

megközelíthetetlen fölényben vannak), csak távolról követik őket. Az arányokat jól mutatja, hogy a vezető magyarországi gumigyár, a Taurus, amely a világ-ranglistán az 52. helyet foglalja el, egy egész év alatt gyárt annyit, amennyi a Michelin üzemeiből egyetlen nap alatt kikerül.

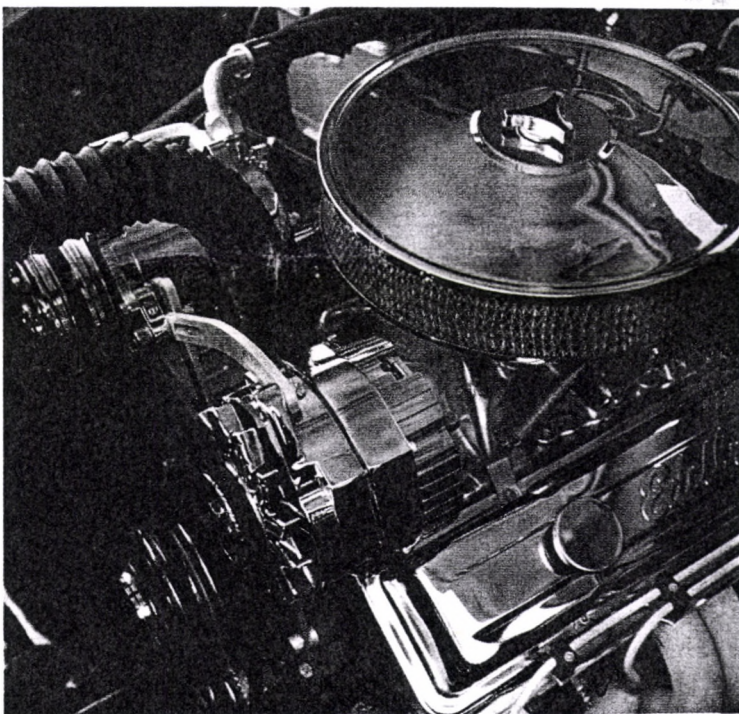
A Taurus egyébként nem gyárt személyautóhoz való abroncsokat, kizárólag teherautók és haszonjárművek számára készít gumikat. Bevétele tavaly meghaladta a 20 milliárd forintot, s ennek 65 százalékát teszi ki az export. A társaság ma már a Michelin érdekkörébe tartozik. A francia multinacionális cég 1996-ban kétmilliárd forintért vásárolta meg a magyar gyár részvényeinek 90 százalékát. A hazai gumiipar mélypontja 1993 és 1994 volt, amikor mintegy 40 százalékkal kevesebb volt a termelés, mint 1990-ben. A gyártás mennyisége és értéke ma már megközelíti az 1990. évit.

A magyar gumiipar termékeinek majd' 60 százaléka kerül külföldre, elsősorban Közép- és Kelet-Európa, valamint az Európai Unió piacaira. Belföldi piaci részesedése azonban viszonylag alacsony, nem éri el a negyven százalékot. Az elmúlt három évben a piaci részesedés lassú növekedést mutat, ráadásul a szakemberek a következő években további előretörésre számítanak. Sokan a hazai piac jelentős bővülését is remélik. Szerintük az autózási szokások jelentősen megváltoztak: a módosabbak külön nyári és külön téli gumikkal róják az utakat. Igaz, a komplett kerékgarnitúra százezer forintnál is többre kerül, de akad, aki azt is megteheti, hogy a gumikat felhívvel együtt teleltesse. Magyarországon ma minden negyedik autós tart két garnitúrát. Az azonban – a jövedelmi viszonyok ismeretében – valószínűtlen, hogy – miként az alpesi és a skandináv országokban – a havas hónapokban minden autós téli gumit szereljen fel. A téli gumik használatának aránya azonban Nyugat-Európa többi országában is jóval magasabb, mint Magyarországon.

Az elmúlt évtizedben a használt gumiabroncsok újrafutózása is külön iparágá vált. Az országban működő több mint húsz, felújítással foglalkozó üzem termékei a hazai piacra jutnak, ahol olcsón kerülnek forgalomba. Az elhasznált gumik begyűjtése azonban megoldatlan, s miközben a szeméttelpeken halmokban állnak a gumik – noha őrléssel, égetéssel, újrafeldolgozással más iparágak is foglalkoznak – az újrafutó üzemek nem kis részben külföldről szerzik be a nyersanyagot. A behozott gumikért általában kilogrammonként 120 forintos termékdíjat kell fizetni, a szaktárca azonban az újrafutó üzemek számára termékdíjkedvezményt nyújt. 1998-ban 1500 tonna teherautó-gumi és 350 tonna személyautó-gumi hozható be az országba a 30 forintra csökkentett kilogrammonkénti termékdíj mellett.

Globalizálódó autógyártás

A legutóbbi tokiói és detroiti autósalon a szokásos meglepetések mellett az autóiipari szakemberek és a látogatók részére valóban nem várt újdonságot tartogatott: mindkét autósalonon a jövő évezred első esztendőinek motorjai játszották a főszerepet. A világ autóiipari vállalatbirodalmi a következő évezred eleje autózásának középpontjába az energiatakarékosságot és az alternatív motorokat helyezték. Az amerikai, japán és nyugat-európai gyárak sorra mutatták be azokat a modelleiket, amelyeket átkapcsolós benzin/elektromos motor hajt, s számos modell készült kizárólag villanymotoros meghajtással. Ezek a megoldások ma már nem tartoznak a tudományos-fantasztikus irodalom birodalmába, 10-15 éven belül valószí-



nűleg ezeket az autókat fogjuk majd vásárolni. Tömeges gyártásuk várhatóan 4-6 év múlva kezdődik, a tervezők addig további finomításokat végeznek az egyébként külsejükben is megújult modelleken.

Bővülő piac

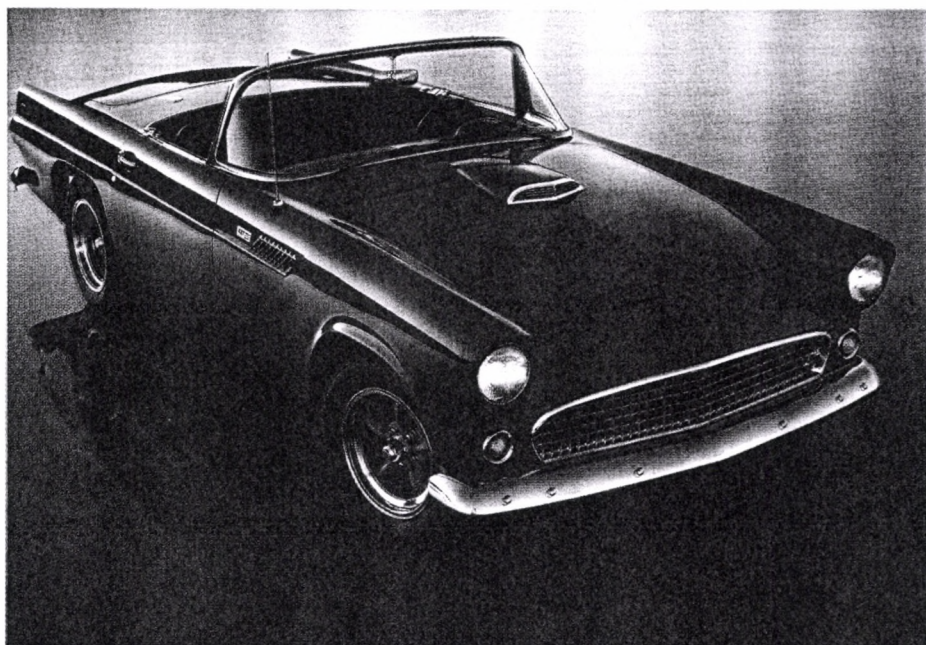
Négy-hat év nagy idő a világ autóiiparának történetében, így most összpontosítsunk csak az ágazat tavalyi és ideai esztendőinek főbb irányzataira és történéseire. A nemzetközi statisztikák tanúsága szerint 1997-ben a világon 39,88 millió személygépkocsit gyártottak az 1995. évi 38,77 és az 1996. évi 38,03 millió egységgel szemben. Tavaly Nyugat-Európában a gyárak szerezőcsarnokait 14,7, Kelet-Európában 2,15, Észak-



Amerikában 8,09, Japánban 8,49, a többi ázsiai országban 3,77, Dél-Amerikában, Ausztráliában és Dél-Afrikában pedig összesen 2,5 millió új autó hagyta el. A világ első számú autógyártó nemzete tavaly is Japán volt, s az ázsiai országot a képzeletbeli dobogón az Egyesült Államok és Németország követte 5,88, illetve 4,67 millió kocsival.

Az európai autógyártók szövetségének legújabb adatai szerint tavaly Nyugat-Európában 4,8 százalékkal növekedett az új személygépkocsik értékesítése. A növekedés ugyan elmaradt az előző évi 6,6 százaléktól, de így is felülmúlta a szakma várakozásait. Az új kocsik piacának bővülésében fontos szerepet kaptak azok az állami támogatások, amelyeket egyes kormányok nyújtottak a régi autójukat újra cserélő vásárlóknak. Az új gépkocsik vásárlásának állami támogatása nyomán 1997-ben Olaszországban 39, Írországban 18,6, Görögországban 14,1, Spanyolországban pedig 11,1 százalékkal adtak el több autót, mint egy évvel korábban. (Nem véletlen, hogy Franciaországban – ahol éppen 1997-ben szüntették meg a központi kedvezményeket – 19,7 százalékkal esett vissza az értékesítés.)

