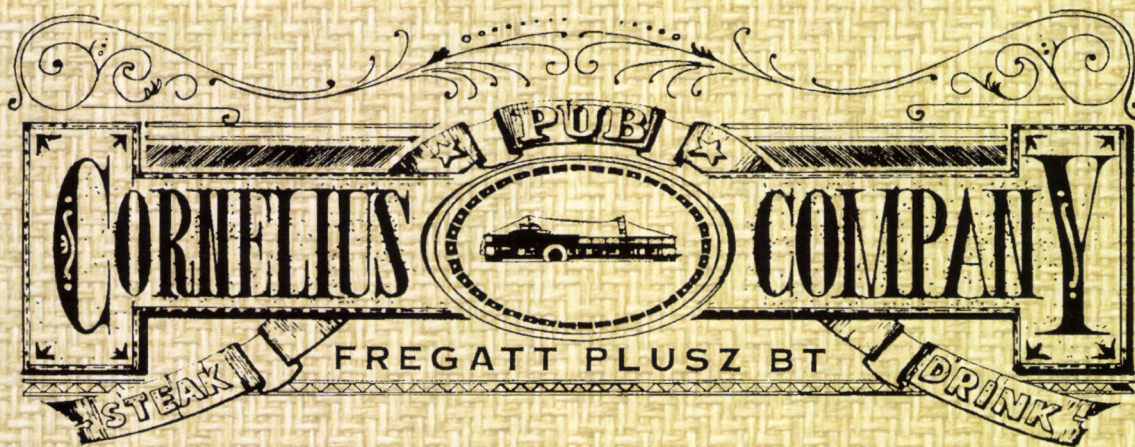
A patinás autóiipari bemutatók minden korábbinál jobban utalnak a világ autóiiparának jelenlegi helyzetére, a mind kevesebb számú gyártónak a piaci részesedés megtartása, illetve növelése érdekében tett küzdelmére. 1996-ban a világon 38, tavaly 39,9 millió gépkocsit gyártottak. Az autóiipar termelési értéke meghaladja az 1000 milliárd dollárt, a foglalkoztatottak száma több mint tízmillió. Az előrejelzések szerint 2000 körül a világ autógyárai évente 80 millió kocsit dobnak piacra, de fizetőképes kereslet csak 60 millióra lesz. Ebben a helyzetben érhető, hogy a technikai megoldások, a modellváltások, az ár, az értékesítés utáni szolgáltatások területén a gyártók mindent bedobnak. Nem véletlen, hogy a néhány évvel ezelőtt még extráknak számító felszerelések – többek között az ABS, a biztonsági légszék, az elektromos ablakemelő, a központi zár – ma már többségükben az alapfelszerelési körbe tartoznak.

Az autószaalonon kiállított új modellek, valamint a piackutatások tanúsága szerint a következő 5-10 évben számottevő kereslet lesz a kiskocsik, az egyterűek és a kisteherautók

A RENAULT ZO tanulmánymodell érdekessége, hogy az ülések egysorban vannak, a vezető pedig közepén foglal helyet.

CSAK SEMMI KÜLÖNLEGESSÉG! CADILLAC SEVILLE: méltóságteljes modell elektronikus stabilizálással felszerelt futóművel





Ünnepelte már a születésnapját a Duna lágy hullámain?

Fogadta már üzletfeleit a Dunán, Budapest szívében?

Tárgyalt már egy minden üzleti kellekkel felszerelt hajón?

Rendezett már partyt barátainak a habokon?

Ha nem, ne habozzon tovább, válassza a Cornelius Captain hajóját az Erzsébethíd lábánál!

Gondoskodunk gasztronómiai élvezetéről, programról, s Önnek csak a sikerre kell koncentrálnia.

Várja Önt a Cornelius Pub.



Asztalfoglalás:

06-60-335-524 • Fax: 112-3324





AKI BUICK, AKI NEM... A GM tanulmánymodellje műanyag- és szénszálas elemekkel várja a kihívást.

iránt. Csökken az érdeklődés a nagyokosok, ugyanakkor továbbra sem csappan a luxusmodellek – Mercedes, BMW, Audi, Saab, Volvo – iránt. Jól jellemzi a luxuskocsik iránti kereslet bővülését, hogy a márciusi genfi autószalonon a Mercedes bejelentette: csak januárban 19 százalékkal több Mercit talált gazdára, mint egy évvel korábban. A cég vezetői a tavalyi 715 ezer darabos értékesítés után az idén rekordeladásra számítanak.

Új jelenség az egyterűek és a kisteherautók iránti örület, ami az Egyesült Államokból már átcsapott Európába. Mára ezekből a típusokból is szinte minden autógyár széles kínálattal rendelkezik, hiszen a vásárlók módfelett szeretik, ha az autó többcélra is használható. A kisplató teherautóval való munkabajlás az USA-ban szinte természetes, kontinensünkön pedig a négykerék-meghajtású dzsippek, valamint a 6-9 fő fuvarozására alkalmas egyterűek hódítanak.

Tavaly Nyugat-Európában 14,7, Japánban 8,49, Észak-Amerikában 8,1, Ázsia országaiban 3,77, Dél-Amerikában, Ausztráliában és Dél-Afrikában együttesen 2,5, Kelet-Európában pedig 2,15 millió autót gyártottak. Japán után az USA és Németország következett az autógyártó hatalmak sorában 5,88, illetve 4,67 millió darabos termeléssel. Európában 17,2 százalékkal a Volkswagen piaci részesedése a legnagyobb. A GM/Opel a piac 12,1, a Fiat 11,9, a Peugeot/Citroën 11,3, a Ford 11,2 százalékot tudhat magáénak. Szembetűnő a dél-koreai kocsik agresszív előretörése: a Daewoo, a Hyundai és a többi márka piaci részesedése Európában egy év alatt 0,5 százalékról 2 százalékra növekedett. Az autógyártók és a független piackutatók előrejelzése szerint a következő 10-15 évben a legdinamikusabb piacbővülés a kelet-európai és a dél-amerikai térségben várható.

Az autószalonokon az új modellek mellett nem kis számú úgynevezett tanulmánymodell, vagy koncepcióautó került a standokra. Ezek már a következő évezred első évtizedének kínálatát idézik: figyelemreméltó, hogy az amerikaiak mellett a

német, olasz, francia és a japán tervezők fantáziája is igencsak meglódult.

A Genfi Autószalonon például negyven hagyományos autó premierjére került sor, és szinte ugyanennyi tanulmánymodellrel mutattak be. Mindezek nem hasonlíthatók az extravagáns ruhadivat-bemutatók senki – vagy csak nagyon kevesek – által hordott modelljeihez. Az új autókat kifejezetten a vásárlók igényeihez igazítják, és a tanulmánymodellek is a földön gurulnak. Több megoldás szinte azonnal beépül a szériautókba, és az sem ritka, hogy a koncepcióautó megnevezés csak a piacfelmérést szolgálja. Az Opel Vectra és a Skoda Octavia például nem sokkal később megszólalásig hasonló megjelenésben került le a futószalagokról.

A legendás Bogár, a VW Beetle is újra szárnyal már. A népszerű kisautó – amelynek minden országban megvolt a maga beceneve – csak a külsőben idézi a múltat. A farmotoros megoldást elfeledve, a Bogár- külső alatt VW Golf-ormotor duruzsol. Ez a kiskocsi igazi cáfolat arra, hogy a vásárlók csak az értelmük és nem az érzelmük alapján válogatnak.

Hol vannak azok az idők, amikor a legendás Budapesti Nemzetközi Vásárokon összegyűjtött autóprospektusok modelljei legfeljebb nyugati rendszámmal tűntek fel a hazai utakon? Boros Jenő, a Népszabadság szakírója úgy tapasztalja, hogy a leghíresebb autószalonokon bemutatott modellek álta-

PEUGEOT RENESZÁNSZ A 200-as, négy személyes cabrio tanulmánymodell teteje 14 másodperc alatt landol a csomagtartóban

lában a nyugat-európai premierrel egyidőben jelennek meg Magyarországon. Kivételt azok a slágermodellek képeznek, amelyekből a szűkös gyártókapacitás miatt a legfontosabb nyugati piacok igényeit is nehezen elégítik ki a gyártók. Ezek közé tartozott a Mercedes A kategóriája, a VW Passat és ilyen lesz az új VW Golf, Opel Astra. Ez utóbbi Németországban már kapható, ám a magyar piacon májusra várható a premier. Öröm az örömben, hogy a hazai árak – a szerényebb fizetőképesség kereslethez igazodva – lényegesen mérsékeltebbek, mint Nyugaton. A kifutó Astra- és Golf-modellek például 24 ezer márka (1 DM= 115 Ft) körüli árral zártak – nálunk ennél jóval kevesebbet kértek értük. Várhatóan így lesz ez az új modellek esetében is. Az új Astra egyébként továbbra is magyar motorral készül.

Az autófinanszírozásban piacvezető Merkantil Bank ügyvezető igazgatója, Köntös Péter azt látja, hogy az új modellek általában drágábbak a kifutó szériáknál. Nem szabad azonban elfelejteni, hogy a friss modellek rendszerint alapfelszerelés-ként is több extrát tartalmaznak: ma például alig találunk olyan modellt, ahol a központi zárat vagy a vezetőülés előtti légszékot külön kellene megrendelni.

Az új modellek hírére a régiék értéke érezhetően lecsökken, mert a vevők azt mondják: ha a pénz megvan, minek egy lefutott modellel járni. A legkedveltebb modellekért idehaza is nagy a sorbanállás: az új VW Golfra már hónapokkal korábban megkezdődött az előjegyzés, amit az egyik márkakereskedőnél – hazánkban először – betétként kezelnek. ■

G. Gy.





NOTA BENE



Dr. Haskó László: A legfontosabb az, hogy mindig csak addig menjünk, amíg valóban fitten vezetjük az autót. A koffeintől sem várhatjuk, hogy egy kifáradt szervezet pihenés nélkül regeneráljon.



FOTÓK: TAR ANDRAS

Lejtmenet következnek?

Miközben a világ feldolgozóiparának számos ágazatában – így a gépkocsigyártásban is – egymást követik a megafúziók, a japán autóiparban nagy csend honol. Szakértők szerint vihar előtti csend, ugyanis ma már mind egyértelműbb, hogy az ázsiai szigetország és a világpiac nem tud fenntartani 11 autógyártót. Összehasonlításképpen: az Egyesült Államokban, amelyek autóipara jóval nagyobb, mint a japán, három-három hazai személykocsi- és teherautógyár folytat termelést. Konzolidálásra vár tehát a japán autóipar, amelynek első állomása valószínűleg nem az összeolvadás lesz, (ez egyébként a későbbiekben elkerülhetetlen lesz). Tavaly Japánban mintegy 11 millió autót gyártottak, ebből már csak mintegy ötmillió ment exportra. (1986-ban a kivitel még jócskán meghaladta a hatmillió egységet.) A hazai gyártásból a Toyota 31,9, a Nissan 15,7, a Honda 11,9, a Mitsubishi 11,3, a Mazda és a Suzuki 7,9-7,9,

a Daihatsu 5,0, a többiek pedig 8,4 százalékkal részesedtek a múlt évben.

Folyik a „megroggyant” japán gazdaság átszervezése, s ha sikerül a gazdaságot még nyugatibbá „reorganizálni”, elemzők szerint a nem eléggé hatékony autóipari cégeket felvásárolják majd, vagy nem kerülhetik el a bezárást. A japán autógyárakat két kategóriába lehet sorolni: az elsőbe azok a cégek tartoznak, amelyek nemzetközileg is versenyképesek, a másodikba pedig azok, amelyek hatékonysága hazai mércével mérve sem kielégítő. Az első csoport két jellemző cége a Toyota és a Honda, a másodiké pedig a Nissan és a Mitsubishi.

Annak ellenére, hogy a Toyota és a Honda eladásai odahaza visszaestek, mindkét cég nyeresége számottevően növekedett tavaly, exportjuk pedig ugrásszerűen bővült a jen gyengélkedése miatt is. Szakértők egybehangzó véleménye szerint a Nissannak és a Mitsubishinak vagy sikerül találnia

egy erős partnert, vagy a folyamatos hanyatlás látványos csődbe torkollhat.

