

A VW ötéves terve



■ A VW illetékesei jóváhagyták a konszern következő öt évre szóló, összesen 60 milliárd márkás beruházási tervét. Az összeg mintegy kétharmadát a tervek szerint az új modellek fejlesztésére fordítják. Nevezetesen a Beetle kabrió változatára, valamint a DaimlerChrysler S-osztállyal versenyre kelő, Drezdában gyártandó D1 luxusmodellre.

A VW 1998-as döntése a Lamborghini, a Bugatti és a Bentley márkák felvásárlásáról az elemzők szerint új fejezetet nyitott a vállalatcsoport életében, noha a nagyszériás termelésről a nagyobb haszonnal kecsegtető luxuskategória felé való fokozatos elmozdulás jelentős kockázatokat rejt magában.

Európa első számú autógyártója jövedelmeinek alakulása elmaradt a befektetők várakozásaitól: a csoport adózott nyeresége éves szinten 0,3 százalékkal, 1,5 milliárd márkára csökkent, miközben a versenytársak többsége – kihasználva a tartósan élénk európai keresletet – növelni tudja profitját. A VW 1998-ban az előző évi 113,2 milliárdról 134,2 milliárd márkára növelte forgalmát, a cégvezetés már az első negyedév végén jelezte, hogy a gyenge világgazdasági konjunktúra miatt 1999-ben már nem számít két számjegyű növekedési ütemre. Nem végleges adatok szerint a VW 1999-ben ötmillió járművet értékesített, középtávon pedig 6 millió kocsi eladása a cél, miközben változatlanul 6,5 százalékos forgalomarányos nyereség elérését célozzák meg.

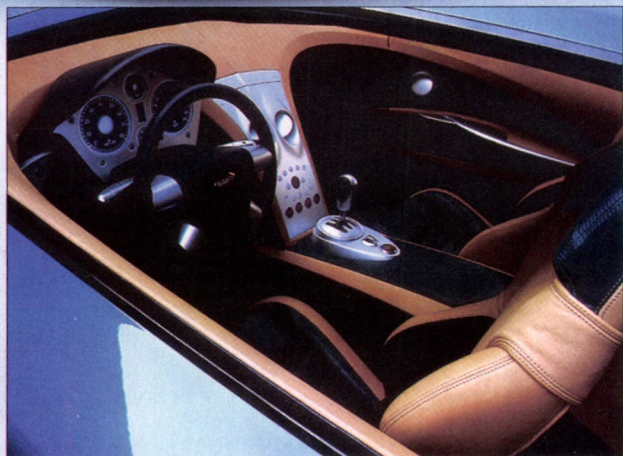
A Volkswagennel kapcsolatos hír az is, hogy a cég bejelentette: 204 millió euróért megvásárolja a francia Accor hotellánctól az Europcar International SA gépkocsikölcsönző cég 50 százalékos tulajdoni hányadát, így az a jövőben 100 százalékos VW-tulajdonú leányvállalatként működik tovább.

GONDA GYÖRGY

autószalon 11



A különféle Bugatti-változatok egyelőre csak koncepcióként léteznek, de a konszern tervei szerint a leginkább kiforrott modell hamarosan a sorozatgyártásban is megjelenik.



ÚJDONSÁG: MITSUBISHI CARISMA

Átrajzolták

A Mitsubishi Carisma több szempontból is fontos jármű. Ez a kocsi volt a japán cég első európai gyártású autója, s a közvetlen benzinbefecskendezésű motorok európai bemutatkozása is ehhez a járműhöz kötődik. Öt év után a japánok kisebb átalakításokat hajtottak végre alsó középkategóriás modellen.



■ Európai gondolat, holland gyártmány, japán technológia – szólt öt évvel ezelőtt a Carisma bemutatkozására megalkotott szlogen. Ez a gondolat még ma is helytálló; a Carisma beváltotta a hozzá fűzött reményeket: Magyarországon tavaly például 618 darabot adtak

el belőle. A kocsi második generációja nem változott meg markánsan. Orra és fara új formájú, módosították a lámpatesteket is, a lendületesebb vonalvezetés már messziről látszik. Az utastérben megújult a műszerfal, s az is újdonság, hogy a hátul középen ülők is há-

rompontos biztonsági övvel köthetik be magukat. A biztonsági fejlesztések egyébként is központban vannak, hiszen szériafelszerelés a blokkolásgátló, és a korábbi modellnél hatékonyabb a fékrendszer. A karosszéria szilárdságát növelik a megerősített padlólemez- és ol-

{tetthely}

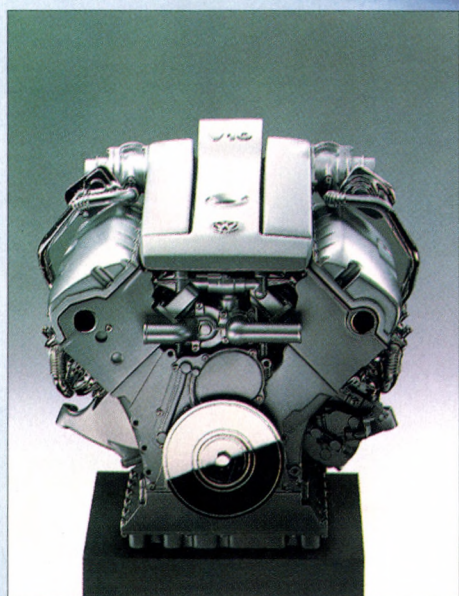
A BMW vigyáz magára.