Nyugat-Európában tavaly összesen 13,4 millió új személyautó talált gazdára. A toplistát továbbra is a Volkswagen vezeti 17,2 százalékos piaci részesedéssel. A VW-csoport tavaly 2,3 millió új autót értékesített kontinensünk nyugati felén. Az értékesítési lista második helyét a General Motors/Opel foglalta el: több mint 1,6 millió eladott kocsit 12,1 százalékos képvil-



selt, ami az előző évinél 0,4 százalékkal kisebb. Egy esztendő alatt a FIAT 11,2-ről 11,9 százalékra növelte piaci részarányát. A torinói autógyártó tavaly összesen csaknem 1,6 millió kocsit értékesített Nyugat-Európában. A Peugeot-Citroën a piac 11,3, a Ford 11,2, a Renault pedig 9,9 százalékát tudhatta a magáénak.

A BMW-csoport részesedése egy év alatt 6,3-ról 3,1 százalékra csökkent, a Mercedesé pedig 3,6-ról 3,7 százalékra bővült.

Nyugat-Európában tavaly összesen 1,55 millió darab japán gépkocsit értékesítettek, egy év alatt a növekedés 12,4 százalékos volt. (A japán márkák piaci részesedése tavaly elérte a 11,6 százalékot az előző évi 10,8 százalékkal szemben.) A japán márkák nyugat-európai versenyét a Nissan nyerte meg 400 ezer darabos értékesítéssel, Toyotából 372, Hondából pedig 216 ezer darab fogyott el. A legnagyobb bővülést a dél-koreai márkák könyvelhették el, autóikból 1997-ben 286 ezret sikerült értékesíteni Nyugat-Európában. Ez a mennyiség csaknem 15 százalékkal több az előző évinél, s a dél-koreai személygépkocsik piaci részesedése Nyugat-Európában már meghaladja a 2 százalékot.

Ami a piacokat érinti: a legtöbb autót – szám szerint 3,5 millió egységet – Németországban értékesítették. Tavaly Olaszország volt a második legjelentősebb autópiac, 2,4 millió új kocsit talált itt gazdára. Nagy-Britanniában 2,2, Franciaországban 1,7, Spanyolországban pedig 1 millió új kocsit vásároltak.

Ami az ideai nyugat-európai értékesítési kilátásokat illeti: szakértők előrejelzése szerint az új autók eladása 2-3 százalékkal növekszik. A prognózis meglehetősen óvatos, hiszen idén is több ország nyújt központi kedvezményeket és támogatásokat az új kocsik értékesítéséhez. A januári és februári értékesítési statisztikák a derűlátó előrejelzéseket támasztották alá, hiszen az ideai év első két hónapjában egy sor európai országban – többek között Olaszországban, Svédországban, Nagy-Britanniában – valóságos autóvásárlási rohamról adtak számot a kereskedők, akik reménykednek a fellendülésben.

Nem panaszkodhattak a tavalyi évre a vezető amerikai autógyártók sem. A detroiti három nagy – General Motors, Ford, Chrysler – 1997-ben együttesen 27 százalékkal növelte nyereségét az előző évihez képest. Hármuk profitja 1996-ban 12,9, egy évvel később pedig már 16,4 milliárd dollár volt. Ez rekord a hármak összesített nyereségének történetében.

Az amerikai autógyártók profitversenyében a Ford volt a győztes: a cég nyeresége tavaly 57 százalékkal(!) bővült, s elérte a 6,9 milliárd dollárt. Ezzel a hármak közül az élre került, pedig 1,7 milliárdal kevesebb autót adott el világszerte, mint a General Motors. A 154 milliárd dolláros forgalom mellett elért nagy összegű profit elsősorban a terme-

lési és működési költségek drasztikus csökkentésének, az erős amerikai keresletnek és a nagy nyereséget hozó kisteherautó-értékesítésnek köszönhető. (Az Egyesült Államokban az autópiacon legdinamikusabban bővülő terepe a kisteherautóké, ezek a kocsik soha nem látott nagy keresletnek örvendenek.) A General Motors nyeresége tavaly 34 százalékkal haladta meg az előző évit, s elérte a 6,7 milliárd dollárt. A Chrysler nyeresége viszont 20 százalékkal, 2,8 milliárd dollárra esett vissza.

Japán számára a tavalyi év kiugró exportnövekedést hozott az autópiacon. Miközben a hazai értékesítés csak 5 százalékkal bővült, a japán autógyártók szövetségének adatai szerint a kivitel növekedése elérte a 20 százalékot. Az ázsiai szigetország legnagyobb gyártója a személykocsik kategóriájában a Toyota maradt 3,5 millió egységgel. A Nissan 1,7, a Honda 1,3, a Mitsubishi pedig 1,2 millió autót gyártott. Érdemes megjegyezni, hogy a japán autógyárak külföldön – el-

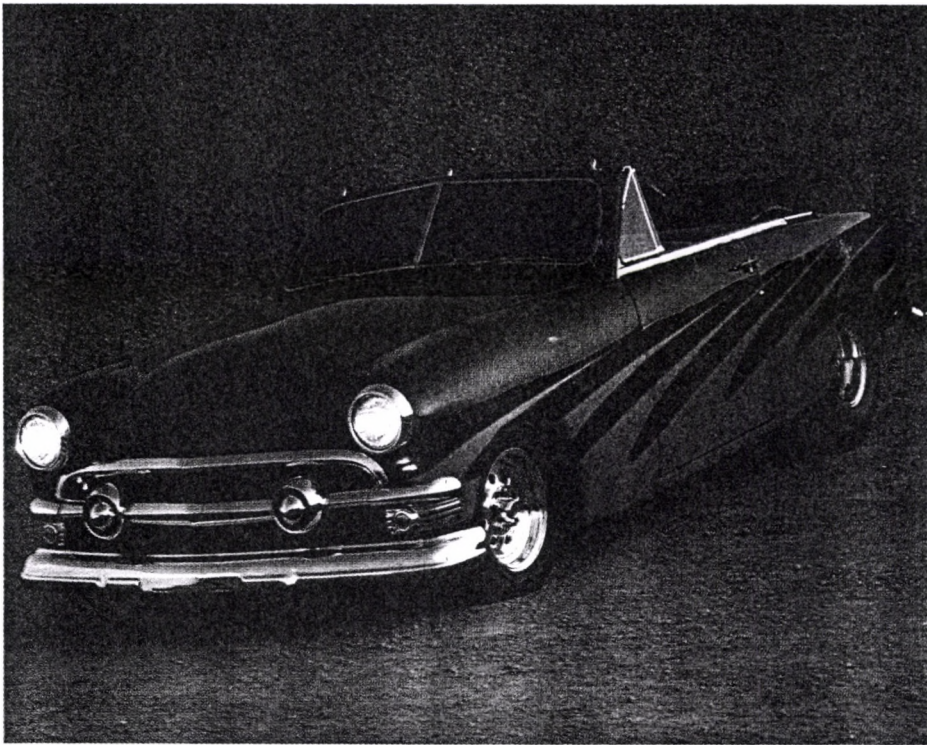
sági gondok következtében egyrésztől visszaesett ezekben az országokban a fizetőképes kereslet, másrésztől a gyárak kénytelenek voltak csökkenteni termelésüket. De az autóexport volumene csak a térségen belül csökkent. Európában és az Egyesült Államokban a délkelet-ázsiai autógyártók dinamikusan növelik piaci részesedésüket.

Az összefogás jegyében

A Daewoo az idei esztendő elején stratégiai megállapodást kötött a General Motorsszal. A világ első és hatodik legjelentősebb autópiacon birodalmának együttműködése egyelőre a közös gyártásra és értékesítésre terjed ki, a szakértők nagy része azonban biztos abban, hogy a GM belátható időn belül megvásárolja a Daewoo 50 százalékát. (1978 és 1992 között a Daewoo Motor Company a General Motors és a Daewoo kon-

szern vegyes vállalata volt. 1992 óta a Daewooban már nincsen amerikai tulajdoni részesedés, a két cég azonban máig megtartotta 50-50 százalékos részesedését a részegységeket gyártó Daewoo Automotive Components Ltd.-ben.)

A stratégiai szövetség keretében a Daewoo támogatja majd a GM autópiacon dél-koreai értékesítését, s General Motors-modellek készülnek majd az ukrain AvtoZaz gyárban, amely tavaly szeptemberben lett a Daewoo vállalata. Az ágazat elemzői szerint az is várható, hogy az együttműködés során a Daewoo dél-koreai, román, lengyel és ukrán üzemeiben a GM-hez tartozó Opel egyes modelljeit fogják gyártani. Célja az együttműködésnek az is, hogy a Daewoo az Egyesült Államokban az eddigénél jóval több kocsit értékesíthessen.