A japán autóipar számára a gondok a hazai piacon kezdődtek, ahol a gyártók és a kereskedők számára az elmúlt 20 hónapban brutális állapotok alakultak ki. Tavaly az új személyautók értékesítése Japánban 4,9 százalékkal csökkent, s nem haladta meg az 5,1 millió egységet. Az idei esztendő első öt hónapjában pedig már 15 százalékos fizetőképes keresletvisszaesést regisztráltak. (Érdemes megjegyezni, a japán autóiparon 1994 óta nem csökkent az eladott kocsik száma.) A két leginkább sebezhető cég közül az ország második legnagyobb autógyártója, a Nissan 1997-ben 6,6, míg a Mitsubishi 9,6

százalékkal kevesebb autót értékesített, mint egy évvel korábban. A hazai piac tartósan ígérkező visszaesését egy ideig a pénzügyi és gazdasági válsággal küszködő délkelet-ázsiai piac sem tudja „kiváltani”. A japán autógyárak térségbeli hagyományos nagy piacain – Thaiföld, Malajzia, Indonézia – ugyancsak jóval kevesebb autót vásárolnak. Jól jellemzi a helyzetet, hogy a thaiföldi Honda gyár kétharmaddal volt kénytelen csökkenteni termelését, más odatelepült japán cégek pedig átmenetileg szüneteltetik az autógyártást. A Nissan és a Mitsubishi japán versenytársai azért is vannak kedvezőbb helyzetben, mert ők ez elmúlt évtizedekben több kontinens számos országában alapítottak gyártóüzemeket.

A Toyota és a Honda tavaly 18-18 százalékkal növelte nettó nyereségét, amely 454, illetve 262 milliárd jen volt. Ezzel szemben a Nissan 14, a Mitsubishi pedig 102 milliárd jen veszteséggel zárta a



MINDENT BELE!⁹⁹
Fortissimo

Csengetett, mylord?

Kitalálhatjuk a gondolatát? Látványos luxust, elegáns magabiztosságot vár egy korszerű, középkategóriás autótól. A FIAT most mindezt tálcán nyújtja át Önnek. Egy szavába sem kerül. Sőt egy fillérjébe sem.

Hiszen a BRAVO és BRAVA* modellekhez most ajándékba jár a metálfényezés, a távirányítás riasztó, a beépített rádiómagnó, a légzsákok mindkét első ülésnél, a ködlámpa



és a fűtött visszapillantó tükrök.

Nos, nem meglepő,

hogy őlordsága elfeledkezett a téarról.

FIAT BRAVO 1.6 SX	
Teljesítmény (Kw/LE)	76/103
Csomagtér (l)	280
Végsebesség (km/h)	184
Gyorsulás (s) 0-100 km/h	11
Fogyasztás (l) 90 km/h / 120 km/h / városban	5,5/7,5/9,3
2 445 000 Ft	

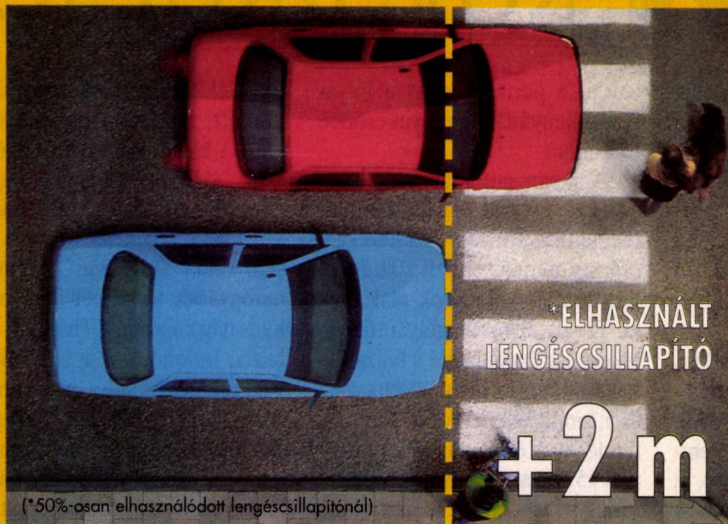
*Ajánlataink a FIAT BRAVO és BRAVA 1.4 modellekre nem érvényesek.

ingyenes információs hívószámunk: 06-80-245-245

TOP
GARANCIA

FIAT
FINANSZÍROZÁS

A SZENVEDÉLY VEZET MINKET **FIAT**



(*50%-osan elhasználódott lengéscsillapítónál)

MEGRÁZKÓDÍTÁSOK NÉLKÜL

Az elhasznált lengéscsillapítók jelentősen megnövelik a féktávolságot, továbbá rontják az autó úttartását és kormányozhatóságát. Ne kockáztasson!

KERESSE FEL A LEGKÖZELEBBI MONROE SZAKSZERVIZT,

ellenőriztesse lengéscsillapítói állapotát, és ha szükséges, szakembereink azonnal elvégzik a cserét.



MONROE
lengéscsillapítók



SZAKSZERVIZEK: **Alsónémedi:** Szlovicsák Béla, Széchenyi u. 78. (29) 337-172 **Barcs:** Suzuki Barcs, Bajcsy-Zs. u. 86. (82) 460-290 **Becsehely:** Andróczy Tibor, Kossuth u. 248. (93) 351-305 **Budapest: XVIII. ker.** Fair-Ferr, Királyhágó u. 76. 290-3916, **XX. ker.** Kácsa Bt., Dessewffy u. 71. 284-3499, **XVII. ker.** Máthé Autójavító, Zrínyi u. 5/B. 257-9356, **XIX. ker.** 5 Kerék Bt., Báthory u. 24. 282-0034 **Dunabogdány:** Bonifert Autószerviz, Kossuth u. 204. (26) 390-333 **Dunaharaszti:** Centart Bt., Szondi u. 62. (24) 462-475 **Eger:** Zsebe József, Madách u. 34. (36) 424-907 **Gyöngyös:** Autó Balázs, Jókai u. 49-51. (37) 313-848 **Győr:** Hatvani Szerviz, Újlak u. 10. (96) 315-537 **Hajdú-böszörmény:** Varga Zoltán, Bethlen u. 23/A (52) 372-241 **Hatvan:** „21” Autós Sarok, Bercsényi u. 18-22. (37) 343-400 **Hódmezővásárhely:** Balázs Gumi Kft., Szántó K. J. u. 17. (62) 232-140 **Kaposvár:** Stangl és Fia, József u. 35. (82) 319-907 **Kapuvár:** Dukai Autó, Dózsa Gy. u. 6. (96) 241-205 **Kartal:** Langa Szerviz, Rákóczi út 116. (28) 437-354 **Környe:** Köhalmi és Fia Kft., Belloannisz út 87. (34) 473-301 **Kunhegyes:** Papp Sándor, Belloannisz u. 91/A (59) 326-706 **Kunszentmárton:** Györi Szerviz, Erdős tér 30. (56) 461-483 **Lenti:** Autó Szerviz, Petőfi S. u. 39. (92) 352-686 **Miskolc:** Kádár Autó Kft., Szövő u. 32. (46) 321-877 **Monor:** Méhész János, József A. u. (29) 416-123 **Mosonmagyaróvár:** Autó Ex '97, Szt. István Király u. 205. (96) 216-316 **Nagyatád:** Daewoo Sántics, Komáromi út 3. (82) 351-174 **Nagykanizsa:** Pápai József, Petőfi S. u. 85. (93) 314-752 **Nagymaros:** GÉSA '95 Bt., Duna u. 16. (27) 355-203 **Nyíregyháza:** Monroe Specialista, Hunyadi u. 55. (42) 409-582 **Orosháza:** Jelinek és Tsa Kft., Möricz Zs. u. 23/A (68) 312-691 **Püspökladány:** Szabó Autó Univerzál Kft., Damjanich u. 25. (54) 451-859 **Sárospatak:** Tóth Sándor, Zrínyi u. 35. (47) 311-802 **Sárszentmihály:** Autócenter Bt., Hársfa u. 12. (22) 445-175 **Sopron:** Autószerviz, Fehéregyházi u. 3. (99) 323-601 **Sümeg:** G.T. Szerviz, Kinizsi u. 5. (87) 351-329 **Szeged:** Monroe Specialista, Szabadkai út 20/B. (62) 444-621 **Székesfehérvár:** Link F. és Tsa Bt., Gugós-völgyi u. 13. (22) 323-371 **Tiszavasvári:** Kállai Szerviz, Vörösvári út 36/A (42) 372-483 **Vác:** Honda Pajor Kft., Derecske d. 203. (27) 304-534 **Veszprém:** Sommer Kft., Budapest út 72. (88) 427-289

tavalyi évet. (A Mitsubishi utoljára 1985-ben volt veszteséges.)

Sokatmondó az az adat, amely az egy kocsi jutó nyereséget, illetve veszteséget mutatja. A Toyota minden egyes eladott kocsiján 1000, a Honda pedig 1600 dollárt keres. A Nissan viszont 66, a Mitsubishi pedig 670 dollárt veszített tavaly minden értékesített járművén.

Az értékesítési statisztikák azt bizonyítják, hogy a Toyota és a Honda igencsak „ütésálló”, hiszen miközben a japán piacon a recesszió miatt csökken a két cég értékesítése, Európában és Amerikában jól tudják kihasználni a kereslet folyamatos emelkedését. Európában mindkét cég bővíti meglévő üzemeit, sőt, új gyárakat is épít. Új modelleket fejlesztenek ki, most éppen a Ford Fiestá-

ragást határozott el veszteségeik mérséklésére, végső soron a talpon maradás érdekében. A Mitsubishi a modellek alapplatformjainak számát 12-ről 6-ra csökkenti. Szó van arról is, hogy a cég túlad egyes ingatlanjain és berendezésein a tartozások enyhítésére. Mindent összevetve: a cégvezetés arra számít, hogy idén a deficitet sikerül 26 milliárd jenne lenyomni.

Még ennél is fájdalmasabb műtetre készül a Nissan: 2005-ig a platformok számát 24-ről 5-re csökkentik, s számos ingatlant és más cégtulajdont is értékesítenek. A fogyókúrától a cégvezetés azt várja, hogy a vállalatirias nettó kötelezettségei 2500 milliárd jenne csökkennek majd. Egyes szakértők úgy vélik, a két óriás-cég mentőakciója nem elégséges,



hoz hasonló kategóriában. (A Toyota egyébként a nyáron jelentette be, hogy közel 20 millió dolláros beruházással új tervezőközpontot létesít Franciaországban annak érdekében, hogy kocsijai jobban megfeleljenek az európai ízlésnek és szokásoknak.)

Az USA-ban, ahol a helyben gyártott japán kocsik tekintélyes piaci részesedésre tettek már eddig is szert, a Toyota és a Honda most a tervezés és a gyártás területén a kisteherautókra, a sportkocsikra, valamint az egyterűkre összpontosít, ezek ugyanis az amerikai autópiacon jelenleg legdinamikusabban bővülő szegmensei. A kisebb, anyagilag gyengébb japán autógyártók viszont nem engedhetik meg maguknak, hogy új, csak egyes piacokon „menő” modellek kifejlesztésére jelentős összegeket investáljanak.

Mind a Mitsubishi, mind pedig a Nissan jelentős költségfela-

s a vállalatokat csak radikálisabb akciók – beleértve a kapacitás- és költségcsökkenéssel is járó összeolvadást – menthetik meg az összeomlástól hosszabb távon. A nemzetközi fúziós esélyek május óta javultak a bajban lévő japán autópiacon lévő cégek számára, akkor jelentette be ugyanis a Daimler-Benz tervezett transzatlanti „házasságát” a Chryslerrel.

Szakmai körökben természetesen megindultak a spekulációk a lehetséges összeolvadási variánsokról. Elsősorban a Nissan és a Mitsubishi jöhet szóba. Valamilyük várhatóan első számú ázsiai partnere lesz a Daimler-Chryslernek. Talán éppen a Nissan Motor, ez 40 százalékos tulajdonosa annak a Nissan Diesel teherautógyárnak, amellyel a Daimler-Benz előrehaladott együttműködési tárgyalásokat folytat.

