

PROFITRA VÁRVA

Egységes pénznemével kiszámíthatóbb a kontinens, így a nagy-britanniai jelenlét mellett a Toyota Franciaországban erősít. A Yaris-gyár mellett nemrégiben adták át ezt a hatalmas alkatrészraktárt



2002. a. pt. 18.

Japán autógyártókat, hogy átszervezzék, átalakítsák nagy-britanniai tevékenységüket.

Alan Jones, a Toyota Manufacturing UK új vezérigazgatója nemrégiben egy interjúban elmondta, egyelőre nem számítanak a valutaárfolyam változására, amely ugyan kedvezőtlen a cég számára, de akkor is ez az üzleti és a piaci realitás. A Toyotának még távolról sem tért meg az a másfél millió fontos beruházása, amelyet brit gyárainak létrehozására fordított. Japán első számú autóiipari cége a kilencvenes évek közepére lett nyereséges Nagy-Britanniában, az elmúlt három esztendőt azonban veszteséggel zárta.

Az előrejelzések szerint az idei évet a Toyota várhatóan 50 millió font veszteséggel zárja, aminek nyomán 200 millió font fölé emelkedik az elmúlt három és az idei év összesített hiánya. A vezérigazgató szerint a jelenlegi körülmények között nem lesz könnyű nyereséget elérni a szigetországban, de a Toyota mindent elkövet, hogy belátható időn belül profitot mutathasson fel európai, elsősorban brit tevékenységében.

Alan Jones szerint német és brit versenytársaik a nagy szériás kocsik gyártásában nyereségesek, s hasonló eredmények elérése érdekében a brit Toyotának is „édesse kell tennie beruházásait”. A Toyota a szigetországban két gyárral rendelkezik: a bumastoni üzem tavaly 176 ezer kocsit gyártott, a desidee-i gyár pedig 133 ezer gépkocsimotort állított elő. A két gyár összesen 2800 dolgozónak biztosít munkát, összesített ka-

AZ ELMÚLT évtizedben a Nissan, a Toyota és a Honda összesen 4,5 milliárd font beruházást hajtott végre Nagy-Britanniában, s ottani üzemében összesen 12 ezer munkahelyet teremtett. Az alkatrész- és részegység-beszállító háttérparban ugyancsak néhány ezer dolgozó számára biztosított a három autógyártó a szigetországban stabil munkalehetőséget. Nagy-Britannia kereskedelmi mérlegéhez évente mintegy 1,5 milliárd fonttal járulnak hozzá. Miközben a Ford megszünteti gépkocsi-

gyártását a szigetországban, a három japán gyártó elkötelezett ottani üzemeinek fenntartása és további működtetése mellett.

A nagy-britanniai megtelepedés és az ottani gyártás stratégiáját még akkor dolgozták ki és hagyták a cégvezetések jóvá, amikor a font a mainál 30 százalékkal volt gyengébb. A brit valuta számottevő megerősödése, a működési költségek folyamatos növekedése, valamint a piac részéről jelentkező ármomás arra kényszerítette a „betelepült”



Kívül-belül modern: a Citroënnél igyekeztek olyan kiskocsit alkotni, amely minden szempontból megfelel az elvárásoknak. Az utastér bővelkedik rakodóhelyekben, a design sajátos, a műszaki tartalom pedig a nagyobb modellekből származik

1,52 méteres belső magassága a kisebb egyterűek méretével vetekszik, s így kényelmes utazást biztosít az első ülésekben hosszabb távon is. A hátsó üléseken igazából csak a lábunknak tűnt szűkösnek a hely, gyerekeknek azonban remek kilátást nyújt a megemelt ülés.

A 305 liter térfogatú csomagtér jobb kihasználását teszi lehetővé a lehajtható műanyag panel, amely révén két szinten sorakoztathatjuk fel a poggyászokat. (Az osztott háttámlák előredöntésével többszörösére növelhető a rakodótér.) Az első üléstámlákról a repülőgépekhez hasonlóan étkezési tálcák és pohártartó hajtható le. Az utastérben számos pakolási lehetőséget alakítottak ki. Tucatnyi belső rejtéket találunk az utastérben: az első kesztyűtartóból mindjárt kettő is közrefogja a légszákot, s az első ülések alá kis fiókokba pakolhatunk.

Az utasvédelem terén sincs mit szégyellnie a kisautónak. A széria biztonsági csomagban helyet kapott hat légszák, melyek közül a két függőnylégszák (az oldalablakok teljes hosszában fújódik fel) a hátsó utasokat is védi. Kritikus helyzetben az elektronikus fékerő-szabályozóval és fékasszisztenssel kombinált blokkolásgátló jelenthet életmentő segítséget.

A kisautó kiválóan manőverezhető. A C3-as fordulékonyasága, az elektromos motorral támogatott szervokormány, valamint a megemelt ülésből nyíló remek körpanoráma előnye főként városi közlekedésben mutatkozik meg. A tolatóradarral felvértezve a hölgyeknek sem okozhat komolyabb gondot a parkolás.