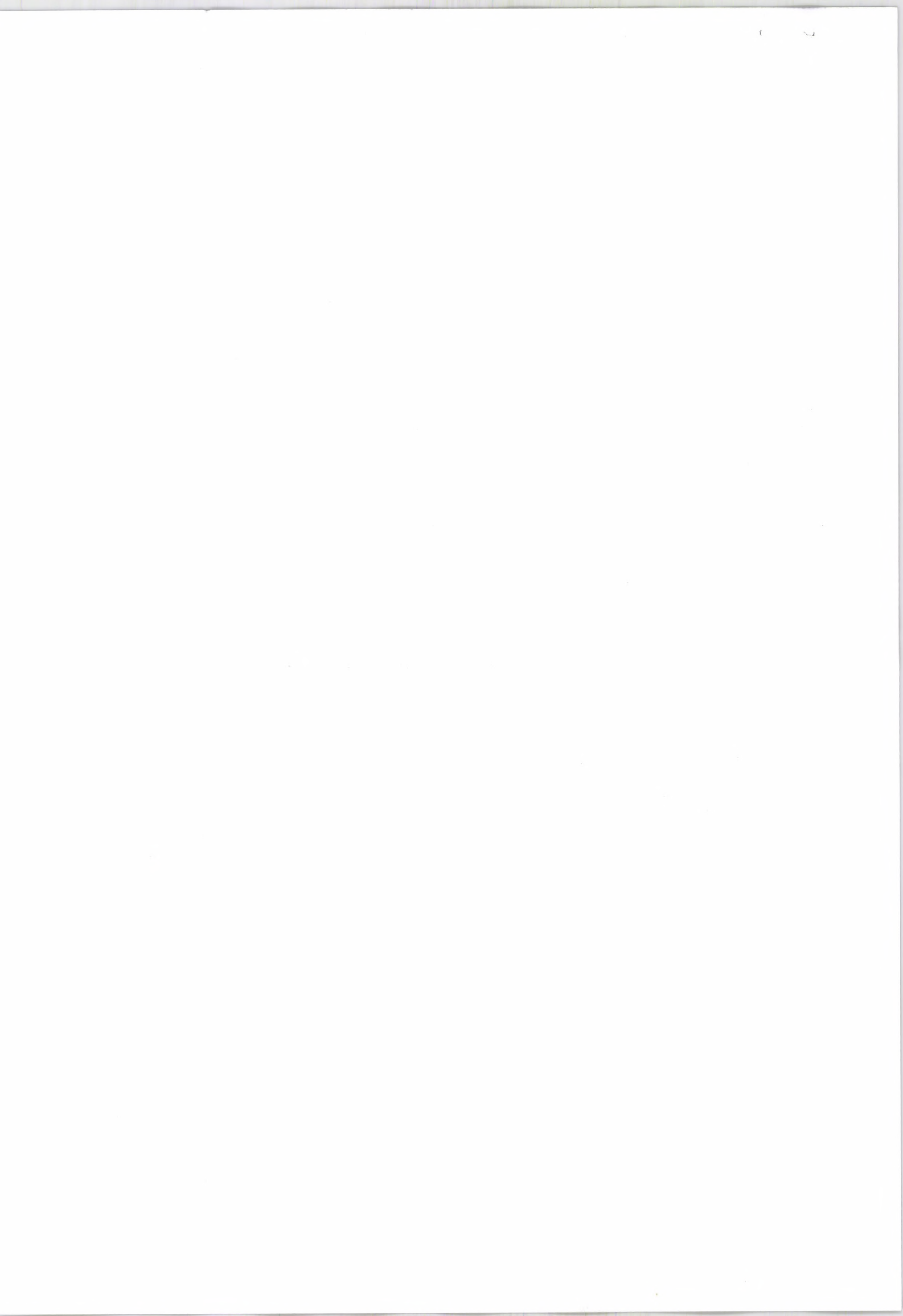


sősorban Amerikában, Mexikóban, Nagy-Britanniában és néhány délkelet-ázsiai országban – ma már csaknem annyi gépkocsit gyártanak, illetve szerelnek össze, mint odahaza. A japán autógyártás külföldre helyezése még az elmúlt évtized második felében vette kezdetét azért, hogy az ázsiai szigetország gyártói megkerüljék az importot korlátozó amerikai és európai előírásokat, s egyúttal a helyi termelés révén csökkentsék az előállítási költségeket, valamint új munkahelyeket is teremtsenek.

A délkelet-ázsiai gazdasági és pénzügyi válság hullámai természetesen nem hagyták érintetlenül a térség rohamos bővülésnek induló autópiacon, elsősorban Dél-Koreában, Thaiföldön és Indonéziában. A gazda-

Érdekesen alakulhat a GM és a Daewoo stratégiai szövetsége Kelet-Európa második legnagyobb autópiacon, Lengyelországban. Ismeretes, hogy Lengyelországban mind a GM, mind pedig a Daewoo milliárdos beruházásokat hajt végre. A két vállalat már most megosztja a varsói FSO-gyár szerelőcsarnokain, ahol a Lanos és a Nubira, valamint az Opel Astra és Vectra modelleket szerelik össze. A Daewoo egyébként Lengyelországban 1995 óta szerel össze személykocsikat és áruszállító autókat, a GM pedig a sziléziai Gliwicében épít motorgyárat. A statisztikák szerint a Daewoo részesedése a lengyel személyautó-piacon már eléri a 26 százalékot, az Opelé pedig a 9 százalékot. A dél-koreai vállalat tervei szerint piaci részese-

dése
érni
T
köv
róp
maj
az
vez
pia
téko
FÁI
szá
1,9
szet
lál
ker
exp
aut
ban
állit
ház
dés
200
hal
me
kie
Ha
gor
pec
A
me
és
gib
zás
Sze
me
eze
alal
sok
ipa
an



dése a belátható jövőben Romániában is el fogja majd érni a lengyel szintet.

Térségünknel maradván az előrejelzések szerint a következő 10–15 esztendőben Kelet- és Közép-Európában, valamint Latin-Amerikában növekszik majd a legnagyobb mértékben a fizetőképes kereslet az új személykocsik iránt. Ennek fényében a világ vezető autóiari cégei mindkét reményteljes óriáspiacon igyekeznek minél kedvezőbb gyártási és értékesítési pozíciókra szert tenni. Oroszországban, a FÁK-államokban, valamint kisebb kelet-európai országokban 1995-ben összesen 1,52, tavaly pedig már 1,95 millió új kocsit értékesítettek. Az előrejelzések szerint 2005-ben már 4–5 millió új személyautó talál gazdára régióinkban. A térség rohamosan bővülő keresletének kielégítésére, valamint egyes típusok exportjának bővítésére számottevően növekszik az autógyártás a volt szocialista országokban. A régióban 1995-ben 1,72, tavaly pedig 2,15 millió autót állítottak elő. A folyamatban levő zöldmezős beruházások, kapacitásbővítések és újabb együttműködési tárgyalások eredményeként nem kizárt, hogy 2000-ben a régióinkban gyártott autók száma meghaladja majd a 3 milliót. Gyors ütemben bővül a termelés Lengyelországban, döntően a hazai igények kielégítésére, de számos modellből exportra is jut. Hasonló a helyzet Romániában is, s a Magyarországon megtelepedett külföldi autógyárak leánycégei pedig döntően exportra termelnek.

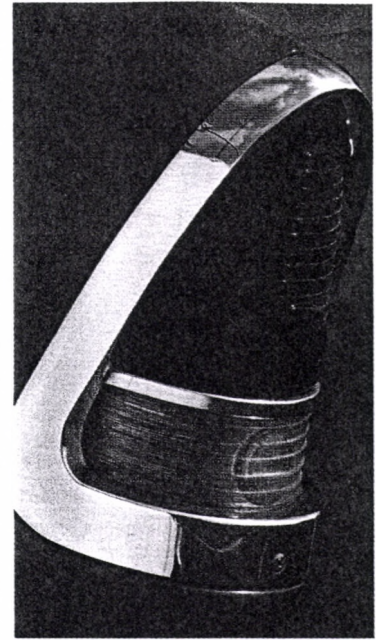
A világ mind kevesebb autóiari óriáscége részéről megkülönböztetett figyelemben részesül Oroszország és a szovjet utódállamok sora. A Ford például nemrégiben jelentette be, hogy 150 millió dolláros beruházással gépkocsigyártó közös vállalkozást hoz létre Szentpétervár közelében. A vegyesvállalati formában megvalósuló cég a tervek szerint kezdetben évi 25 ezer kocsit gyárt, s a későbbiekben – a piaci igények alakulásának megfelelően – lehetőség lesz a kapacitások bővítésére. A Ford-kocsikat a Russzkij Dízel gépipari vállalatcsoport területén gyártják majd, várhatóan az év végétől. (Kiszivárgott értesülések szerint a

Ford oroszországi gyárában Escort típusú kocsikat gyártanak majd. Az Escortokat jelenleg a Ford brit üzemében állítják elő, s 2000-ben várható modellváltás. Szakértők nem tartják kizártnak, hogy a Ford nemcsak a jelenlegi, hanem az új Escort modellek gyártását is áttelepíti Oroszországba.)

A Ford az orosz piacon egyébként követi versenytársait, amelyek ugyancsak felismerték, hogy az országban számottevő fizetőképes kereslet van a jó minőségű autók iránt. A General Motors ugyancsak nemrégiben jelentette be, hogy gyárat épít a finn határ közelében, s nem kizárt a szorosabb együttműködés a Ladákat gyártó AvtoVazzal sem Togliattiban. 1997 végén a FIAT közös vállalkozást hozott létre évi 150 ezer személygépkocsi (elsősorban a Palio világautó) gyártására a GAZ-zal. A Renault a moszkvai önkormányzattal folytat tárgyalásokat a Moszkvicsgyár felújításáról és kínálatának bővítéséről.

A legújabb vállalati adatok szerint térségünk első számú autóiari vállalata tavaly a VW leánycége, a Skoda volt. A cseh autógyár 1997-ben 36 százalékkal növelte termelését, s gyártott autóinak száma elérte a 357 ezer darabot. Ezzel először szárnyalta túl a lengyel FIAT Auto teljesítményét, amely tavaly 329 ezer gépkocsit állított elő. A Skoda eladásainak tavalyi növekedését elősegítette az 1996-ban bemutatott Octavia keresletének megugrása. Az Octaviák iránt igen nagy az érdeklődés külföldön is, ennek is köszönhető, hogy gyártása 1998-ban megkétszereződik, s eléri a 120 ezer egységet.

A tervek szerint a nagyobb Skoda kocsik harmadik generációját 2001 körül dobják majd piacra. Ennek a típusnak az úgynevezett B platform lesz az alapja, amelyet már használnak az Audi A4 és a Passat kocsiknál.



Autószalon Alkatrészszeladás Használtautó-telep Márkaszerviz Karosszéria- és fényezőműhely

Ford **Petrányi**

A Ford gyár hivatalos főkereskedője

- Részletfizetés (használt autóra is), tartós bérlet, lízing
- Flotta, ügyvédi, orvosi kedvezmény
- Használtautó-beszámítás

**Budapest X., Kerepesi út 105.
Tel.: 260-5050 • Fax: 262-4736**

A Ford of Europe elnöki díjával kitüntetett, első magyarországi főkereskedő.

Látnivaló, hogy a túl nagy kapacitással küszködő nagy autógyárak minden fejlődőképes piacot becsben tartanak. Ez áll Japán első számú gépkocsigyártójára, a Toyotára is, amely idén ösztüzet zúdít az európai piacokra.