Gonda György



Opel-gyermekülés

● A beépített, illetve a saját modellekhez kínált gyermekülés ötlete már jó pár évtizedes múltra tekint vissza, bevezetésében a svéd autógyárak jártak az élen. Azóta ez a rendszer igencsak elterjedt. A legújabb változatú gyermeküléseket már nem csupán a biztonsági övvel kell az autó üléséhez rögzíteni, hanem a karosszéria egy fix pontjához is kapcsolható, így jóval stabilabbak baleset során. Az Opel Fix most jelent meg a piacon, mégpedig az új Astrához kifejlesztve, de hamarosan a Vectrákba, később pedig a Corsákba és az Omegákba is beszerelhető lesz. Igazából itt mutatkozik meg a rendszer egyetlen hátránya, hogy más típusokba csak a hagyományos módszerrel, vagyis csak biztonsági övvel rögzíthető.

Pedig az új ülés az újszülött kiskorától kezdve egészen 12 éves koráig biztonságos megoldást kínál. Akár menetiránynak háttal is beszerelhető, amíg a gyermek eléri 15 kilogrammos testsúlyát, de 11 és 18 kilogramm közötti súlyú gyermekek már menetirányban is ülhetnek. A 22 és 36 kilogramm közötti gyermekeknek már csak az ülés párnát és természetesen a biztonsági övet kell használniuk a biztonságos autózáshoz.

Az Opel Fix üléseket nem csak az autógyárban végzett több száz törésteszt és számítógépes modellezésű szimulációs kísérlet tette próbára, hanem a német autóklub és az egyik legnevesebb német autós szaklap is. Az ő véleményük egybeesett a gyárral, az ülés gyakorlatilag minden beszerelési pozícióban megfelelő védelmet nyújt. Ráadásul a különleges rögzítési rendszernek köszönhetően az ülés kényelmesebb utazást biztosít a kicsiknek, mint a hagyományos ülések, hiszen az Opel Fix jobban szigeteli a rezgéseket, a műanyag üléshejat lélegző párnázással bélelték, és a különleges felületképzés csökkenti az izzadást is. Az Opel mérnökei a szülőkre is gondoltak: az ülés huzata távol tartja magától a durvább szennyeződések, ráadásul súlya csupán 6,5 kilogramm. T. M.



Két új CDI-motor az A-Mercedeshez

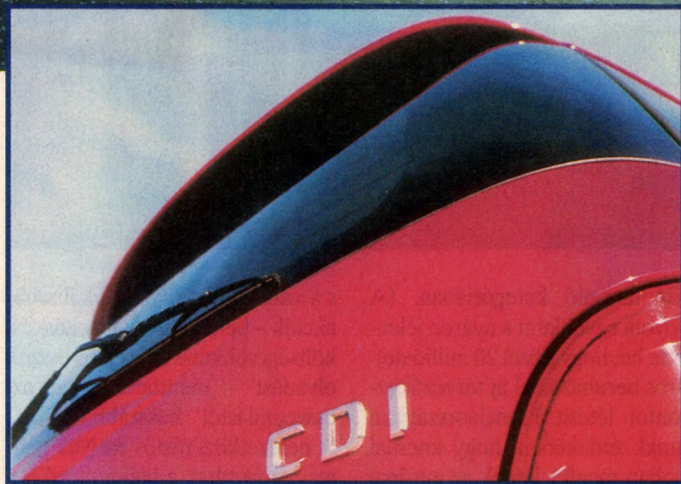
Mini dízelek

A Mercedes az elsők között építette be egyik modelljébe a legújabb rendszerű dízelmotort, a common-railt. Az első CDI-jelzésű kocsit a C-osztály volt, amelynek 2,2 literes erőforrásához a teljesen új elven működő rendszert a Bosch szállította. Most két kisebb erőforrással gazdagodott a stuttgartiak CDI-motor kínálata: a két erőforrás a legkisebb modell, az A-osztály palettáját gazdagítja.

Ha már egyszer „kisa-utót” csináltunk, adjunk hozzá olyan motorokat is, amivel a fogyasztás is csekély lehet – gondolhatták Stuttgartban a Mercedes szakemberei, ugyanis a C-osztályból már ismerős, 2,2 literes common-rail két változatát is beépítik a cég legkisebb modelljébe. Az A 160 CDI teljesítménye 60 lóerő, ám fogyasztása mindössze 4,5 liter 100 kilométerenként. Egenyletes sebes-

séggel autópályán az átlag akár 3,7 literre is leszorítható, amellyel a Mercedes nagy lépést tett az úgynevezett háromliteres autók felé. A kocsi hatótávolsága akár 1200 kilométer is lehet, s ha azt is figyelembe vesszük, hogy az A 160 CDI sok hasonló hengerűrtartalmú benzinesnél dinamikusabb közlekedést tesz lehetővé, akkor érthető a stuttgartiak büszkesége.

Az A 170 CDI-változat a kisebbik motoréhoz hasonló tulajdonságokat mutat, csak éppen a



teljesítménye 90 lóerő, így nettotulajdonságai kedvezőbbek. Ez persze nagyobb étvággal párosul, ám a 100 kilométerre vetített 4,5 literes átlagfogyasztás így is kedvező. Az új dízelmotorok mindamellett, hogy takarékosak és dinamikusak, a környezetvédelemben is élen járnak. Emissziós értékeik ugyanis megfelelnek a szigorú D3-szabványnak, és 30 százalékkal alatta maradnak a jelenleg érvényes EU-határértéknek.

További érdekesség, hogy a két új modellhez automatikus váltómű rendelhető, mégpedig olyan számítógépes vezérlésű

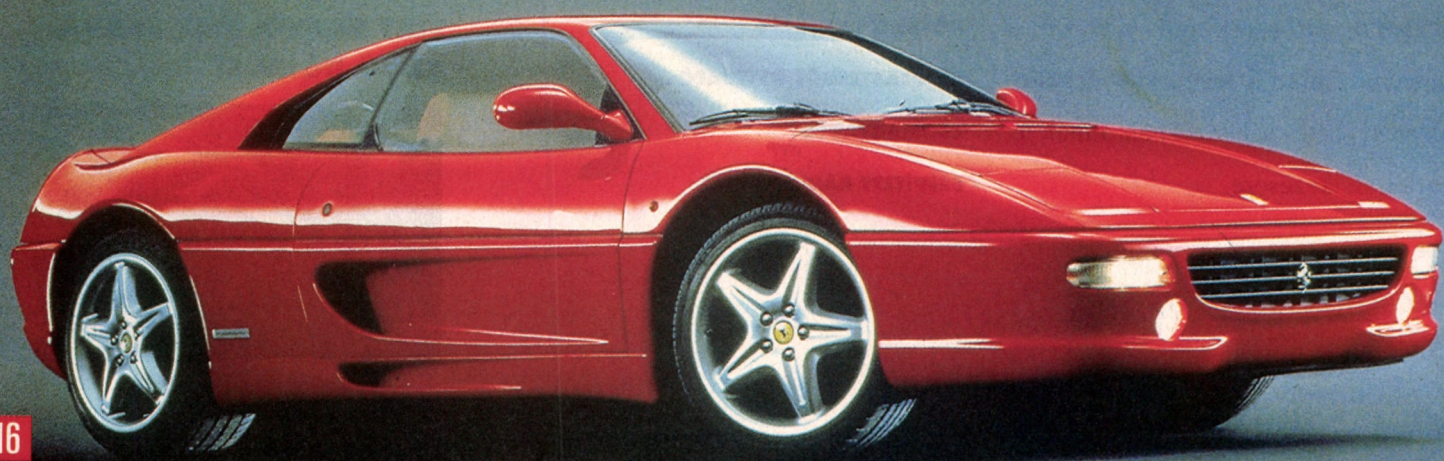
rendszer, amely a világon a legkönnyebb: 68 kilogramm. A két új dízelmotorral szerelt A-osztályú Mercedes a benzinesekéhez hasonló felszereltséggel jut el a vásárlókhoz. Felár nélkül jár az elektronikus menetstabilizáló rendszer (ESP), a blokkolásgátló, a fékasszisztens, a négy légzsák, továbbá a szervokormány, a központi zár, az elektromos mozdítású első ablakok, és az automata gyermekülés-felismerő rendszer, amely az ülés berakásakor automatikusan kikapcsolja az utasülés előtti légzsákokat.

T. M.



Ferrari- és Porsche-

ÖRÖMÖK





BRAVO! EZ JÓ DÖNTÉS!

Ha Ön autóban is az igazit keresi, és nem ismer megalkuvást, válassza a **FIAT BRAVO** vagy **BRAVA** modellek valamelyikét! Melyikük felel meg leginkább az Ön egyéniségének? A **BRAVO** sportos megbízhatósága? A **BRAVA** nyugodt dinamizmusa? Minden modellünk az autózás felhőtlen örömét és tökéletes biztonságát kínálja, ezért nehéz a döntés. De könnyű is, hiszen a **BRAVO** és **BRAVA** változatok mind a benzines motorok, mind a felszereltség tekintetében széles választékban állnak az Ön rendelkezésére.

Valamennyi **BRAVO** típus és **BRAVA** változat alapfelszereltségként tartalmazza a következőket:

- **FPS TÜZMEGELŐZŐ RENDSZER**
- **ÖVFESZÍTŐ AZ ELSŐ BIZTONSÁGI ÖVEKHEZ**
- **HARMADIK FÉKLÁMPA**
- **FIAT CODE INDÍTÁSGÁTLÓ**
- **ÁLLÍTHATÓ MAGASSÁGÚ VEZETŐÜLÉS**
- **ÁLLÍTHATÓ MAGASSÁGÚ KORMÁNYKERÉK**
- **HŐVÉDŐ ÜVEGEZÉS**
- **AZ UTASTÉRBŐL NYITHATÓ CSOMAGTARTÓ**
- **BEÉPÍTETT RÁDIÓMAGNÓ**

A **BRAVO** típusok, az **1.4 S**, az **1.6 SX**, az **1.8 GT** és a **2.0 HGT**, valamint a **BRAVA** változatok, az **1.4 S**, az **1.4 SX**, az **1.6 SX**, az **1.6 EL**, az **1.8 ELX** és az **1.9 TD 100S** – kiváló menettulajdonságaikon és kedvező fogyasztáson túl – a legváltozatosabb alap- és extra felszerelések egész sorát kínálják.

**FIAT BRAVO. FIAT BRAVA.
EZ JÓ DÖNTÉS!**



TOP
GARANCIA

FIAT
FINANSZÍROZÁS

A SZENVEDÉLY VEZET MINKET **FIAT**

M

agyon megugrott a Ferrari és a Porsche sportkocsik iránt a kereslet. A FIAT-csoporthoz tartozó Ferrari forgalma minden korábbi értékesítési rekordot megdöntve elérte az 1000 milliárd lírát (mintegy 560 millió dollár). Luca di Montezemolo elnök szerint tavaly már teljesítették a korábban kitűzött gyártási darabszámot. 1997-ben a cég 3851 autót értékesített a világon, 8,1 százalékkal többet, mint az elmúlt évben. Mintegy 3500 sportkocsit gyártottak, de nem gondolnak a termelés bővítésére, mert úgy tartják, így őrizhetik meg a Ferrari minőségét és imázsát (hogy viszonylag kevesebb legyen belőlük a piacon). Erdemes megjegyezni, hogy a genfi autószaalon a Ferrari bemutatta a 456-os, úgynevezett grand tourer modell új változatát.

Wendelin Wiedeking, a Porsche elnöke ugyancsak nemrégiben mutatta be a nagyközönségnek a legújabb 911-es modell kabrióváltozatát. A cégelnök szerint a Porsche minden modelljének értékesítése

„A Ferrari és a Porsche forgalma minden korábbi értékesítési rekordot megdöntött, ami azt jelenti, hogy a sportautó ismét divatba jött.”



két számjegyjű növekedést mutat, ami jócskán meghaladja a vállalat amúgy is optimista előrejelzéseit. Az elmúlt pénzügyi évben 32300 autót értékesítettek, a júliusban végződő pénzügyi esztendőben az adott kocsik száma várhatóan eléri a 38 ezret.

A Porsché két éves megállapodás fűzi a finn Valmethez, amely 14 ezer Boxter sportkocsit szállít a német cég részére. Miután a Porsche zuffenhauseni üzemében a 911-es modell gyártása az iránta megnyilvánuló növekvő kereslet miatt mind nagyobb kapacitást köt le, várható, hogy a Valmettel hosszú távú megállapodást írnak alá több kocsi-ra. A Valmetnek – amely a General Motorsnak ugyancsak készített kis szériában kocsikat – egyébként évi 60 ezer csúcsmínőségű autó előállítására van kapacitása.