Az új modellt ötféle motorral kínálja a Citroën. A legkisebb a sorban az 1,1 literes 61 lóerős változat, amely nyilvánvalóan kedvező árával arat majd sikereket, hiszen menetteljesítménye meglehetősen szerény. Az 1,4 literes 75 lóerős aggregát, valamint a 1,6 literes, 110 lóerős benzinmotor már ismert korábbi Citroënekből. Az 1,4 literes közös nyomócsöves dízelmotor nyolcszelepes változata 70 lóerőt képes leadni, míg a hengerenként négyselepes változat 92 lóerőt teljesít. A nagy teljesítmény mellett a franciák alacsony fogyasztást ígérnek, ami körülbelül 4 liter/100 kilométert jelent átlagosan. Minden változathoz ötfokozatú kézi kapcsolású sebességváltót kapunk, egyedül az 1,4-eshez rendelhető a hatfokozatú autoaktívnak nevezett, manuálisan is kapcsolható automata.

GAÁL ZOLTÁN

OTA



Miközben a japán autógyártók az európai hídfőállásnak tekintett Nagy-Britanniában kénytelenek üzemek növekvő kapacitáskihasználtságával szembenézni, bíznak abban, hogy a baj mulandó, és belátható időn belül ismét nyereségesek lesznek, úgy a szigetországban, mint a kontinensen.

capitáskihasználtságuk 78 százalékos. A vezérigazgató szerint a brit Toyotának egyszerre három fronton kell harcot vívnia, nevezetesen az erős font, a termelés és az értékesítés bővítése, valamint a működési költségek leszorítása területén. Miután a következő három esztendőben a brit Toyota számára várhatóan kedvezőtlen marad a font árfolyamának alakulása, a cég megkülönböztetett figyelmet fordít majd a belső költségek ellenőrzésére, valamint a korábbi piaci részesedés visszaszerzésére. A Toyotáéhoz hasonló gondokkal küszködik Európában és Nagy-Britanniában a Honda is. Tavaly a Honda vesztesége Európában minden korábbi rekordot megdöntött, összesen 456 millió dollár volt, ebből a nagy-britanniai gyártás és kereskedelem 84 millió dollárral (59 millió font) részesedett. Ja-

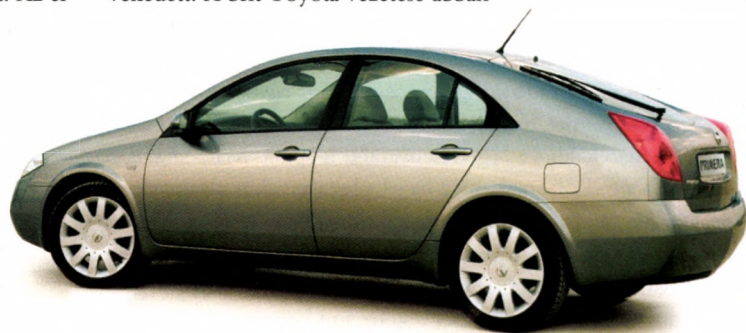
pán második legjelentősebb autógyártóipari cége Nagy-Britanniában eddig 1,15 milliárd font beruházást hajtott végre, swindoni gyárában tavaly csaknem 75 ezer autót gyártott. A gyártókapacitások kihasználtsága nem haladta meg a 60 százalékot, a gyár dolgozóinak száma pedig elérte a 3400-at. A Honda Európában utoljára az 1998–99-es pénzügyi évben volt nyereséges.

Ken Keir vezérigazgató szerint a Hondának a szigetországban hosszú távú tervei vannak, s olyan jelenlétet kívánnak kialakítani, amely lehetőség szerint minimalizálja az árfolyam alakulásának hatását a cég gazdálkodására. Az elmúlt három évben az árfolyamvesztések miatt a Honda európai nyereségessége igencsak megrendült, de szeretnék, ha a cég Európában 2003-ban már profitot mutatna fel. A Nagy-Britanniában működő japán autógyárakra a jen-font-euró valutahármas árfolyamának alakulása a meghatározó. Miközben a nagy-britanniai termelés költségei erős fontban jelentkeznek, az ott gyártott Hondák jelentős részét az eurózónában értékesítik.

Az euró igencsak gyengélkedik az erős fonthoz képest, s ez az értékesítés során (is) veszteséget okoz a Hondának. Minoru Harada, a Honda Motor Europe elnöke szerint az erős font, a gyenge euró, valamint az értékesítési eredmények hullámlása miatt egyelőre nem tudható, mikor térül meg a swindoni üzem korszerűsítésére fordított

450 millió font beruházás. A Honda – hasonlóan a Toyotához és a Nissanhoz – költségeit elsősorban úgy igyekeznek majd mérsékelni, hogy brit beszállítók helyett az eurózónából vesz mind nagyobb mértékben igénybe háttérpári cégeket. A cégvezetés szerint ez az átállítás annak lesz a tesztje, miként tudja majd a Honda működtetni új termelési rendszereit Európában.