Valószínű, hogy a Skoda jövőre megszünteti a Felicia kiskocsik gyártását, s ennek helyét olyan új modell veszi majd át, amelynek közös az alapja a VW Polóval.

Tavaly Csehországban és Kelet-Európában összesen 169 ezer Skoda kocsi értékesítettek, s ez 24 százalékos növekedés az előző évhez képest. Nyugat-Európában az eladás 39 százalékkal bővült, s tavaly ezen a piacon mintegy 125 ezer Skodát vásároltak. Érdekes, hogy 1991 és 1997 között a VW 2,1 milliárd márkát investált a Skodába, s 2002-ig további 2,4 milliárd márkás beruházás várható. (A VW egyébként nemcsak Mlada Boleslavban, hanem külföldön is szeretné bővíteni a Skoda termelését. Számos tárgyalás van folyamatban leányvállalatok, összeszerelő üzemek létesítéséről többek között Oroszországban, Indiában, Egyiptomban, valamint Boszniában. Lengyelországban a VW poznaui üzemében szerelnék össze Skodákat.)

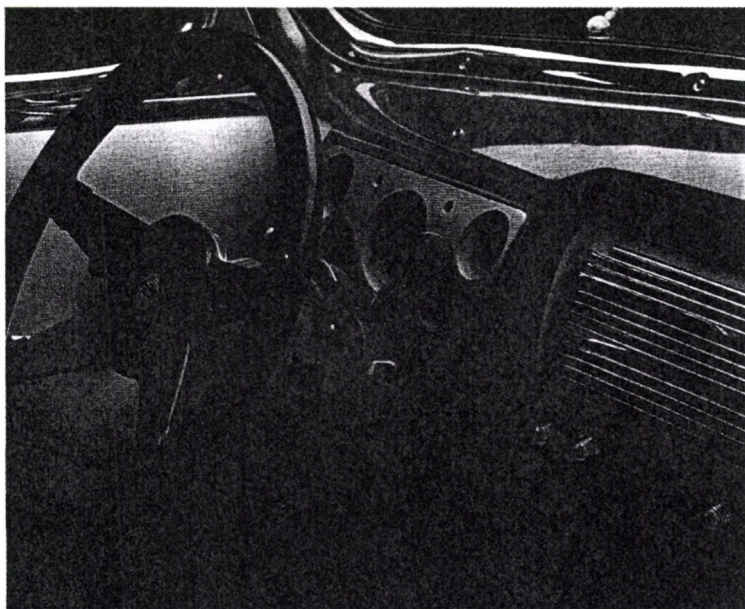
Európai ösztűz

Látnivaló, hogy a túl nagy kapacitással küszködő nagy autógyárak minden fejlődőképes piacot becsben tartanak. Ez áll Japán első számú gépkocsigyártójára, a Toyotára is, amely idén ösztüzet zúdít az európai piacokra. A cég egyik legfontosabb célja piaci részesedésének 5 százalékra emelése Európában. Az elmúlt

ciaországban épül fel. (Ismeretes, hogy a Toyota először Nagy-Britanniában telepedett le Európában.) A döntést hosszú kiválasztási időszak előzte meg, amelynek során Magyarország is szóba került. A franciaországi Toyota-beruházás 3,5 milliárd frankba kerül, s az üzem mintegy kétezer alkalmazottat foglalkoztat majd. A jövő évezred elejétől a franciaországi Toyota évi 100 ezer, az európai piacra tervezett kiskategóriás autót gyárt majd. Öt esztendővel később a kapacitásbővítés nyomán a tervek szerint megkétszereződik a termelés.

A gyártók rohama térségünk mellett Latin-Amerikában feltűnő. Az elemzések szerint a fő piacokon – Amerika, Nyugat-Európa és Japán – a kereslet és az új autók értékesítésének növekedési üteme lassulóban van, így a gyártók szemében térségünk, Kína, India, a FÁK és nem utolsósorban Latin-Amerika felértékelődik. Egy olasz ágazati elemzés szerint az „öngyilkos autóipar” epicentruma az ipari országokból a fejlődő államokba, elsősorban Dél-Amerikába tevődik át. Különösen igaz ez Brazíliára, amely valószínű autóipari nagyhatalommá nővi ki magát. A tervek szerint Brazília 2000-ben már 2,4 millió autót gyárt, 46 százalékkal többet, mint 1996-ban. Dél-Amerikán – eltérően Ázsiától és Oroszországtól – látszólag nincsen saját autóipara. A brazil autóipar például a külföldi cégek letelepedésének köszönheti létét: a VW, a FIAT, a Ford és a General Motors hosszú ideje milliárdokat investál a helyi termelés bővítésére. Nem szűkmarkúak a beruházásokat illetően az újonnan érkezők, a Renault, a Toyota, a Daimler-Benz és a Volvo sem. (Érdemes megjegyezni, hogy saját gyártással megjelent, illetve megjelenik a brazil piacon a Peugeot, a Honda, a Chrysler, a Hyundai, a Skoda, a BMW és a Mitsubishi is.)

Brazília az Argentínát, Paraguayt és Uruguayt is felölelő Mercosur szabadkereskedelmi övezet vezető hatalma s egyben legnagyobb autópiaca. A brazil nemzeti fejlesztési bank egyik tanulmánya szerint az országban levő, valamint az újonnan megtelepedő autógyárak 1996 és 2000 között több mint 15 milliárd dollárt fordítanak a kapacitások bővítésére. (Argentínában ugyanebben az időszakban ugyanezzel a céllal 4,4 milliárd dollárt ruháznak be.) Brazília önmagában is vonzó piac a világ autóipara számára. A Mercosur-övezet 190 millió népességéből 155 millió brazil. Az országban 100 lakosra 9,2 jármű jut, tehát a gépkocsisűrűség viszonylag alacsony. Összehasonlításképpen: a gépkocsisűrűség az Egyesült Államokban 57, Európában 52, Japánban 34, Argentínában 20. Sokatmondó, hogy Brazíliában az elmúlt öt esztendőben a gépkocsi-értékesítés 152 százalékkal növekedett. Tavaly mintegy 11,5 millió autót tartottak nyilván az országban, ezek 15 százaléka importból származott. Az ING Barings előrejelzése szerint 2000-ig évi 2,5



esztendő végén a Toyota Európában mindössze a piac 3 százalékát tudhatta magáénak, miközben részesedése Ázsiában 30, az Egyesült Államokban pedig 20 százalékos. A vállalat vezetőinek véleménye szerint a Toyota Európában számottevően növelheti értékesítését a kiskocsik kategóriájában, valamint a sportkocsik és a hasznójárművek kategóriájában. Biztató a cég számára a Land Cruiser és a RAV4 európai bevezetésének nem várt sikere. Egyébiránt döntés született arról, hogy a Toyota második európai termelőüzeme Fran-

millió új autót értékesítenek Braziliában. Az ország autópiacán jelenleg a VW az első számú cég 34 százalékos részesedéssel. A második helyet a FIAT foglalja el 25 százalékos hányaddal. A GM és a Ford a piac 17, illetve 10 százalékát szerezte meg.

A részegységek és alkatrészek gyártói nehéz éveket kénytelenek megélni, s mind kevesebb marad köztük

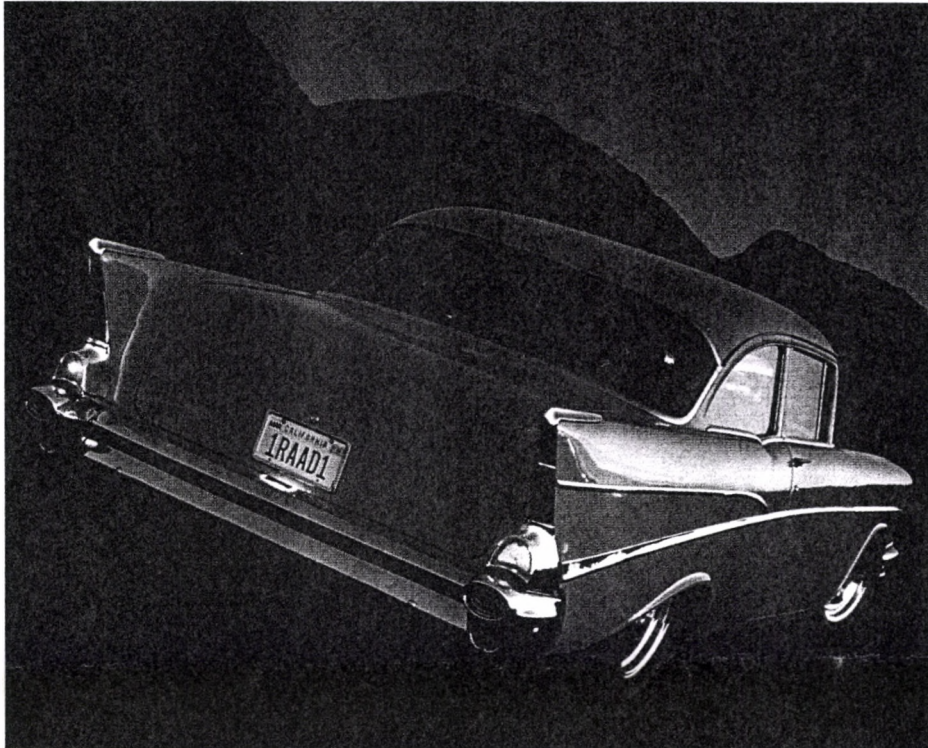
A következő évek autódivatjára sok előrejelzés látott napvilágot, de a legjobb mércének az autógyárak kínálatának várható alakulása szolgál. Eszerint a legnagyobb mértékben a kiskocsik iránt növekszik majd a fizetőképes kereslet. Az erőteljes polarizálódás jegyében ugyancsak számottevő keresetbővülésre lehet számítani a luxus kategóriában. Ez az irányzat a Mercedesnek, az Audinak, a BMW-nek, a Volvónak, a Saabnak s még néhány patinás gyártónak kedvez.