Wiedeking szerint a folyó pénzügyi év első felében (amely január 31-én zárult) az egy évvel korábbihoz képest a Porsche bevétele 10,2 százalékkal nőtt, s elérte az 1,96 milliárd márkát. Az adózás utáni nyereség 697 millió márka volt, a növekedés meghaladta a 34 milliót. Ez idő alatt 14958 Porsche talált gazdára, csaknem ezeröttszázal több, mint egy évvel korábban.

G. Gy.



Minden változik, az Opel Astra is

csak a casco díj nem változik...



továbbra is **4997**.- tól köthető

OPEL 

 COLONIA
BIZTOSÍTÓ

KÖTHETŐ A MÁRKAKERESKEDŐKNÉL

Első menetpróba: az új Renault Clio

Tömör és dinamikus

Időtállóan egyéni formát
választottak
az új Clio számára



Jön a Tata-mini

■ Az indiai Tata autógyár kereken 400 millió dollárt fordított legújabb minikocsi projektjébe. Ebből 300 millió dollárba került a nyugat-indiai Punéban felépített autógyár, százmillióba pedig magának a kocsinak a kifejlesztése.

A Tata ambiciózus tervei szerint a kezdeti évi 150 ezer darabos termelést hamarosan 200 ezerre bővíthetik, s az autónak lesz is piaca. Ratan Tata cégelnök egyébként nem is titkolja, hogy első minijükkel a szintén Indiában gyártott Suzuki-licenc Marutinak kívánják kesztyűt dobni. Ma az indiai autópiacon ezek a Marutik uralkodnak, az elmúlt évben a kontinensnyi országban rekordmennyiséget adtak el belőlük. A Tata Olaszországban tervezett új minije valamivel drágább lesz majd, mint a Maruti, az árkülönbséget viszont a műszaki tartalom bőven ellensúlyozza. A motor 1,4 literes, nagyobb az utastér is, a műszaki megoldások pedig a mai kor szintjén vannak. A várható árat ma 250 ezer rúpiára taksálják, szemben a Maruti 210 ezer rúpiás árával.

Az új Tata kiskocsi genfi és torinói nemzetközi bemutatkozása kapcsán az autópiacon szakértők úgy nyilatkoztak, hogy ezzel a projekttel a Tata lefedheti a hatalmas indiai piacot. Az ott jelen lévő külföldi gyártók többnyire rosszul ítélték meg a



piaci igényeket: a nagyobb Ford Escortokkal, az Opel Astrákkal és a hasonló kocsikkal ugyanis ma még viszonylag nehéz vevőt fogni. Bár az ilyen kocsikat szintén Indiában szerelik össze, magas az árak, mert az összeszerelendő alkatrészek és részegységek importvámja igen tetemes. A középkategóriás Opel Astra például 700 ezer rúpiá-

ba kerül, vagyis csaknem háromszor annyiba, mint amennyiért az új Tatát kínálják. Ha a stratégia nem változik, Tata úrnak minden reménye meglehet arra, hogy 2000-ig megszerzi az indiai autópiacon egynekét.

G. Gy.

HYUNDAI AQUINCUM
MÁRKAKERESKEDÉS ÉS SZERVIZ

AKCIÓ!
HYUNDAI
ACCENT

98-as, 5 ajtós
már

1.990.000 Ft -tól

Budapest 242-1621
Szentendrei út 176. 242-1718

Készgarázások

10 éves
garancia

Egyes- dupla-
vagy sorigaráz-
ások helyszínen
összeszerelve
kaphatók. Sajátkezelés is felépíthető.
Díjtalán, részletes ismertetőt küldünk,
ha a szelvényt címünkre eljuttatja

CARMEX
1029 Budapest,
Feketevirágó út. 28.
Tel./Fax: 176-92-02

Szelvény 99

Név _____

I. sz./Város _____

Utca/h. sz. _____

BOSCH gépjárműalkatrész nagy- és kiskereskedelem

Minden típusú személy- és tehergépjárműhöz alkatrészek teljes választéka, raktárról és megrendelésre



BOSCH

AVIA
alkatrészek az importortól

tényszórók, lámpák adagolóalkatrészek tápszivattyúk
akkumulátorok és felújítókészletek izzítógyertyák
ablaktörlők, stb. porlasztócsúcsok gyújtógyertyák

dp DUEX PARTS DUEX PARTS Kft.
1135 Budapest, Reitter Ferenc u. 70.
Tel./fax: 350-6361 Tel.: 350-8281

Minden
változik.
az Opel Astra is
csak a
casco
díj
nem
változik

A CASCO biztosítások termék- és díjpolitikájában jelentős változásokat hajtott végre társaságunk, az AXA Colonia Rt.: kockázatarányos, szelektív díjpolitikát kívánunk megvalósítani. A CASCO biztosítások termék- és díjpolitikájában jelentős változásokat hajtott végre társaságunk, az AXA Colonia Rt.: kockázatarányos szelektív díjpolitikát kívánunk megvalósítani. Ez azt jelenti, hogy minden partnerünk csak az általa képviselt kockázatnak megfelelő díjat fizet, s amennyiben a kötelező biztosítást is társaságunknál köti meg, további kedvezményeket kap.

Ez év májusától zöld számon keresztül is lehetőség van a kárbejelentésre. A szám: 80/299 999. Az ügyintéző segít a gyors ügyintézésben, s minden egyéb adminisztrációt is elvégez.

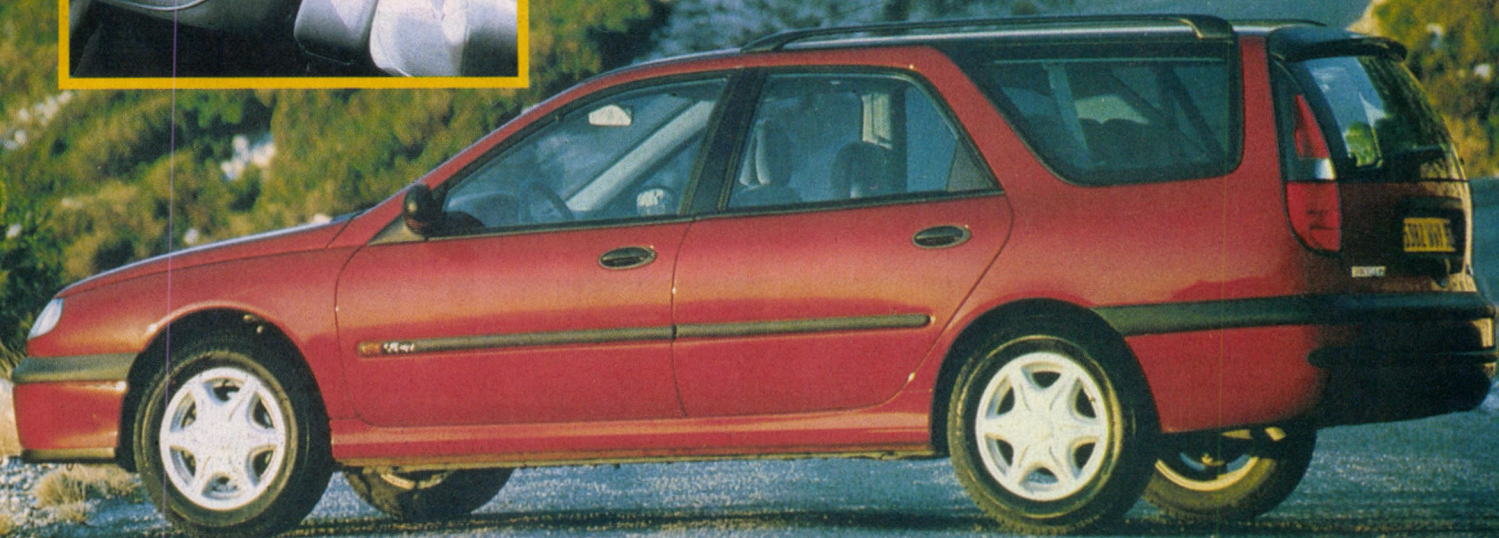
Termékeinkről, az új Plus, Standard és Lux biztosításról tájékozódjon a márkakereskedőknél vagy keresse fel ügyfélszolgálati irodáinkat.



OPEL

COLONIA
BIZTOSÍTÓ

Menetpróba Renault-újdonságokkal



Finomítások a Lagunán



Tavaly hazájában a Renault Laguna végzett a közép-kategória népszerűségi listájának élén, de az autó iránti érdeklődést kitűnően jelzi a bemutatás óta értékesített 930 ezer jármű is. A Laguna 1996-ban indult pályafutása óta nemcsak formájával és ízléses belső terével, hanem megbízhatóságával is kivívta a vásárlók elégedettségét.

Dél-Korea első számú autógyártója, a Hyundai Corp. bejelentette, hogy egymilliárd dolláros beruházással személyautógyártást indít Lengyelországban. Úgy tervezik, hogy az ezredfordulón már 100 ezer autót állítanak elő.



A cég lengyelországi ügyvezető igazgatója szerint 1999-től a Hyundai Keletre és Nyugatra egyaránt exportálna kocsikat. Dél-koreai óriásvállalat további mintegy 100 millió dollárt fektet be a következő két évben abba a vegyesvállalatába, amelyet a lengyel Sobieslaw Zasada Centrum SA-val alapított gépjárművek összeszerelésére. A vegyesvállalat a Mercedes-Benz gépjárműveit szereli össze és forgalmazza Lengyelországban, de gyárt buszokat és teherautókat is.

A Hyundai lengyelországi piaci tervei nem kis kihívást jelentenek a Daewoo-csoportnak, amely több mint kétmilliárd dolláros beruházásra kötelezte magát ugyanott. Az ázsiai ország második legnagyobb autógyártója október első felében kezdte meg a személyautók új generációjának szériatermelését az FSO-gyárban, ahol – a Daewoo-csoport elnökének reményei szerint – 2000-re eléri az 570 ezres darabszámot.

Az FSO-gyárban elsőként a Lanos modell gyártását kezdték meg, ezt követi majd a Nubira és a Leganza. Az idén a tervek szerint összesen 170 ezer Daewoo személykocsit állítanak elő Lengyelországban, szemben a tavalyi 95 ezerrel.

Az FSO-beruházás kulcsszerepet játszik abban a tervben, amely azt irányozza elő, hogy a Daewoo 2000-ben 2,5 millió autót gyártson, s ebből másfél milliót külföldön.

A cég megítélése szerint Lengyelország Európa egyik leggyorsabban fejlődő és növekvő autópiacon: míg 1993-ban az értékesített autók számát tekintve a tizedik volt az öreg kontinensen, 1997-ben már a hetedik helyet foglalja el.

A Hyundai által tervezett 100 ezres termeléssel együtt Lengyelországban a tervek szerint 2000-ben összesen 1,3 millió autót állít elő a Daewoo, a FIAT, a General Motors, a Volkswagen, a Ford és más beruházók. Az új gépkocsik több mint 40 százaléka a Daewoo emblémáját viseli majd, s ezzel a dél-koreai cég behozza hátrányát a jelenleg listavezető FIAT-tal szemben. Szakértők véleménye szerint az sem kizárt, hogy a Hyundai a tervezettnél jóval több autót fog előállítani Lengyelországban, s a két dél-koreai cég itt vívja meg gyártási és európai piaci terjeszkedési csatáját.

Gonda György

Párharc

Lengyelországban



„A Hyundai lengyelországi piaci tervei nem kis kihívást jelentenek a Daewoo-csoportnak, amely több mint kétmilliárd dolláros beruházásra kötelezte magát ugyanott.”



Hasznos kukkolók

■ Úgy tűnik, szinte mindenütt siker koronázza Amerikában az utóbbi években a „szomszédfigyelő” néven ismertté vált közösségi vagyonbiztonsági rendszert. Az autólopások megelőzésében is igen hatékony módszer pusztán a szomszédok kíváncsiskodására, a józan emberi belátásra és jóakaratra épül.

A rendőri segítséggel életre hívott, ám teljesen önkéntesen igénybe vehető rendszer lényege: a körzet lakói nemcsak a maguk portájára ügyelnek, hanem figyelemmel kísérik a szomszédaik háza táján történő eseményeket is. Ha úgy ítélik meg, értesítik a rendőrséget (nem kell tartaniuk utólagos bonyodalmaktól akkor sem, ha indokolatlan lenne a riasztás). A ház vagy az autó körül ólálkodó gyanús alakoknak ezután már nem sok idejük marad. A rendőrség a riasztásra általában egy percen belül megjelenik a helyszínen, ha kell, több autóval vagy akár helikopterrel, s fülön csípi a tolvajt. A körzetben történekről és a kézre kerítési arányról azután minden hónap végén pontos kimutatást kapnak az ott lakók, így pontosan behatárolhatják a veszélyesebb és biztonságosabb környékeket, utcákat.