1995 óta valamennyi BMW modell szériatartozéka az egyedülálló védelmet nyújtó **EWS II, illetve EWS III indításgátló rendszer.** Nemzetközi összehasonlító tesztek bizonyítják a BMW meggyőző fölényét a lopásbiztonság terén. Mindezt az ORFK gépjármű-körzési listája alapján készített kimutatás is egyértelműen alátámasztja.

Autóvásárlás előtt döntenie kell: autózik vagy aggódik. Egy biztos, a BMW és hivatalos márkakereskedői hálózata ismét **a jobb megoldást kínálja.**

*Lásd What Car?-teszt, autoMagazin 1999. október.





A D1-es nagyimuzinnal a Volkswagen is belép az úgynevezett premium kategóriába. Az új luxusautó tízhengeres, V-elrendezésű turbódízel motorja a cégnél tökéletesre fejlesztett „PumpeDüse”-technika műremeke, ami várhatóan az Audi felső kategóriás modelljeibe is bekerül a következő években

Startra kész az ezredfordulós Bogár-család legfiatalabb tagja, a kabrió. Premierjére valószínűleg ismét a legnagyobb piacnak számító amerikai kontinensen kerül sor





nyarokban is. A futómű és a motor hangját csaknem tökéletesen kirekesztették az utastérből, még nagy sebességnél is csak a szélzaj szűrődik be.

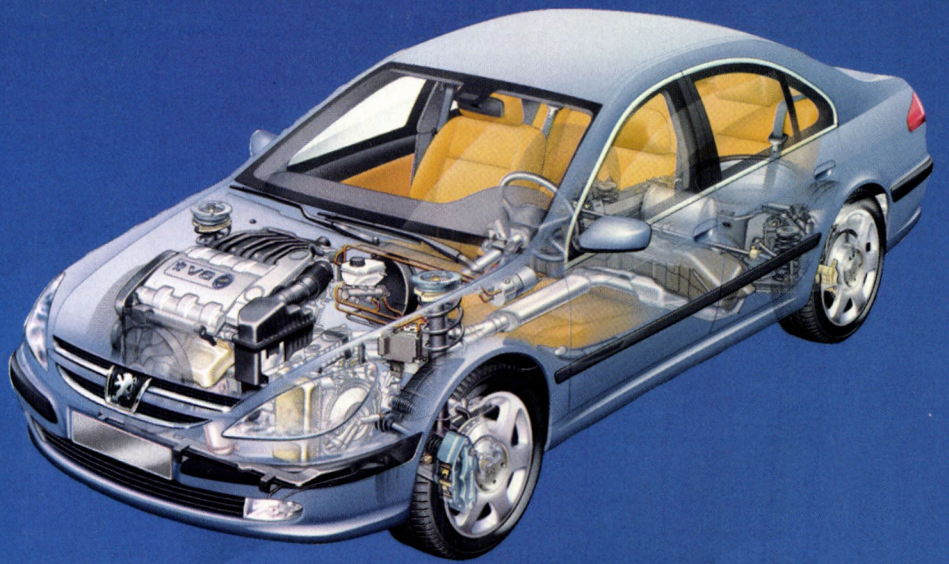
Motor kínálat tekintetében a franciáknak még nem sikerült teljesen felőni a legnagyobbakhoz. Igaz, a jelenleg három darabból álló paletta mindegyik tagja kulturált járású, és kiegyensúlyozottan jó menetteljesítményre képes, de a kínálat csúcsáról hiányzik egy igazán bődületes erőforrás. Ezzel egyébként a Peugeot-nál is tisztában vannak, s tervezik egy igazán nagy (még nem tudni, hogy turbós vagy V8-as) motor beépítését is. A legkisebb rendelhető erőforrás egyébként 2,2 literes négyhengeres, a 160 lóerős teljesítmény nem kevés



a 607-eshez, ám a négyfokozatú automata váltó ehhez az aggregáthoz nem a legszerencésebb választás. A HDi, vagyis a közvetlen befecskendezéses common-rail rendszerű turbódízel ugyan csak 136 lóerős, menetteljesítményben azonban jóval a kisebb

bik benzines felett áll. Ezt magyarázhatja, hogy a turbódízel nyomatéka jelentősen felülmúlja még a jelenlegi csúcsmotor, a háromliteres V6-os (210 LE) nyomatékcúcsát is. A 607-es egy igazán különleges autó, különleges felszereltséggel, különleges imagedzsel, így nem csoda, hogy a hazai importőr az autó egyediségéhez méltóan már most hivatalos árlistával rendelkezik. Így már tudjuk, hogy a legolcsóbb modell (2,2 benzines) 8,5 millió forintba kerül, a dízel 9,2 millióba, míg az aktív futóművel szerelt csúcsváltozatért 10,5 millió forintot kérnek majd márciustól.

TÓTH MILÁN



Kategóriának megfelelően szolid, mégis karakteres formaterve és ízléses belső kialakítása igazi luxusautóvá avatja a legnagyobb Peugeot-t. A belső színvilág és a felszereltség egyedülállóan kreatív