Nagy keresletnövekedés várható a sportautók, valamint a négykerék-meghajtású, úgynevezett szabadidőkocsik kategóriájában is. Az előrejelzések szerint a nagykocsik iránt lanyhul a kereslet, ugyanakkor a kis-teherautók értékesítése szerte a világon nagy fellendülés elé néz. (A kis-teherautó-őrület néhány éve Amerikában kezdődött, s ma már végigsöpör az egész világon. A nagy teljesítményű kis platókocsik felhasználhatósága igen sokrétű, s igazán jó szolgálatot tesznek városban, vidéken, kirándulásnál, áruszállításnál egyaránt.)

A világ autóiparának éves termelési értéke jelenleg meghaladja az 1000 milliárd dollárt, foglalkoztatottainak száma pedig tízmillió körül alakul.

Mint már szó volt róla, az első számú feldolgozóipari ágazat már ma jelentős többletkapacitásokkal rendelkezik, s az előrejelzések szerint 2000-ben még rosszabb lesz a helyzet. Akkorra a világ autóiparának termelési kapacitása csaknem 80 millió kocsi lesz, fizetőképes kereslet viszont csak 60 millióra lesz. A DRI szakcég prognózisa szerint a következő öt esztendőben az autóértékesítés a hagyományos piacokon, vagyis Nyugat-Európában 12, az Egyesült Államokban 6 százalékkal fog növekedni, míg Japánban 4 százalékos csökkenés várható.

Ebben a piaci környezetben csak azok a gyártók lehetnek eredményesek, amelyek értik és érzik a piacot, s annak minden keresleti, ár, minőségi és egyéb rezzenéseire a lehető legrövidebb időn belül képesek válaszolni. A várhatóan tovább éleződő és még gyilkosabbá váló versenyben csak azok a gyártók maradhatnak talpon, amelyek képesek tovább csökkenteni termelési költségeiket, képesek mindig újabb és újabb műszaki megoldásokkal előrukkolni, s emellett képesek hatalmas összegeket investálni kutatásra és fejlesztésre. Optimális nagyságú márkakereskedői hálózattal kell rendelkezniük a sikerre vágyó gyártóknak. A következő évek jelszava a biztonság, valamint a minőség lesz.



talpon. A külső gyártókra kettős nyomás nehezedik. A vezető autógyárak az utóbbi években mind nagyobb mértékben oldják meg kapuikon belül a részegységek és alkatrészek előállítását.

Beszállítói körkép

Ez világtendencia, amely egyrészt a kapacitások jobb kihasználását szolgálja, másrészt pedig módot ad a költségek jobb ellenőrzésére. Ugyanakkor a gyárak mindjobban kifacsarják beszállítóikat. Teszik ezt azért, mert ezzel is csökkenteni kívánják a termelési költségeket, s egyúttal a beszállítók nyereségének mind nagyobb részét is ők kívánják lefoglalni. Ebben a helyzetben a beszállítóknak két választási lehetőségük van. Vagy bezárnak, vagy pedig magukat tovább karcsúsítva csökkentik áraikat. A nagy autógyárak 20–30 százalékos árcsökkenést követelnek beszállítóiktól, pedig azok már igen kevés tartalékkal rendelkeznek a termelési költségek és a hatékonyság növelésére. A beszállítók néha követik a külföldre települő autógyárakat. Vagyis maguk is kénytelenek beruházásokat eszközölni vevőik külföldi gyárai közelében. Ha szerencsésük van, akkor egy-egy alacsonyabb átlagbérű, de kvalifikált munkakerővel megáldott országban még nagyobb nyereségre is szert tudnak tenni.



A hatvanas évek elején a FIAT akkori elnöke, Giovanni Agnelli azt jósolta, hogy a világon az ezredfordulóra megcsappan az autógyártók száma. Agnelli 40 éve előre látta az ágazatban végbemenő koncentrációs és centralizációs folyamatot, amely számos, korábban patinás cég megszűnéséhez, beolvadásához vezetett. Szakértők szerint ez a folyamat még távolról sem ért véget, s a következő 5–15 évben az autóiipari ágazatban nagy értékű felvásárlások és összeolvadások várhatók.

Gonda György

Autószalon Detroitban

Detroitban már az autók se a régié. A városban, akárcsak Amerikában, rengeteg a japán és európai kocsi. A belső részeken minden második irodaépület ablakai sötétek, kormosak: az elhagyatott házakat a csövesek kiégették, a vállalkozók pedig még buldózerre sem érdemesítik őket. A Nagy-tavak közti szorosban épült francia erődítmény (Ville d'Étroit) neve azonban ma is fogalom: itt született a nagyipari gépkocsigyártás és máig itt van az észak-amerikai három nagy, a General Motors, a Ford és a Chrysler központja. Az itteni autókiállításnál van a világban nagyobb, régibb és talán fontosabb is, de – megengedve, hogy műszaki dolgok, jelen esetben belső égésű motorok, gumikerekek és formára préselt fémlapok is kelhetnek érzelmeket – aligha lehet romantikusabb.

A Bogár éve

Lehet, hogy Ázsiában ezt másképp tudják, de 1998 nyilvánvalóan a Bogár éve. A Volkswagennek úgy kellett valami szívet melengető nosztalgia, mint egy falat kenyér. Az elmúlt évtizedekben ugyanis sok kiváló autót készítettek, de egyre sem mondhatták, hogy a hideg racionalitáson túl érzelmileg is hatottak volna a vásárlókra. Márpedig az autóvásárló furcsa szerzet: olykor nagyon is ésszerűen, földhözragadtan, máskor viszont minden logika ellenére dönt. A tapasztalat szerint hosszú távon azok a gyártók az igazán sikeresek, akik mindkét típusú vevőnek tudnak kocsit kínálni.

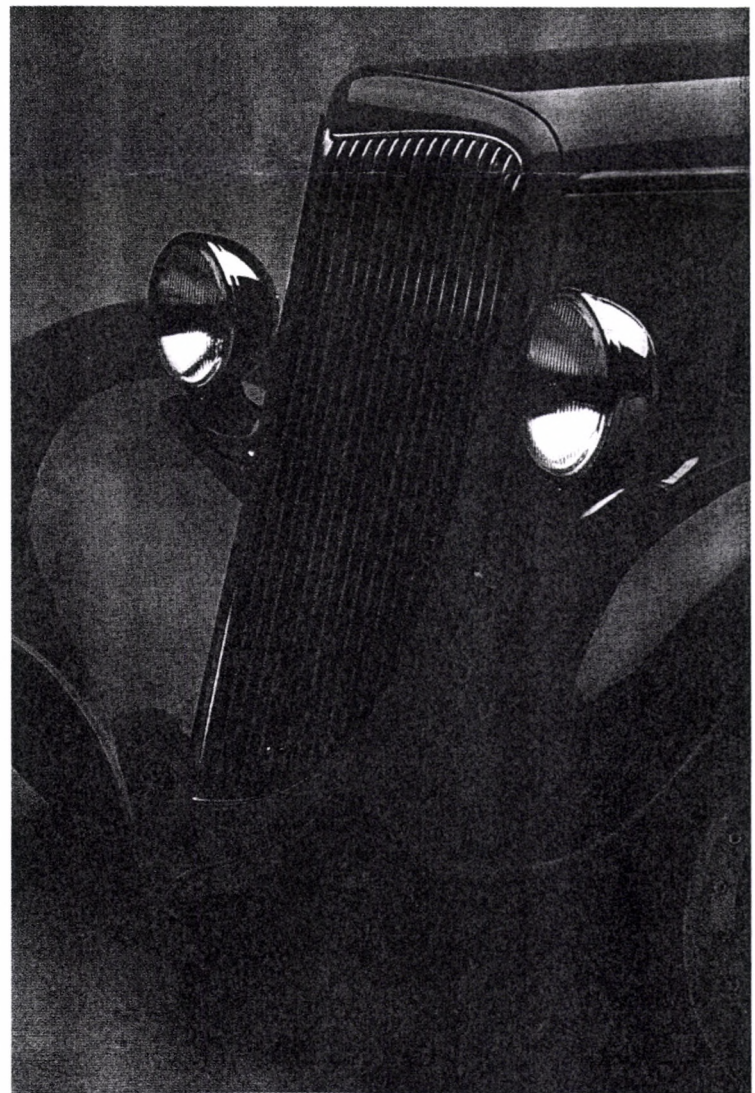
Az autógyártás történetének egyik legjelentősebb modellje egész nemzedékeknek juttatja eszébe a fiataltságot, amikor a Bogár nemcsak jármű, de a lázadás, a szabadság jelképe is volt. A háború utáni „baby boom” generációja ma már nagyszülői korba jutott, s mind családi szempontból, mind anyagilag megengedhet magának egy nem túl praktikus, de nagyon jópofa kocsit. Az Egyesült Államokban 15 200 dollárért, Európában nagyjából 300 ezer márkáért lehet

majd kapni. Az amerikai változat 2 literes motorja 115 lóerős, nálunk nyilván az 1,8-as turbódízel fog hódítani. Az egész kocsi nagyon modern – kivéve a formáját. A hátsó ülés szűk és alacsony, a csomagtartó kicsi, a virágváza viszont mindezt feledtetni. Detroitban idén kétségtelenül ez volt a legnagyobb szenzáció – és az amerikaiak még csak nem is vehették zokon. Elvégre kit ne hatna meg egy szál virág a műszerfalon?

Azért a házigazdákat sem kell féltetni, nekik is volt mutogatnivalójuk elég. A legszebb autót szokás szerint a Chrysler vonultatta föl. A valaha volt Bugatti EB 112-t idéző Chronos alighanem az utóbbi évek legcsodálatosabb tanulmányautója: tízhengeres, hatliteres motorja 350 lóerős, a légkondicionáló külön hűti és párasítja a kocsit levegőjét.