A „kíváncsi szomszéd” szisztéma ma ki-mondottan népszerű, és áldásosan működik az Egyesült Államokban.

I. P. L.

A megbízható választás

GOOD

Egy gumibroncs tulajdonságai alapvetően meghatározzák a vezetés kényelmét és biztonságát. A SAVA gumibroncsok mind vizes, mind száraz útfelületen tökéletesen tapadnak, kiváló a menetteljesítményük, valamint a fékezési tulajdonságaik. A SAVA a világ egyik vezető abroncsgyártójával közösen olyan gumit gyártott, hogy Ön biztos lehessen benne: ha a SAVA abroncsokat választja, a pénzéért kiváló minőséget kap.

Sava 

A Volkswagené lesz a Rolls-Royce

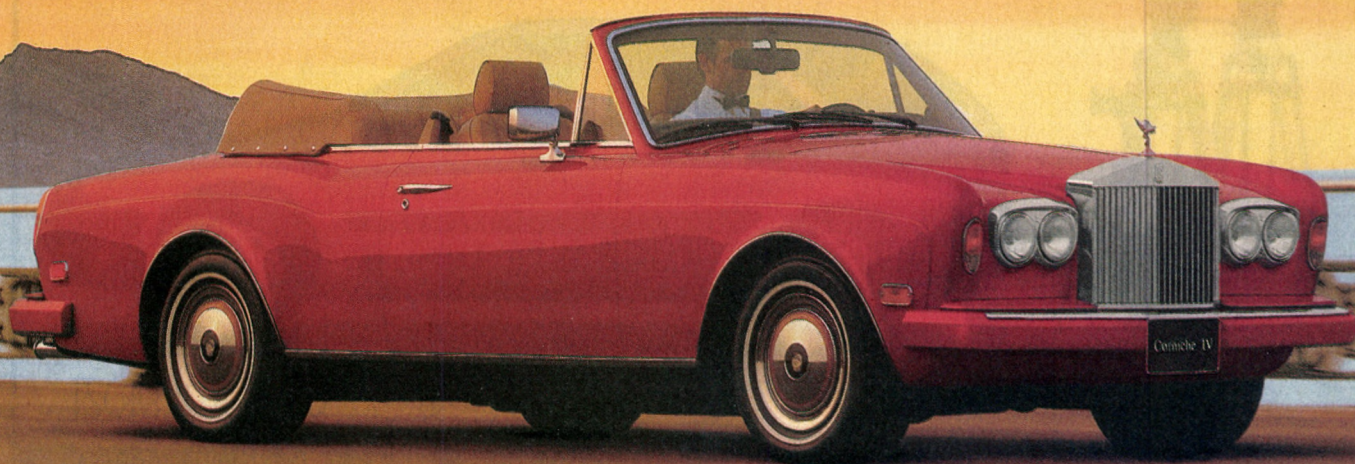


A zászlóshajó **legendája**

Úgy tűnik, külföldiek kezére kerül az utolsó brit tulajdonban lévő autógyár, a legendás Rolls-Royce is.

A Vauxhall már régóta

a General Motorsé, a Rover pedig négy éve annak a BMW-nek a tulajdona, amely 340 millió fontos vételi ajánlatával egészen május elejéig várományosa volt a Rolls-Royce-nak.





z új modell láttán önkéntelenül felmerül a kérdés: a Freelander egy legömbölyített Defender vagy divatterepjáró?

A válasz valahol a két véglet között van. A Freelander a gyár szerint is a hobbiterepjárók között akar a legjobb lenni. Ez pedig egy teljesen új műfaj a Land Rover számára. Persze nem valószínű, hogy a mérnököknek nehéz dolguk volt, mert akik képesek vérbeli terepjárót gyártani, azoknak nem okozhat nehézséget egy „félvér” megszerkesztése sem. A Freelander tehát nem a profi felhasználóknak, hanem a kedvtelésből terepezőknek készült. Ők azok, akik legfeljebb szórakozásból kanyarodnak földútra; a kidőlt fatörzsek és vízmosások helyett a járdaszegély jelenti számukra az akadályt, s az összkerék-hajtásnak inkább csak télen látják hasznát.

A Land Rovernél mindezt alaposan átgondolták, s egy olyan járművet dobtak piacra, amellyel igazából senki sem vallhat szégyent. A Freelander alapvetően elsőkerék-hajtású, ám ha az első kerekek kipörögnek, a viszkopulung automatikusan osztja el a nyomatékot az első és hátsó tengely között. Az új fejlesztésű blokkolásgátló nemcsak aszfalton, hanem terepen is hatásosan működik; a felező és a differenciálzár szerepét pedig a kipörgésgátló vette át, amit egy lejtmenetsegítő berendezéssel egészítettek ki. A HDC képes arra, hogy lejtőn a lehető legerősebb motorfékkel segítse az ereszkedést. További szenzáció, hogy a Freelander nem alvázra épül, hanem önhordó karosszériás, bár a padlólemezben a hagyományos létraalváz mintájára merevítéseket találunk.

További érdekesség, hogy nemcsak az első, hanem a hátsó kerekek is független felfüggesztésűek, így terepen és aszfalton is komfortos a rugózás.

Beülés után azonnal érezni, hogy a Freelander elképesztően jó minőségben összeszerelt jármű. Az ülés keményre tömött, mégis nagyon kényelmes, a kormány vastag és jó fogású, az első utas előtt kapaszkodót és gumibetétes rakhelyek garmadáját találjuk. Az apróságok így még terepen sem zörögnek, sőt le sem esnek. A hátsó ülésor is nagyon kényelmes, a háttámla feltűnően magas, s a viszonylag nagy csomagtartó az osztottan dönthető ülésekkel remekül variálható.

Tesztautónkat a Rovertól származó 97 lóerős közvetlen befecskendezéses turbódízel erőforrás hajtotta. A motor már az első métereken jó benyomást tett, s ez a későbbiekben csak tovább fokozódott. A kocsi már szinte alapjáratától kezdve nagyon jól húz, s ezért nem is nagyon kell pörgetni; de nagyobb gyorsítás alkalmával mégis váratlanul nagy erőtartalékokkal rendelkezik. Az elképesztően nyomatékos motor előnyei terepen mutatkoznak meg igazán. Ilyenkor még lassú menetben is elegendő egy apró rúgás a gázpedálra, és a kocsi azonnal reagál.

A kitűnő aggregátnak méltó párja a jól kapcsolható váltó, és a nagyon eltalált áttételezésű kormánymű. Ezekkel városban szinte személyautóban érezhetjük magunkat, amelyhez nagyban hozzájárul a kocsi remek rugózása is. Az autó tehát nagyon jól viselkedik a városi utakon és autópályán, ám terepen autózva még ezt is feltülmúlja. A Freelander akár a ko-

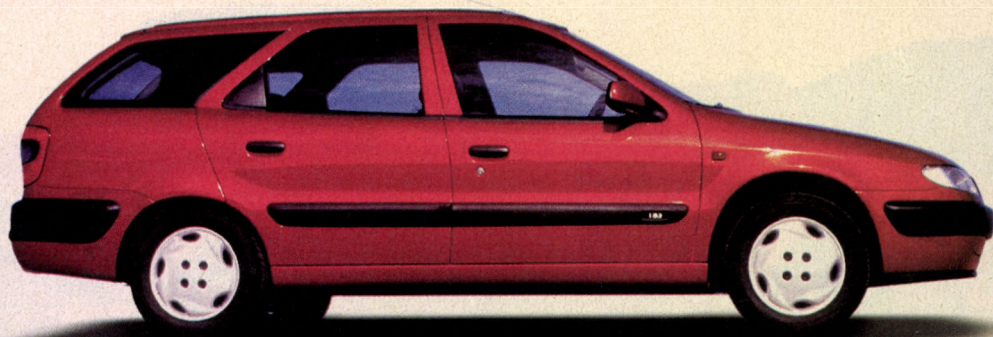


moly terepjárókkal is felveszi a versenyt, de ehhez elengedhetetlen megrendelni a kipörgésgátlót, ugyanis anélkül viszonylag könnyen megakadhatunk egy laza talajú emelkedőn. Figyelni kell továbbá az autó orrára is, annak ellenére, hogy a kocsi alja nehezen sérülhet, ugyanis az első lökhárító kartervédőjének fényezett betéte egy meredek emelkedőre felhajtva megkarcolódhat. Komolyabb baj nem származhat belőle, de egy csúnya karc kissé lerontja az összképet.

A Freelander meggyőzött minket arról, hogy a Land Rover – legyen az vérbeli vagy csak hobbi – terepjáróból minden esetben a jobbabbat nyújtja. Az új modell nemcsak képességeivel győzi le a többieket, hanem az árharcban is igen előkelő helyezést ér el.

Tóth Milán

Főszerepben a Xsara BREAK



CSALÁDI MOZI

Road movie. Lendületes, pozitív alkotás, amelyben nincs fölösleges gondolat. Alapos művészi munka, alkotói mégsem vesztek el a részletekben. A főszereplőnek van ereje hűségeseknek maradni önmagához és másoknak is eleget tenni. Mindenki számára egyértelmű és könnyen befogadható, ezért bátran ajánlható az egész családnak.

Színes, szinkronizált, francia alkotás. Írta és rendezte:



CITROËN

Well

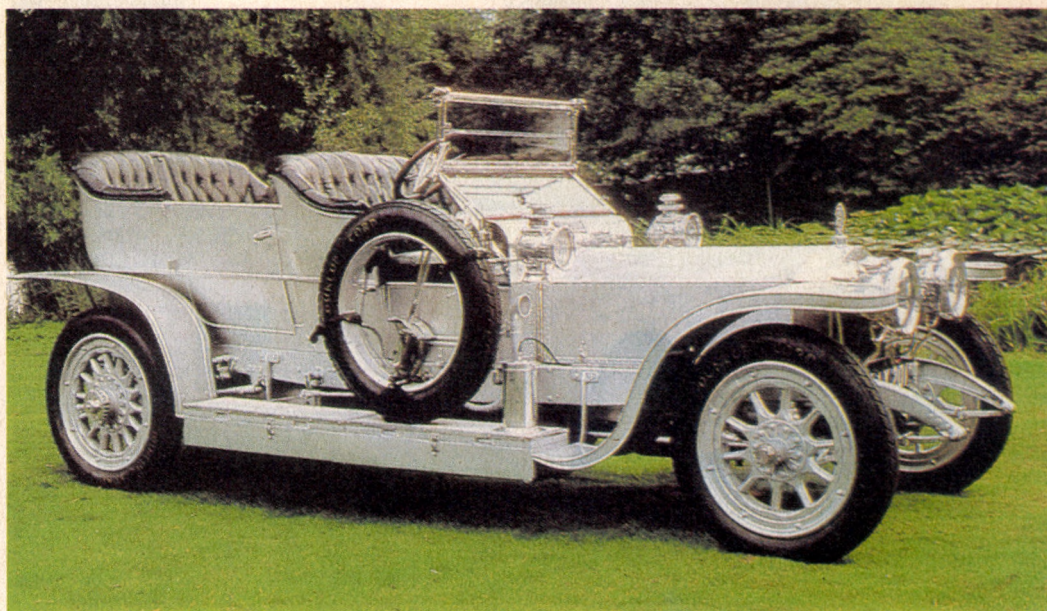


világ autóiparának „gyémántjáért” ugyancsak versengő Volkswagen kezdetben kevesebbet szánt a vásárlásra, de néhány órával aztán, hogy ismertté vált a BMW pénzügyi ajánlata, a VW is jócskán megemelte a tétet, és mint kiderült, nem is eredmény nélkül. A 90 millió angol fonttal megpúpozott ajánlat nyerő volt, s a Vickers már nem tudott ellenállni.