Néhány jel már utal arra, hogy a nagy-britanniai japán autógyárak új stratégiája működésbe lendült. Például a Toyota értékesítése a szigetországban az év első négy hónapjában jelentősen növekedett. A brit Toyota vezetése abban



bízik, hogy a cég 2003-ban nyereséges lesz, ha megfelelő modellválasztékot kínál, optimalizálja a költségeit és értékesítési hálózatát. A menedzsment szerint nincsen szükség újabb beruházásra – jobban ki kell aknázni a brit gyárakban meglévő lehetőségeket. Annyi bizonyos, hogy a Nagy-Britanniában gyártó japán autógyártó cégek bizalmat szavaztak Európának. Nem is tehetnek nagyon mást, amennyiben szeretnék tovább növelni piaci részesedésüket az európai gyártók rovására.

GONDA GYÖRGY

A japánok nem adják fel angliai támaszpontjukat: az új Nissan Primera is Nagy-Britanniában készül

FORD ST MODELLEK



A Mondeo ST 220-ban háromliteres V6-os teljesít szolgálatot. A Focus ST 170 erőforrása csupán négyhengeres, de 40 lóerővel erősebb az alap Focus kétliteresénél



Gyári izomkúra

A Ford már a kezdetek óta jelen van az autós versenysportban, s az átlagosnál izmosabb változatok folyamatosan szerepelnek modell kínálatában is. Nemrégiben egy új sorozat indult útjára, amely rögtön két tagból áll: ST betűjelzéssel hamarosan kapható lesz a Focus és a Mondeo család gyárilag tuningolt változata.

SPORT TECHNOLOGY. Ebből az angol szóösszetételből ered a Ford új sorozatának elnevezése. A sporttechnológiára utaló név a műszaki igényesség mellett egyben arra is felhívja a figyelmet, hogy a kocsikat a Fordnak azon részlegénél fejlesztették, ahol a cég versenyautóit is építik. Márpedig itt komoly tudás lakozik, még ha jelenleg vannak is olyan versenyágak, ahol a Fordnak nem nagyon jön ki a lépés. Mindenesetre azt a feladatot, hogy a Focusból és ezzel egy időben a Mondeóból készítsenek viszonylag nagy darabszámban gyártható, a lehető legkevesebb kényelmi kompromisszumot követelő, de mégis sportosnak nevezhető és sportosan vezethető autót, könnyedén megoldották.

Kezdjük talán a Focusszal! Az ST betűpár mellé itt a 170-es szám kerül, amely a kocsijelzésére utal: a kétliteres Focus-motorból az eredetinél 40 lóerővel hoztak ki többet. Persze keményebb a futómű, sokkal hatásosabbak a fékek, sőt még hatfokozatú sebességváltó is jár az autóhoz. A kocsijelzés egyébként is igen jónak mondható vezethetősége még tovább javult, amiben a hatalmas, 17-es kerekek is szerepet kapnak. A Focus ST 170 sportos autó, megjelenése is meggyőző, de a hegyi szerpentinen néha mégis kicsit kevésnek bizonyult a motorban rejtőző erő.

Nem így a Mondeo, igaz, ebben az autóban már háromliteres lökettérfogatú V6-os teljesít szolgálatot. A kocsijelzé-

se szerint 220 lóerősnek kellene lennie, de a sajtótájékoztatón a mérnök kissé félszeg mosollyal említette, hogy némileg túl teljesítették a tervet, a kocsijelzés 226 lóerősre sikerült. Természetesen a Mondeo is különleges, sportos karosszériaelemekkel, sportülésekkel, két kipufogókivezetéssel, hatalmas kerekekkel (18 col) mutatja átlag feletti tudását. A Mondeo



A két kipufogóvég nem vicc: a 226 lóerős motor természetesen hangolt kipufogórendszert kapott

ST 220 fő erőssége mégis abban rejlik, hogy futómű-beállítás nemcsak a legsportosabb nyúzásokor, hanem a család szállításánál is a vezető tökéletes örömeire válik. Ugyanez igaz a motorra is, hiszen alacsonyabb fordulaton rendkívül nyomatékos, mégis nyugodt és csendes járású, de a pörgetésnél még újabb erőre is kap, és mindezt jellegzetesen gurgulázó, élvezetes V6-os hang kíséri.

A hétköznapi használhatóságra utal, hogy mindkét modellből rendelhető lesz a teljes karosszériakínálat, de emellett a Ford azokról a vásárlókról sem feledkezett meg, akik valódi megveszekedett, kőkemény sportkocsira vágyanak. Hamarosan bemutatkozik a Focus RS, amelynek turbómotorja 220 lóerős teljesítményű lesz.

TÓTH MILÁN