Egyharmados árcsökkenés

Szintén szép a Chrysler Pronto Spyder kétülékes sportkocsi, de nem ezért szeretnénk ilyet. A „három nagy” legkisebbje nem kevesebbet ígér, mint hogy felére csökkenti az autók árát, s ehhez az egyik legfon-



megközelíthetetlen fölényben vannak), csak távolról követik őket. Az arányokat jól mutatja, hogy a vezető magyarországi gumigyár, a Taurus, amely a világranglistán az 52. helyet foglalja el, egy egész év alatt gyárt annyit, amennyi a Michelin üzemeiből egyetlen nap alatt kikerül.

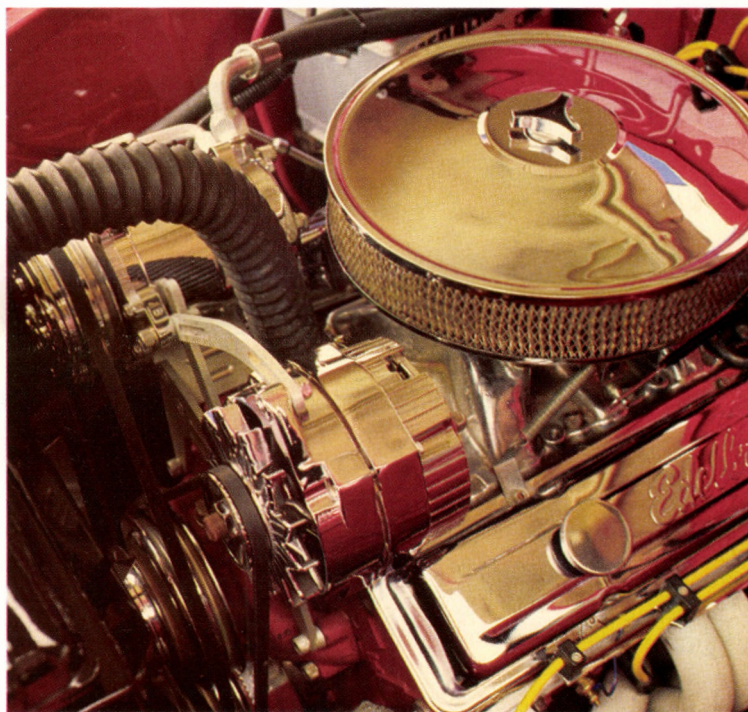
A Taurus egyébként nem gyárt személyautóhoz való abroncsokat, kizárólag teherautók és haszonjárművek számára készít gumikat. Bevétele tavaly meghaladta a 20 milliárd forintot, s ennek 65 százalékát teszi ki az export. A társaság ma már a Michelin érdekkörébe tartozik. A francia multinacionális cég 1996-ban kétmilliárd forintért vásárolta meg a magyar gyár részvényeinek 90 százalékát. A hazai gumipar mélypontja 1993 és 1994 volt, amikor mintegy 40 százalékkal kevesebb volt a termelés, mint 1990-ben. A gyártás mennyisége és értéke ma már megközelíti az 1990. évit.

A magyar gumipar termékeinek majd' 60 százaléka kerül külföldre, elsősorban Közép- és Kelet-Európa, valamint az Európai Unió piacaira. Belföldi piaci részesedése azonban viszonylag alacsony, nem éri el a negyven százalékot. Az elmúlt három évben a piaci részesedés lassú növekedést mutat, ráadásul a szakemberek a következő években további előretörésre számítanak. Sokan a hazai piac jelentős bővülését is remélik. Szerintük az autózási szokások jelentősen megváltoztak: a módosabbak külön nyári és külön téli gumikkal róják az utakat. Igaz, a komplett kerékgarnitúra százezer forintnál is többre kerül, de akad, aki azt is megteheti, hogy a gumikat felhível együtt teleltesse. Magyarországon ma minden negyedik autós tart két garnitúrát. Az azonban – a jövedelmi viszonyok ismeretében – valószínűtlen, hogy – miként az alpesi és a skandináv országokban – a havas hónapokban minden autós téli gumit szereljen fel. A téli gumik használatának aránya azonban Nyugat-Európa többi országában is jóval magasabb, mint Magyarországon.

Az elmúlt évtizedben a használt gumiabroncsok újrafutóztatása is külön iparágá vált. Az országban működő több mint húsz, felújítással foglalkozó üzem termékei a hazai piacra jutnak, ahol olcsón kerülnek forgalomba. Az elhasznált gumik begyűjtése azonban megoldatlan, s miközben a szeméttelpeken halmokban állnak a gumik – noha őrléssel, égetéssel, újrafeldolgozással más iparágak is foglalkoznak – az újrafutóztató üzemek nem kis részben külföldről szerzik be a nyersanyagot. A behozott gumikért általában kilogrammonként 120 forintos termékdíjat kell fizetni, a szaktárca azonban az újrafutóztató üzemek számára termékdíjkedvezményt nyújt. 1998-ban 1500 tonna teherautó-gumi és 350 tonna személyautó-gumi hozható be az országba a 30 forintra csökkentett kilogrammonkénti termékdíj mellett.

Globalizálódó autógyártás

A legutóbbi tokiói és detroiti autósalon a szokásos meglepetések mellett az autóiipari szakemberek és a látogatók részére valóban nem várt újdonságot tartogatott: mindkét autósalonon a jövő évezred első esztendőinek motorjai játszották a főszerepet. A világ autóiipari vállalatbirodalmi a következő évezred eleje autózásának középpontjába az energiatakarékosságot és az alternatív motorokat helyezték. Az amerikai, japán és nyugat-európai gyárak sorra mutatták be azokat a modelljeiket, amelyeket átkapcsolós benzines/elektromos motor hajt, s számos modell készült kizárólag villanymotoros meghajtással. Ezek a megoldások ma már nem tartoznak a tudományos-fantasztikus irodalom birodalmába, 10-15 éven belül valószínűleg ezeket az autókat fogjuk majd vásárolni. Tömeges gyártásuk várhatóan 4-6 év múlva kezdődik, a tervezők addig további finomításokat végeznek az egyébként külsejükben is megújult modelleken.



nüleg ezeket az autókat fogjuk majd vásárolni. Tömeges gyártásuk várhatóan 4-6 év múlva kezdődik, a tervezők addig további finomításokat végeznek az egyébként külsejükben is megújult modelleken.

Bővülő piac

Négy-hat év nagy idő a világ autóiiparának történetében, így most összpontosítsunk csak az ágazat tavalyi és ideai esztendőinek főbb irányzataira és történéseire. A nemzetközi statisztikák tanúsága szerint 1997-ben a világon 39,88 millió személygépkocsit gyártottak az 1995. évi 38,77 és az 1996. évi 38,03 millió egységgel szemben. Tavaly Nyugat-Európában a gyárak szereplőcsarnokait 14,7, Kelet-Európában 2,15, Észak-

Mazda haszongépjárművek Találja ki, mennyivel mennek?

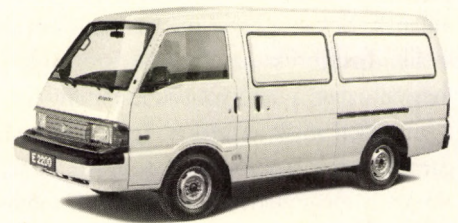
Mazda E2200 D zárt P/S	Alap	Akció május 31-ig
Bruttó kiskereskedelmi ár	2.981.250	2.981.250
Saját rész 30%	894.375	894.375
Szerződéskötési díj 0%		
Havi törlesztés 60 hónap	63.123	55.816
Hiteldíjmutató (%)	29,99	22,50

MEGTAKARÍTÁS**

438.420



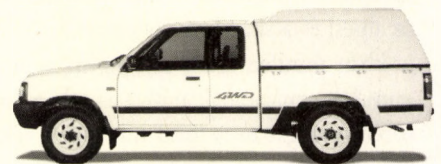
E2200 D
Alu Van
2.550.000*



E2200 D
zárt P/S
2.385.000*



E2200 D
platós
1.999.000*



B2500
Cab plus 4x4
3.029.000*

A Mazda E2200 és B2500 kiválóan egyesítik a haszongépjárművek kedvező szállítási tulajdonságait a személyautók kényelmével, és rendkívüli variálhatóságuk révén a legkülönlegesebb igények kielégítésére is alkalmasak. A Mazda azonban nemcsak abban szeretne segíteni, hogy mindenki megtalálja az elvárásainak leginkább megfelelő haszongépjárművet, hanem abban is, hogy minél kevesebb gondot okozzon a kifizetése. A Mazda haszongépjárművek vételára után visszaigényel-

hető az áfa, emellett kedvező részletfizetési lehetőségek is igénybe vehetők. Már 30% kezdőrészlet befizetésével elvihető egy Mazda haszongépjármű, s a 0% szerződéskötési díj, valamint a leszállított hiteldíjmutató több mint 400.000 Ft megtakarítást is eredményezhet. Látogasson el márkakereskedésünkbe és meggyőződhet róla, hogy a sokoldalú Mazda haszongépjárművek mindenre kaphatók.