A Vickers autóipari üzletága 1992-ben még mintegy 15 millió font veszteséggel zárta az évet, a tavalyi esztendő 30 millió font nyereséget hozott. (1995-ben a profit még meghaladta a 40 millió fontot.) A Rolls-Royce számára a csúcsevet 1990 jelentette, akkor mintegy 3300 luxuskocsit sikerült értékesítenie. A mélypont 1993 volt, amikor az eladott kocsik száma 1400 alatt maradt. Az értékesítési statisztikák tanúsága szerint 1997-ben mintegy 1850 új Rolls talált gazdára szerte a világon.

Nemrégiben került piacra a Rolls legújabb modellje, a Silver Seraph, amely a veterán szalonmodelleket hivatott felváltani. Ez a modell 18 évet (!) váratott magára, vagyis a Rolls a hetvenes évek vége óta nem jelent meg újdonsággal a piacon. Ezek után a patinás autógyártó számára kiemelten fontos feladat egy olyan kétajtós sportkocsinak a piacra dobása, amely felválthatja a Bentley Continentalt. A Bali kódnévre „hallgató” modell fejlesztésével meglehetősen jól haladnak, a befejezéshez azonban nagy szükség van az új tulajdonos pénzére és tapasztalataira. A Rolls-Royce másik nagy álma az 1994-es Genfi Autószalonon bemutatott koncepciókocsi, a Bentley Java fejlesztésének befejezése és gyártásának elkezdése. Az anyacég, a Vickers a tőkehiány és a piaci bizonytalanságok miatt nem tudott többet áldozni a Javára. Ha a Java-álom valóra válik, a kocsí ára 100 ezer font körül lesz majd, ami a Bentleyk esetében elfogadott ár.

S most az új frigy küszöbén egy kis visszatekintő a Rolls-Royce történelmére. 1906-ban Henry Royce mérnök és Charles Rolls vállalkozó megalapította a világ talán leghíresebb



Az egyik első monumentális darab: Silver Ghost 1907-ből

cégét. Sorra jelentek meg az újabb és újabb típusok, amelyek a Silver Ghost modellben csúcsosodtak ki. (A mintapéldány ma is a Rolls-Royce tulajdonában van, s állítólag a világ legrágább kocsija.) 1925-ben jelent meg a piacon a Phantom modell, amelyet az új motor mellett a kiemelkedő elegancia jellemezett. Az autó végsebessége 140 kilométer volt, fékrendszere az ennek megfelelő biztonságot nyújtotta. A kocsit egyéni igények figyelembevételével is gyártották, s a cégnek ez a „szokása” máig megmaradt.

Az igencsak „csinos” Silver Dawnt 1949 és 1955 között gyártották. Ezt követte a Silver Cloud I-II-III sorozat 1955 és 1966 között. A hatvanas évek sztárja a Silver Shadow, ennek formája már radikálisan modern volt. A következő évtizedben kezdték el gyártani a Silver Shadow romantikus kabrióváltozatát, a Corniche-t. A legújabb Silver Seraphot V12 BMW-motor hajtja. A kocsicsoda ára 150 ezer fontnál kezdődik, kifejlesztése a cégnek 200 millió fontjába került. Ebből 2 milliót a Rolls-Royce székházának tatarozására fordítottak, amolyan előlegként, miután az nem tartozik az



Rolls és Royce. A két férfi találkozásával született meg a luxusautó-gyártás legendája



Az egyik legnagyobb siker, Silver Cloud II 1959-ből



Hosszú idő után az idén mutatkozott be új Rolls-Royce-modell, a Silver Seraph

társaságunk újgazdagjaira, ezért is nyitott márkakereskedést Moszkvában, Prágában és Budapesten is.

Ami pedig a gyártott autók számát illeti: a második világháború kitöréséig összesen 22349 Rollsot gyártottak, ebből 709 Indiában talált gazdára. Érdekes összevetni: a BMW tavaly mintegy félmillió kocsit állított elő, a Rolls-Royce pedig fennállása óta összesen 128 ezret.

A világ leghíresebb autógyára igyekszik pontos nyilvántartást vezetni vásárlóiról, s általában sikerül követnie egy-egy kocsi életútját. A márka szerelmesei között szép számmal voltak és vannak koronás fők, hercegek, maharadszák, de olyan civilek is többek között, mint Henry Ford, Rudyard Kipling, Fred Astaire, Jomo Kenyatta, John Lennon. 1913-ban II. Miklós cár két Silver Ghostot vásárolt. Leninnek nem kevesebb, mint 9 Rolls-a volt; az egyik kocsit speciálisan az orosz téli viszonyokra alakították ki.

Leonyid Breznyev egykori szovjet pártfőtitkár saját maga szerette vezetni Silver Shadow-ját. 1980-ban az egyik nap éppen a kiürített Vörös téren száguldozott, amikor véletlenül „eltalált” egy parkoló buszt. Breznyev csak kisebb sérülést szenvedett (a világ úgy tudta, hogy influenzával bajlódik), az autó azonban teljesen összetört. A roncsot éveken

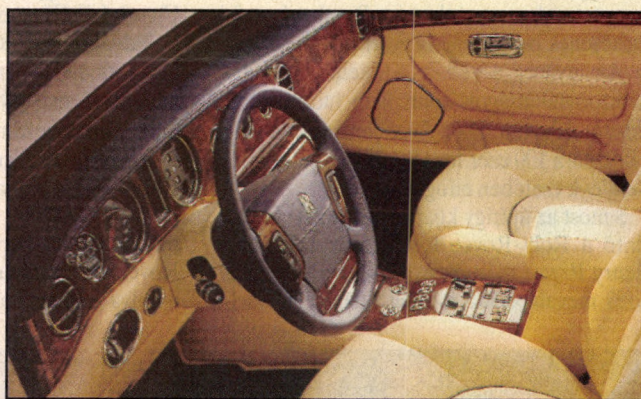
építészeti remekművek sorába. No meg azért, mert 250 potenciális vásárlót hívtak meg a bemutató ceremóniára...

Újdonságot hozott a cég történetében, hogy a megrendelő kívánságára a személyre szabott kocsi gyártásának minden fázisáról fényképeket készítenek, s az albumot együtt adják át az elkészült kocsival. (A Silver Seraph alapmodellje 30 nap alatt készül el.)

A leendő tulajdonosok által igényelt „extrák” a kor szellemének és technikájának megfelelően változtak: kezdetben a beépített bársekrényt és televíziót kérték sokan, napjaink-

ban pedig természetes, hogy fax és munkasztal is legyen a kocsiban a hordozható számítógépek részére.

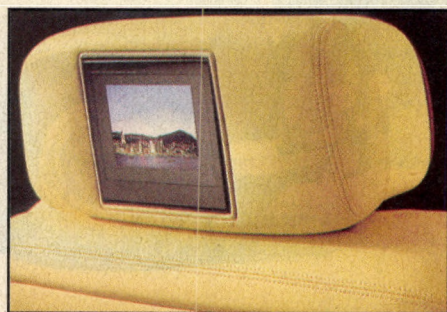
A Rolls-Royce-tulajdonosok körében a márkahűség 80 százalékos, vagyis a vásárlók négyötöde visszatér modellváltáskor. A hetvenes és a nyolcvanas években a patinás cég első számú piaca az USA volt, ma ismét Nagy-Britannia. A szigetországban tavaly 638, az Egyesült Államokban pedig 462 új Rollsot és Bentleyt értékesítettek. Egy főre vetítve Európában Monaco, Európán kívül pedig Szingapúr a listavezető. A vállalat mindinkább számít



át gondosan becsomagolva őrizték a Kreml garázsában, később pedig a rigai autómúzeum adott otthont a különös történetű kocsinak...

Gonda György

A Seraph külsejét divatosan legömbölyítették, de belül maradt a hagyományos luxus



Nagyhatalom születik

A világ vezető autógyártói – miközben jelentős túlkapacitásokkal rendelkeznek a fizetőképes kereslethez képest – Braziliában hatalmas beruházásokat hajtanak végre. A latin-amerikai ország autógyártóipari nagyhatalommá nő ki magát, amely a tervek szerint 2000-ben már 2,42 millió gépkocsit fog gyártani, mintegy 46 százalékkal többet, mint 1996-ban. A számottevő termelésbővülés hajtómotorja az a 15 milliárd dolláros beruházás, amelyet 1996 és 2000 között valósítanak meg.

A világ autógyártóiparának éves termelési értéke meghaladja az 1000 milliárd dollárt, foglalkoztatottjainak száma pedig tízmillió körül alakul. Az első számú feldolgozóipari ágazat ma már jelentős túlkapacitásokkal rendelkezik, s az előrejelzések szerint 2000-ben még rosszabb lesz a helyzet: akkor a világ autógyártóiparának termelése csaknem 80 millió kocsi lesz, a fizetőképes kereslet viszont csak 58-60 millió egységet „fed majd le”. A fő piacokon – USA, Nyugat-Európa és Japán – a kereslet és az új autók értékesítésének növekedési üteme lassulóban van, így a világ nagy autógyártóinak figyelme mindinkább térségünk, valamint Kína, India, Oroszország és a FÁK, valamint Latin-Amerika felé fordul. Egy olasz ágazati elemzés szerint az „ön-gyilkos autógyártóipar” epicentruma az ipari országokból a fejlődő államokba, elsősorban Dél-Amerikába tevődik át.

Észak-Amerikában jelenleg a kapacitások félmillióval haladják meg a keresletet, Európában azonban 3,5 millióval. Mindkét piacon – amelyek annyira szét-tördeltek, hogy az értékesítés döntő többsége a régi kocsik lecserélését szolgálja – megfigyelhető az árak csökkenése, valamint a vásárlást ösztönző kedvezmények és állami támogatá-

sok özöne. Ráadásul az Egyesült Államokban a japán autógyártók fokozzák termelésüket, s a világpiacon mind komolyabban kell a versenytársaknak számolniuk a dél-koreai s újabban a malajziai és az indonéziai autógyártókkal. (Már nem is keltett meglepetést szakmai körökben, hogy a Samsung elektronikai vállalatbirodalom tízmilliárd dollárt kíván fordítani autógyártóipari üzletágának megerősítésére...)

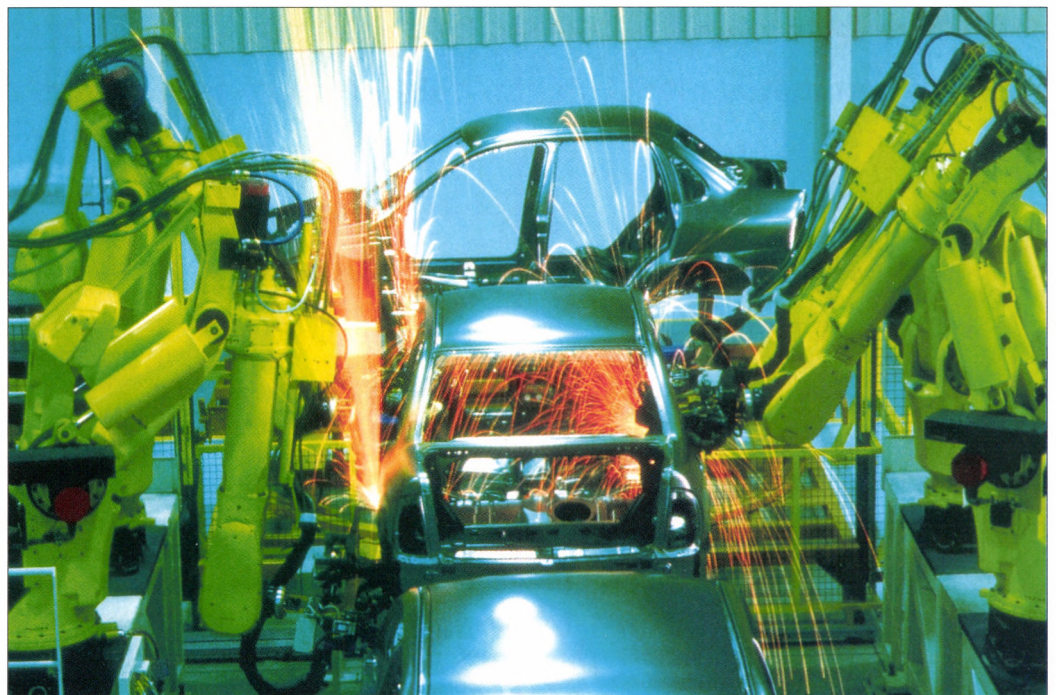
S miközben a világ autógyártóiparát és -piacát a túltermelés jellemzi, illetve fenyegeti, a vezető

autógyártók egyre emelik a „tétet” Braziliában. Dél-Amerikának – eltérően Ázsiától és Oroszországtól – látszólag nincsen saját autógyártóipara. A brazil autógyártóipar például a külföldi cégek letelepedésének köszönheti létét: a Volkswagen, a FIAT, a Ford és a General Motors hosszú ideje dollármilliárdokat investál a helyi termelés bővítésére, s nem szűkmarkúak a beruházásokkal illetően az újonnan érkezők, nevezetesen a Renault, a Toyota, a Daimler-Benz, a Scania és a Volvo sem. (Érde-

mes megjegyezni, hogy saját gyártással megjelent, illetve rövid időn belül megjelenik a brazil piacon a Peugeot, a Honda, a Chrysler, a Hyundai, a Skoda, a BMW és a Mitsubishi is.)