* nettó ár + áfa ** Megtakarítás az Eurocredit jelenlegi 48/60 havi normál, folyósítási díj-mentes törlesztési kondícióhoz képest

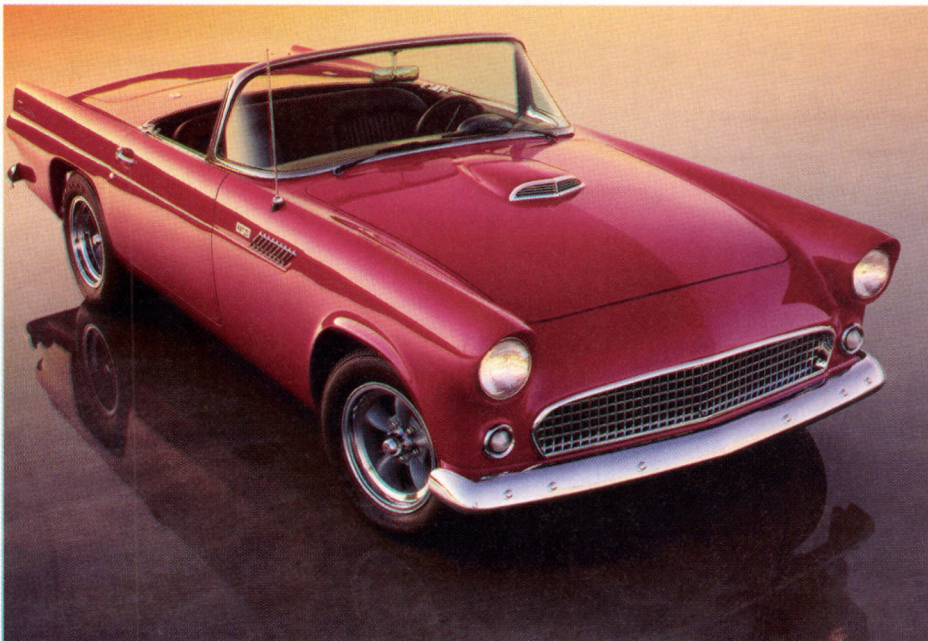
Budapest: MAZDA MOTOR HUNGARY, XIX., Hoffherr A. u. Tel.: 282-6448, AUTO FOCUS KFT., XV., M3 autópálya 12 km Tel./Fax: 307-3358
AUTÓ ÓBUDA Kft., III., Vörösvári út Tel./Fax: 368-4929 **PROFI Bt.**, XIII., Reitter F. u. Tel.: 129-1604, **Ajka:** EYKO Kft., Hársfa u. Tel.: 88/311-637 **Balassagyarmat:** GÁL és FIAI Kft., Kővári u. Tel./Fax: 35/314-355 **Békéscsaba:** AUTÓ-EXPANZIÓ Kft., Dobozi u. Tel./Fax: 66/430-585 **Cegléd:** ZAKAR ÉS TÁRSA, 4. sz. főút 69. km Tel./Fax: 53/313-133 **Debrecen:** AUTO-TOLDY CENTER, Mikepécsi u. Tel./Fax: 52/314-162 **Dunaújváros:** TÓTH GYÖRGY, Arany J. u. Tel.: 25/281-351 **Gyöngyös:** AUTOKER BALÁZS Kft., Róbert Károly út Tel.: 37/301-626 **Győr:** SILVER MOTOR Kft., Fehérvári u. Tel./Fax: 96/419-087 **Kakasd:** HILCZ és FIA Kft., Kossuth u. Tel./Fax: 74/431-825 **Kaposvár:** TÓTH és Tsa. Kft., Damjanich u. Tel./Fax: 82/421-421 **Keckesmet:** DAKÓ TIBOR, Mindszenti u. Tel.: 76/485-715 **Komárom:** T-AUTÓ-MAX Kft., Petőfi S. u. Tel.: 34/345-453 **Miskolc:** SZEGEDI AUTÓÉRTÉKESÍTŐ Kft., Repülőtéri út Tel.: 46/413-237 **Nyíregyháza:** NAGY-AUTÓPARK Kft., Debreceni u. Tel.: 42/490-380 **Pécs:** SCHNEIDER és SOÓS AUTÓS Kft., Buzsáki u. (a Budai Vámnál) Tel.: 72/239-890 **Soltvadkert:** SOMA Kft., Kossuth u. Tel./Fax: 78/381-939 **Szeged:** MAZ-DU Bt., Bajai út Tel./Fax: 62/323-626 **Székesfehérvár:** AUTÓ-FEHÉRVÁR Kft., Balatoni út Tel.: 22/340-150 **Szombathely:** QUADROTA KFT., Vörösmarty u. Tel./Fax: 94/325-678 **Vác-Sződliget:** DUÓ-AUTÓHÁZ Kft., Horgásztói út Tel.: 27/311-186 **Zalaegerszeg:** AUTÓ PÉTER Kft., Balatoni u. Tel./Fax: 92/325-339

mazda
HA ÉN MAZDA LENNÉK

Amerikában 8,09, Japánban 8,49, a többi ázsiai országban 3,77, Dél-Amerikában, Ausztráliában és Dél-Afrikában pedig összesen 2,5 millió új autó hagyta el. A világ első számú autógyártó nemzete tavaly is Japán volt, s az ázsiai országot a képzeletbeli dobogón az Egyesült Államok és Németország követte 5,88, illetve 4,67 millió kocsival.

Az európai autógyártók szövetségének legújabb adatai szerint tavaly Nyugat-Európában 4,8 százalékkal növekedett az új személygépkocsik értékesítése. A növekedés ugyan elmaradt az előző évi 6,6 százaléktól, de így is felülmúlta a szakma várakozásait. Az új kocsik piacának bővülésében fontos szerepet kaptak azok az állami támogatások, amelyeket egyes kormányok nyújtottak a régi autójukat újra cserélő vásárlóknak. Az új gépkocsik vásárlásának állami támogatása nyomán 1997-ben Olaszországban 39, Írországban 18,6, Görögországban 14,1, Spanyolországban pedig 11,1 százalékkal adtak el több autót, mint egy évvel korábban. (Nem véletlen, hogy Franciaországban – ahol éppen 1997-ben szüntették meg a központi kedvezményeket – 19,7 százalékkal esett vissza az értékesítés.)

Nyugat-Európában tavaly összesen 13,4 millió új személyautó talált gazdára. A toplistát továbbra is a Volkswagen vezeti 17,2 százalékos piaci részesedéssel. A VW-csoport tavaly 2,3 millió új autót értékesített kontinensünk nyugati felén. Az értékesítési lista második helyét a General Motors/Opel foglalta el: több mint 1,6 millió eladott kocsi 12,1 százalékot képviselt,



ami az előző évinél 0,4 százalékkal kisebb. Egy esztendő alatt a FIAT 11,2-ről 11,9 százalékra növelte piaci részarányát. A torinói autógyártó tavaly összesen csaknem 1,6 millió kocsit értékesített Nyugat-Európában. A Peugeot–Citroën a piac 11,3, a Ford 11,2, a Renault pedig 9,9 százalékát tudhatta a magáénak.

A BMW-csoport részesedése egy év alatt 6,3-ról 3,1 százalékra csökkent, a Mercedesé pedig 3,6-ról 3,7 százalékra bővült.

Nyugat-Európában tavaly összesen 1,55 millió darab japán gépkocsit értékesítettek, egy év alatt a növekedés 12,4 százalékos volt. (A japán márkák piaci részesedése tavaly elérte a 11,6 százalékot az előző évi 10,8 százalékkal szemben.) A japán márkák nyugat-európai versenyét a Nissan nyerte meg 400 ezer darabos értékesítéssel, Toyotából 372, Hondából pedig 216 ezer darab fogyott el. A legnagyobb bővülést a dél-koreai márkák könyvelhették el, autóikból 1997-ben 286 ezret sikerült értékesíteni Nyugat-Európában. Ez a mennyiség csaknem 15 százalékkal több az előző évinél, s a dél-koreai személygépkocsik piaci részesedése Nyugat-Európában már meghaladja a 2 százalékot.

Ami a piacokat érinti: a legtöbb autót – szám szerint 3,5 millió egységet – Németországban értékesítették. Tavaly Olaszország volt a második legjelentősebb autópiac, 2,4 millió új kocsi talált itt gazdára. Nagy-Britanniában 2,2, Franciaországban 1,7, Spanyolországban pedig 1 millió új kocsit vásároltak.

Ami az idei nyugat-európai értékesítési kilátásokat illeti: szakértők előrejelzése szerint az új autók eladása 2-3 százalékkal növekszik. A prognózis meglehetősen óvatos, hiszen idén is több ország nyújt központi kedvezményeket és támogatásokat az új kocsik értékesítéséhez. A januári és februári értékesítési statisztikák a derűlátó előrejelzéseket támasztották alá, hiszen az idei év első két hónapjában egy sor európai országban – többek között Olaszországban, Svédországban, Nagy-Britanniában – valóságos autóvásárlási rohamról adtak számot a kereskedők, akik reménykednek a fellendülésben.

Nem panaszkodhattak a tavalyi évre a vezető amerikai autógyártók sem. A detroiti három nagy – General Motors, Ford, Chrysler – 1997-ben együttesen 27 százalékkal növelte nyereségét az előző évihez képest. Hármuk profitja 1996-ban 12,9, egy évvel később pedig már 16,4 milliárd dollár volt. Ez rekord a hármak összesített nyereségének történetében.

Az amerikai autógyártók profitversenyében a Ford volt a győztes: a cég nyeresége tavaly 57 százalékkal(!) bővült, s elérte a 6,9 milliárd dollárt. Ezzel a hármak közül az élre került, pedig 1,7 milliárdal kevesebb autót adott el világszerte, mint a General Motors. A 154 milliárd dolláros forgalom mellett elért nagy összegű profit elsősorban a terme-

Corolla? Jól hangzik!



2 375 000 Ft-tól *

Hiteldíjmutató: 20,49% **

Az új Toyota Corolla! A megbízhatóságáról híres modell (TÜV '98) legújabb kiadása 1,3 és 1,6 literes motorral, négy felszereltségi- és karosszériaváltozatban, akár hatsebességes váltóval is megrendelhető. Alacsony üzemeltetési és karbantartási költségek, a kontinens egészére kiterjedő 24 órás segélyszolgálat, 3 év vagy 100 000 km garancia. Mindez már 2 375 000 Ft-tól!*. Amennyiben új Corolláját részletre kívánja megvásárolni, különösen kedvező pénzügyi feltételek, akár 20,49%-os** hiteldíjmutató, 0%-os kezelési költség mellett teheti! Vagy például, ha Ön egy négyajtós Corolla Harmony teljes vételárának felét befizeti, már havi 32 870 Ft-ért (futamidő 60 hónap) része lehet abban az élményben, melyet egy Toyota Corolla vezetése, mindennapos használata kínál. És hogy öröme teljes legyen, megajándékozunk Önt egy kiváló minőségű, eredeti Toyota autórádióval! Az új Toyota Corolla! Ugye, nagyon jól hangzik!