Brazília a Mercosur szabadkereskedelmi övezet vezető hatalma, egyben messze a legnagyobb piaca. (A szabadkereskedelmi övezet Braziliát, Argentínát, Paraguayt és Uruguayt öleli fel.) A vámmentesség, valamint az úgynevezett integrált működés okán a VW, a GM, a Ford, a FIAT, a Renault, a Peugeot, a

»»»





A Mercedes-Benz bemutató autói hibátlan állapotban, hihetetlen áron

► Egyedülállóan kedvező lehetőség! Az MB-AUTO Magyarország Kft. értékesíti bemutató autóit. Most rendkívüli áron, elsőkézből juthat Mercedes-Benz személygépkocsikhoz és transzporterekhez.

► A tökéletesen kar-

bantartott járművek átlagosan félévesek, kevés kilométert futottak, gazdagon felszereltek, megkíméltek és finanszírozásuk is rugalmasan megoldható. Ragadja meg az alkalmat: a Mercedes-Benz nevében hordozza a kényelem, megbízható-

ság és biztonság garanciáját.

► Csak Ön tudja, hogy nem új!



Mercedes-Benz

Az autógyártás jövője.

MB-AUTO Magyarország Kft., a Daimler-Benz AG vezérképvisellete

1133 Budapest, Kárpát u. 21. ● Tel.: 451-2240, Fax: 451-2241

1117 Budapest, Hunyadi J. út 10. ● Tel.: 463-7410, Fax: 463-7431

Mercedes-Benz Lízing Hungária Kft. ● 1133 Budapest, Kárpát u. 21. ● Tel.: 451-2200, Fax: 451-2299

Scania, a Honda és a Toyota Argentínában is rendelkezik összeszerelő- és gyártóüzemekkel. A brazil nemzeti fejlesztési bank tanulmánya szerint az országban ott lévő, valamint az újonnan megtelepedő autógyárak 1996 és 2000 között több mint 15 milliárd dollárt fordítanak a kapacitások bővítésére, Argentínában pedig ugyanezzel a céllal 4,4 milliárd dollárt ruháznak be.

Érthető módon Brazília önmagában is igencsak vonzó piac a világ autóiipara számára: a Mercosur-övezet 190 milliós népességéből 155 millió brazil. Az országban 100 lakosra 9,2 jármű jut, míg a gépkocsisűrűség az USA-ban 57, Európában 52, Japánban 34, Argentínában 20.) Sokatmondó adat, hogy az elmúlt öt esztendőben Braziliában a gépkocsi-értékesítés 152 százalékkal növekedett. Tavaly

Az olasz cég a következő években jelentős beruházásokat hajt végre a dél-amerikai országban, Brazília gazdaságának főbb mutatói ugyanis az előrejelzések szerint hosszabb távon is kedvezően alakulnak. Egyes szakértők véleménye szerint, amennyiben az autóiipari kapacitások a jelenlegi ütemben bővülnek, 2002-ben Brazília már 5 millió gépkocsit fog gyártani, többet, mint amennyit a Mercosur fel tud venni. Nem kizárt, hogy addigra Brazília és Argentína fel-futtatja autóexportját Chilébe, Venezuelába, Kolumbiába és Peruba. De az is lehetséges, hogy 2002-ig ezek az exportcélpontok a szabadkereskedelmi övezet tagjai lesznek.

Brazília autóiipacán a VW az első számú cég 34 százalékos részesedéssel. A második helyet a FIAT foglalja el 25 százalékos



Két meghatározó brazil modell: négyajtós Opel Corsa (balra), FIAT Palio (fent)

tási költségek stb. A fő ok azonban az, hogy Brazília 63 százalékos vámot vet ki az importautókra, s csak 2004-ben van kilátás a vám 20 százalékra való csökkentésére. A Ford egyik vezetője szerint az exportőröknek egy sor más piacvédő intézkedéssel is számolniuk kell, tehát a brazil és a Mercosur-piacon csak az az autógyártó lehet versenyképes, amelyik közvetlen működőke-beruházást hajt végre.

A piac meghódításához az is fontos szempont, hogy a gyártóknak „érteniük” kell a piacot, s a kocikat a helyi igényekhez és szokásokhoz kell igazítaniuk. A FIAT például a Palio nevű világautóját öt változatban gyártja, az egyik variánst éppen a brazil út- és klímaviszonyokra fejlesztették ki. (A brazil Palio gyártása egymilliárd dolláros beruházást igényel, s a részletes piaci tanulmány elkészítése 100 ezer dollárba került.)

A Braziliában működő autógyárak szigorúan figyelik egymás minden lépését, s stratégiájukat gyakorlatilag egymáshoz igazítják. Pontosan tudják, hogy az ország a kiskocsi hazája: a szubkompakt autók a piac 69 százalékát uralják, a kompakt kocsi részaránya pedig 17,5 százalék. Várhatóan továbbra is a szubkompakt típusok iránt lesz a legnagyobb kereslet a következő tíz évben is, de mind többen vásárolnak majd egyterűeket, sportkocsikat, négykerék-meghajtású járműveket. Azok a gyártók fognak talpon maradni a gyilkos versenyben, amelyek kapacitásai egy részét a leggyorsabban tudják átállítani ezekre a típusokra. Így igazán érhető, hogy a brazil autógyárak nem fedik fel előre, milyen modellel és típusokkal jelennek majd meg a piacon a belátható jövőben. Minden

külföldi autógyártó és befektető számára központi kérdés, valóban életben tudja-e Brazília tartani hosszabb távon gazdasági újjászületését. Az elmúlt három esztendőben számottevően növekedett a GDP, az egy főre jutó jövedelem, jó ütemben folyik a privatizáció és a gazdaság reformja. A nemzeti valutát, a reál fokozatosan deflálják a dollárhoz képest, ennek nyomán óriási mértékben mérséklődött az infláció. 1989-ben a magántőke beáramlása gyakorlatilag nulla volt, ám a tavalyi év végén a külföldi működőtőke összesített állománya már meghaladta a 78 milliárd dollárt.

A közgazdászok véleménye szerint Brazília tanult a korábbi leckéből, s jó úton halad, hogy a világ egyik vezető gazdasági hatalma legyen. Az ország ma már autóiipari nagyhatalom, elsősorban a külföldi autógyártók beruházásai következtében. A VW, a FIAT és a többiek csak ott bővítik termelésüket nagy összegű beruházásokkal, ahol a piac mellett politikai és gazdasági biztonságra is számíthatnak.

Gonda György

mintegy 11,5 millió autót tartottak nyilván az országban, ezek 15 százaléka importból, elsősorban Argentínából származott, s az ING Barings előrejelzése szerint 2000-ig évi 2,5 millió gépkocsi talál majd gazdára.

Ez a növekedés jócskán meghaladja a hagyományos piacokét. A Standard and Poorshoz tartozó DRI szerint a következő öt évben az autóiipac Nyugat-Európában 12 százalékkal fog növekedni, míg az Egyesült Államokban 6, Japánban pedig 4 százalékos csökkenés várható. Érthető tehát a vezető autógyárak tülekedése Braziliában, de az ottani piac rekordütemű bővülése mellett fontos szempont az is, hogy a brazil autógyárak termékei nulla százalékos vámmal juthatnak be a Mercosur-országokba.

A FIAT brazil autógyártása 1990 és 1995 között 233-ról 464 ezer egységre emelkedett.

hánnyal, míg a GM és a Ford a piac 17, illetve 10 százalékát szerezte meg. Mind a VW, mind pedig a FIAT vezetői úgy vélik, hogy cégüknek 2000-ben legalább egymillió gépkocsit kell értékesítenie Braziliában ahhoz, hogy befektetéseik megtérüljenek. Más szavakkal ez azt jelenti, hogy mindkét óriáscégnek 40-40 százalékos részesedést kell szerezni a piacon. Figyelemmel a versenytársak kíméletlen nyomulására, valamint a gazdasági növekedés esetleges lelassulásának veszélyére, a VW és a FIAT célkitűzése jelenleg nem látszik reálisnak.

Joggal merül fel a kérdés, hogy a világszerte túlkapacitással rendelkező autógyárak miért telepednek le Braziliában, s miért nem exportálnak inkább oda autókat. Kézenfekvő a válasz, hogy az országban olcsó a munkaerő, kedvező a profitráta, meglehetősen magasak a szállí-



Zakar és Társa Kft.
2700 Cegléd, 4. sz. főút 69. km
Telefon: (53) 313-130, tel./fax: (53) 318-500

Új típus, bevezető áron

MH 8843



INNEN EGY TERRANÓRA LESZ SZÜKSÉGE

Amíg járt utakon jár, nem vesz észre különbséget a Nissan Terrano és a legjobb városi autók között. A Terrano ugyanolyan kényelmes, ugyanolyan biztonságos és ugyanolyan simán veszi az akadályokat. De a négykerék-meghajtású, sportos külsejű Terranóra ott is számíthat, ahol nemhogy autó, de még a madár se jár. Ráadásul a vezető- és utasoldali légzsákkal, a hatalmas csomagtérrrel a Terrano ugyanazt a komfortot nyújtja úttalan utakon is. Mindezt a tudást a Nissan igen kedvező áron, számos finanszírozási variációval kínálja Önnek.

**HASZONJÁRMŰ MÁR,
3,8 MILLIÓ FT + ÁFA-TÓL**



Hiezl és Társa Kft. 6500 Baja, 79/326-381, 79/422-422 • Körös-Q1 Kft. 5600 Békéscsaba, 66/449-934 • ESG Kft. 1037 Budapest, 250-4477 • Nissan Rapid Kft. 1037 Budapest, 368-6075 • Nissan Koh-I-Noor Kft. 1047 Budapest, 370-8860 • Nissan Autó Néro Kft. 1122 Budapest, 202-3455 • Nissan Autó Néro Kft. 1122 Budapest, 309-0909 • Nissan Rapid Kft. 1149 Budapest, 220-5080, 220-5090 • Tóth Frigyes Autóház Kft. 1182 Budapest, 290-4610 • Nissan Koko Kft. 1204 Budapest, 285-5078 • OMP Autóház Kft. 4029 Debrecen, 52/503-517 • Slicki Autóház 7200 Dombóvár, 74/463-587 • Nissan ABB Kft. 2500 Esztergom, 33/411-840 • Áfész-Elszer Kft. 2100 Gödöllő, 28/416-203 • Mátra Nissan Kft. 3200 Gyöngyös, 37/507-010 • Vektor-Autó Kft. 9027 Győr, 96/314-857, 96/315-462 • Niss-Car Kft. 6800 Hódmezővásárhely, 62/346-568, 62/341-885 • Nissan Kaposvár Kft. 7400 Kaposvár, 82/311-500 • Elit Motors Kft. 6000 Kecskemét, 76/480-592 • Nissan Keszthely 8360 Keszthely, 83/314-099 • Nissan Balogh 3531 Miskolc, 46/352-260 • Váradai és Orosz GmK. 3527 Miskolc, 46/412-435 • Automobil Center Kft. 8800 Nagykanizsa, 93/310-339 • Káta-Nissan Kft. 2760 Nagykáta, 29/440-297, 29/440-624 • Nis-Sun Bt. 4400 Nyíregyháza, 42/402-348 • South-Car Kft. 7626 Pécs, 72/215-970 • Gemmax-Autó Kft. 6728 Szeged, 62/474-433 • Slicki Autóház 7100 Szekszárd, 74/412-523 • Komplex-C Kft. 8000 Székesfehérvár, 22/310-208 • Euro-Niss Kft. 2310 Szigetszentmiklós, 24/452-439 • Omtec Kft. 5005 Szolnok, 56/423-530 • Bonus Kft. 9700 Szombathely, 94/313-983 • Nissan ABB Kft. 2890 Tata, 34/487-980, 34/489-124 • Áfész-Elszer Kft. 2600 Vác, Tel.: 209/236-671 • Autó Pataki Kft. 8200 Veszprém, 88/400-004, 88/442-200 • Pannonex Autóház Kft. 8900 Zalaegerszeg, 92/316-945

Folytassa,

98. dec. 17.

Eisenach és Zwickau

Túlélő autóipar

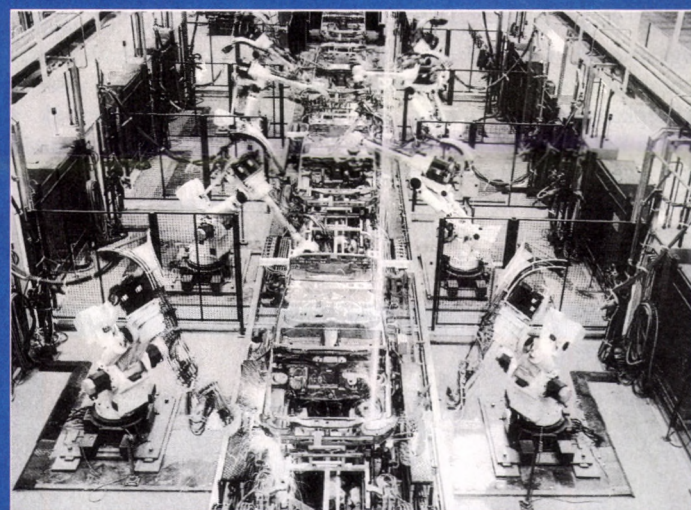
Egész Európa Eisenachra figyel – ezekkel a szavakkal nyitotta meg az Opel új üzemét Eisenachban, a volt Wartburg-gyárban Louis Hughes, a General Motors Europe elnöke még 1992 szeptemberében. Az elnök akkor azt ígérte, hogy az új GM-üzem az egyik legkorszerűbb lesz Európában, és igen magas mércét fog állítani az óvilág egész autóipara számára.

A megnyitás óta eltelt hat esztendőben Eisenachban összesen 750 ezer Corsát és Astrát gyártottak, s a gyárat gyakran emlegetik a volt NDK ipara helyreállítása egyik példájaként. Eisenachban 1990-ben 9500 munkás 70 ezer Wartburgot gyártott, ma kétezer munkás évi 180 ezer gépkocsit állít elő ugyanott. Az eisenachi Opel-gyárban az egyik legmagasabb a termelékenységi Európában. E mutató alapján olyan üzemekkel említik egy sorban, mint a nagy-britanniai Nissan és az olaszországi Melfiben működő FIAT. Az eisenachi gyár éves forgalma meghaladja a kétmilliárd dollárt.

Kelet-Németországban azonban nem Eisenach az egyetlen sikertörténet, a sok közül igen csak említésre méltó az, ami a Trabantok „hazájában”, a szászországi Zwickauban történt. Két testvér, Ulf és Ernst Wilhelm Rittinghaus a Treuhand privatizációs

szervezettől megvásárolta a Trabant-gyárat, és ott teljes reorganizációt hajtottak végre. Az 1994-ben megvásárolt céget ma Sachsenring Automobiltechniknek hívják, és olyan cégeknek szállít alkatrészeket és részegységeket, mint a Daimler-Benz, a Volkswagen és az Opel. A vállalat részvényeit tavaly vezették be a frankfurti tőzsdére. A teljesen megújult és átalakult volt „Trabant-művek” tavalyi értékesítése már elérte a 275 millió márkát, az 1995-ben regisztrált forgalom háromszorosát. Sokatmondó az az adat is, hogy az elmúlt négy esztendőben megkétszereződött az egy munkásra jutó termelés.

A cégnél jelenleg 800 fő dolgozik, ez a létszám igen csak elmarad a 12 ezer „trabantos” dolgozótól, de a munkások átlagosan heti 45 órát dolgoznak, s a szombati és vasárnapi műszakok nem számítanak túlórának.



Ebben a hozzáállásban nincsen semmi meglepő, hiszen Németországnak ezen a táján 17 százalékos a munkanélküliség. Az eisenachi és a zwickai gyár sikere a szakértők véleménye szerint nem kis mértékben köszönhető annak, hogy mindkét üzemben a sikeres japán termelési módszereket alkalmazzák, többek között a pontos, idő-

ben történő beszállítást, a termelési területek maximális kihasználását, valamint a munkások rugalmas csapatokba való szervezését. Az sem elhanyagolható szempont, hogy az autóipar mindkét városban nagy múltra tekinthet vissza, az ágazatban azóta vannak

benne, amióta feltalálták az autót. Ez egyúttal azt is jelentette, hogy mind a GM, mind pedig a Rittinghaus fivérek kiválóan képzett munkaerővel kezdtek el együtt dolgozni. A statisztikák tanúsága szerint a thüringiai Wartburg régió gazdasági tevékenységének több mint felét az autóipar és a gépkocsigyártás adja. Amikor az autóiparnak jól megy Németországban és Európában, akkor az eisenachiak is ünneplhetnek, de a recesszió idején ők is megtapasztalták – ez történt 1993-ban –, mivel jár a visszaesés (a Sachsenring függősége a VW-től mintegy 50 százalékos, egy esetleges Volkswagen-válság elvben nekik is komoly problémákat okozhat).

Ma már rózsásabb a helyzet, ugyanis Eisenachban olyan magas a termelékenység, hogy az ottani Opel-gyár szinte teljesen „ütésálló”, bármit hoz is a jövő az autóipar számára a hazai és a külföldön.

Gonda György

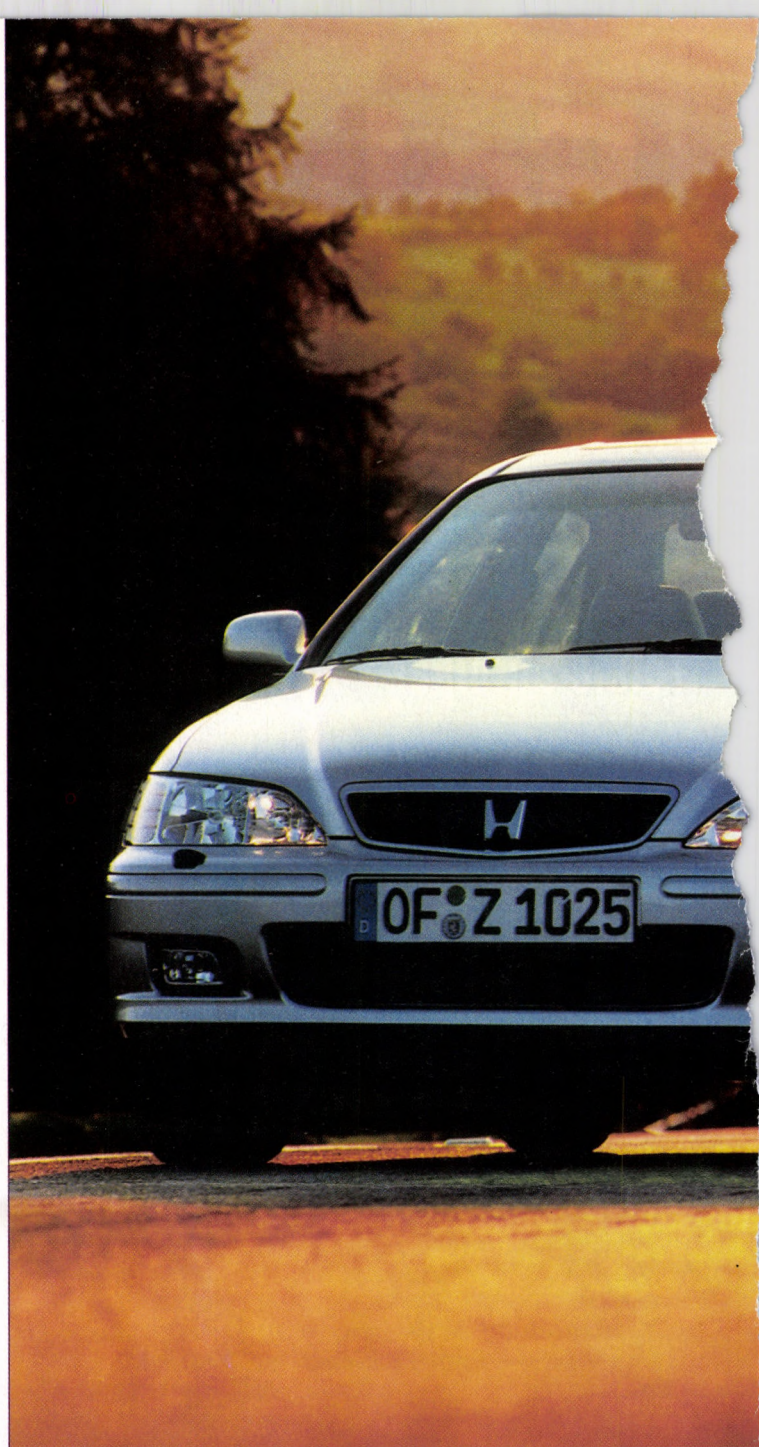


Az idén ötvenéves Honda cég nagy európai áttörésre készül az autópiac legerősebb mezőnyében, az úgynevezett középkategóriában. Minden részletében megújított Accord modelljüket itt, az öreg kontinensen tervezték és angliai gyárukban gyártják, kimondottan azzal a céllal, hogy végre az európai vásárlók körében is sikert arathassanak. Az előd-nél kisebb, de robusztusabb Accord az átlagon felüli motoron túl most már minden részletében csúcstechnikát kínál.

Az immár hatodik generációs Accord igazi sikerét eddig Amerikában érte el, méghozzá a nyolc évvel ezelőtt megjelent úgynevezett CB-moddellel. Az autópiac D-osztályában, vagyis a középkategóriában sokáig ez volt a legkelendőbb nem amerikai gyártmány. Hasonló siker Európában nem kapcsolódik az ötvenéves, de autókat csak 1962 óta gyártó Honda nevéhez, talán

azért, mert az itteni finnyás vendégek mindig egy kicsit túl „japánosnak” találta az egyébként briliáns motorokat felvonultató Accordokat. A cég szerint ennek most vége lesz, mert a legújabb, hatodik generációs modellt már kimondottan az európai vásárlói kör igénye szerint tervezték, s hogy a szándék a gyártás során se csorbuljon, a kocsit a Honda angliai gyárában készítik.

A technikailag és formailag is felfrissített Accorddal mostantól



azokat célozzák meg, akik ráuntak a pénzfaló nagykocsikra, a komfortról és a luxusérzésről viszont nem akarnak lemondani. Az új középkategóriás Honda a presztízsszolgáltatásokat olcsóbban kínálja, közismert sportossága mellett pedig kategóriáját meghaladó technikai megoldásokat vonultat fel. A konstrukciós változtatások jóvoltából, miközben a karosszéria rövidebb, magasabb és szélesebb lett, például sikerült megnövelniük az utasteret. A pár milliméter híján 4,6 méteres Accord így már tényleg kényelmes helyet tud kínálni öt személy számára, a 427 literes poggyásztér pedig szintén gáláns komfortajánlatnak számít. A kocsit úgynevezett globális platformja (fenéklemeze) majdan több modellhez is alapul szolgálhat, most az Accord esetében a hozzákapcsolt első és

hátsó segédvázkeretekkel rendkívül jó és kellemes megoldást nyújt. Az így elhelyezett motor, valamint első és hátsó futómű halkabb, kiegyensúlyozottabbá vált a rugózás és javult a menetdinamika. Az újítások sorába tartozik az öt keresztengőkaros hátsókerék-felfüggesztés, amely a stabilitást emeli magasabb szintre.

Nyerő lehet Európában a Honda az új Accord biztonságtechnikájával is, mert az új konstrukciók már állják az összehasonlítást akár a VW-Audi konzern, akár a Mercedes, akár a Volvo színvonalával. A kocsitörésteszteji során bizonyosodott, hogy a kocsiszekrény a szigorú normák felett teljesít, a szilárdsági mutatók tekintetében például még az etalonnak számító Volvo-mércét is meghaladja. A biztonsági felsze-