TOYOTA
EURO CARE

BIZTONSÁG A NAP 24 ÓRÁJÁBAN

* Corolla Sedan Harmony ** 12 hónapos futamidő esetén

3 ÉV VAGY 100.000 KM GARANCIA



TOYOTA

Bízhat a jelben

• KOCSIS ÉS TÁRSA KFT BAJA, TEL.: 06-79-321-810 • NÁFRÁDI KFT BÉKÉSCSABA, TEL.: 06-66-324-564 • MAYER TOYOTA BUDAKESEZI, TEL.: 06-23-451-961 • EMIL FREY MAGYARORSZÁG KFT BUDAPEST, TEL.: 363-5883 • M3 AUTÓKERESKEDELMI KFT BUDAPEST, TEL.: 252-2713 • SAKURA KFT BUDAPEST, TEL.: 250-3916 • SAKURA LINE KFT BUDAPEST, TEL.: 2030-766 • TOYOTA PEST BUDAPEST, TEL.: 260-1811 • ÚJHELYI AUTÓ KFT DEBRECEN-JÓZSA, TEL.: 06-52-387-655 • TOYOTA-EGER EGER, TEL.: 06-36-426-400 • AUTOHAUS KOPF KFT ÉRD, TEL.: 06-23-369-444 • TWIN MÁRKAKERESKEDÉS GYŐR, TEL.: 06-96-325-600 • REÁLSZISZTÉMA AUTÓKERESKEDELMI KFT HALÁSZTELEK, TEL.: 06-20-459-588 • TOYOTA HÓDMEZŐVÁSÁRHELY HÓDMEZŐVÁSÁRHELY, TEL.: 06-62-341-628 • HERING AUTÓHÁZ KFT JÁSZBERÉNY, TEL.: 06-57-415-038 • KOTO AUTÓHÁZ KFT KAPOSVÁR, TEL.: 06-82-411-456 • TOYOTA KARCAG KARCAG, TEL.: 06-59-312-588 • TROMF KFT KECSKEMÉT, TEL.: 06-76-320-627 • M+F AUTÓ KFT KISKÖRÖS, TEL.: 06-78-311-106 • NIPPON MOTORS KFT MISKOLC, TEL.: 06-46-313-258 • KOVÁCS AUTÓHÁZ MONOR, TEL.: 06-29-413-381 • NAKATO KFT NAGYKANIZSA, TEL.: 06-93-310-180 • JUKO KFT NYÍRPAZONY, TEL.: 06-42-480-040 • TROSKA AUTÓHÁZ KFT PÉCS, TEL.: 06-72-325-553 • KAKUK JÓZSEF MAGYAR-OSZTRÁK KFT SALGÓTÁRJÁN, TEL.: 06-32-430-646 • TEL.: 06-79-321-810 • TOYOTA-FUN MÁRKAKERESKEDÉS SOPRON, TEL.: 06-99-320-660 • MOLNÁR AUTÓHÁZ KFT SZEGED, TEL.: 06-62-311-062 • SZEYOKO KFT SZEKSZÁRD, TEL.: 06-74-415-933 • AUTÓSZOLG SZENTENDRE, TEL.: 06-26-312-921 • ANGYALFI KFT SZÉKESFEHÉRVÁR, TEL.: 06-22-316-062 • AUTÓFÓKUSZ KFT SZOMBATHELY, TEL.: 06-94-317-451 • AUTÓ GÖBÖLŐS KFT TATABÁNYA, TEL.: 06-34-337-536 • VÁCZI AUTÓCENTRUM VÁC, TEL.: 06-27-305-030 • AUTÓHÁZ VESZPRÉM KFT VESZPRÉM, TEL.: 06-88-427-088 • AUTÓFÓKUSZ ZALA KFT ZALAEGERSZEG, TEL.: 06-92-316-672

A nemesség kötelez



A megtisztelő rangot azonban ki is kell érdemelni. Ennek szellemében az 5-ös BMW egyedülálló műszaki megoldásokat kínál. Már a 2,0 literes motor is 6 hengeres, 24 szelepes technikával készül, és fogyasztása kategóriájában a legkedvezőbb. A legújabb fejlesztésű, alumíniumból épített hátsó futómű pedig kiküszöböli az úttest egyenetlenségeit, így az 5-ös BMW úttartása még precízebb. Ám a technika az éremnek csupán az egyik oldala. Egy autó attól válik igazán nemessé, ha a benne rejlő műszaki tartalom tökéletes harmóniában ötvöződik a külső megjelenéssel. Az 5-ös BMW eleganciája felteszi a koronát a technika e remekművére. Annak érdekében pedig, hogy Ön mindenkor zavartalanul élvezhesse a vezetés élményét, mostantól valamennyi típusában szériatartozékként kínáljuk az automata légkondicionáló berendezést. Hiszen bennünket a nemesség kötelez.

Wallis Motor*
1134 Budapest,
Váci út 45.
Tel.: 1/451-4900

K&F Kft.
1211 Budapest,
Szállítók útja 7.
Tel.: 1/420-8877

Rack Autó Kft.
2040 Budaörs,
Csata u. 23.
Tel.: 23/415-844

Automobil Center
8800 Nagykanizsa,
Teleki u. 21.
Tel.: 93/310-339

Pannonautó Kft.
9027 Győr,
Vágóhid u. 2.
Tel.: 96/319-764

Tóth Zoltán Autójavító
8600 Siófok,
70-es főút 109-110. km
Tel.: 84/310-465

C-Mobil Kft.
6728 Szeged,
Napos út 6.
Tel.: 62/488-689

Solexis Kft.
4401 Nyíregyháza,
Simai út 9.
Tel.: 42/315-133

Fábián Autóház Kft.
3434 Miskolc-Mályi,
a 3-as főút mellett
Tel.: 46/319-150

Bajuwar Kft.
6000 Kecskemét,
Batthyány u. 39.
Tel.: 76/482-840

Schneider & Soós Kft.
7630 Pécs,
Buzsáki u. 1-3.
Tel.: 72/239-767



*Vezérképviselet és kizárólagos importőr.

A vezetés élménye

lési és működési költségek drasztikus csökkentésének, az erős amerikai keresletnek és a nagy nyereséget hozó kisteherautó-értékesítésnek köszönhető. (Az Egyesült Államokban az autópiacon legdinamikusabban bővülő terepe a kisteherautóké, ezek a kocsik soha nem látott nagy keresletnek örvendenek.) A General Motors nyeresége tavaly 34 százalékkal haladta meg az előző évit, s elérte a 6,7 milliárd dollárt. A Chrysler nyeresége viszont 20 százalékkal, 2,8 milliárd dollárra esett vissza.

Japán számára a tavalyi év kiugró exportnövekedést hozott az autópiacon. Miközben a hazai értékesítés csak 5 százalékkal bővült, a japán autógyártók szövetségének adatai szerint a kivitel növekedése elérte a 20 százalékot. Az ázsiai szigetország legnagyobb gyártója a személykocsik kategóriájában a Toyota maradt 3,5 millió egységgel. A Nissan 1,7, a Honda 1,3, a Mitsubishi pedig 1,2 millió autót gyártott. Érdeemes megjegyezni, hogy a japán autógyárak külföldön – el-

sági gondok következtében egyrésztől visszaesett ezekben az országokban a fizetőképes kereslet, másrésztől a gyárak kénytelenek voltak csökkenteni termelésüket. De az autóexport volumene csak a térségen belül csökkent. Európában és az Egyesült Államokban a délkelet-ázsiai autógyártók dinamikusan növelik piaci részesedésüket.

Az összefogás jegyében

A Daewoo az idei esztendő elején stratégiai megállapodást kötött a General Motorsszal. A világ első és hatodik legjelentősebb autópiacon birodalmának együttműködése egyelőre a közös gyártásra és értékesítésre terjed ki, a szakértők nagy része azonban biztos abban, hogy a GM belátható időn belül megvásárolja a Daewoo 50 százalékát. (1978 és 1992 között a Daewoo Motor Company a General Motors és a Daewoo konszern vegyes vállalata volt. 1992 óta a Daewooban már nincsen amerikai tulajdoni részesedés, a két cég azonban máig megtartotta 50-50 százalékos részesedését a részegységeket gyártó Daewoo Automotive Components Ltd.-ben.)

A stratégiai szövetség keretében a Daewoo támogatja majd a GM autókészítését dél-koreai értékesítését, s General Motors-modellek készülnek majd az ukrain AvtoZaz gyárban, amely tavaly szeptemberben lett a Daewoo vállalata. Az ágazat elemzői szerint az is várható, hogy az együttműködés során a Daewoo dél-koreai, román, lengyel és ukrán üzemeiben a GM-hez tartozó Opel egyes modelljeit fogják gyártani. Célja az együttműködésnek az is, hogy a Daewoo az Egyesült Államokban az eddiginél jóval több kocsit értékesíthessen.



sősorban Amerikában, Mexikóban, Nagy-Britanniában és néhány délkelet-ázsiai országban – ma már csaknem annyi gépkocsit gyártanak, illetve szerelnek össze, mint odahaza. A japán autógyártás külföldre helyezése még az elmúlt évtized második felében vette kezdetét azért, hogy az ázsiai szigetország gyártói megkerüljék az importot korlátozó amerikai és európai előírásokat, s egyúttal a helyi termelés révén csökkentsék az előállítási költségeket, valamint új munkahelyeket is teremtsenek.

A délkelet-ázsiai gazdasági és pénzügyi válság hullámai természetesen nem hagyták érintetlenül a térség rohamos bővülésnek indult autópiacon, elsősorban Dél-Koreában, Thaiföldön és Indonéziában. A gazda-

Érdekesen alakulhat a GM és a Daewoo stratégiai szövetsége Kelet-Európa második legnagyobb autópiacon, Lengyelországban. Ismeretes, hogy Lengyelországban mind a GM, mind pedig a Daewoo milliárdos beruházásokat hajtott végre. A két vállalat már most megosztja a varsói FSO-gyár szerelőcsarnokait, ahol a Lanos és a Nubira, valamint az Opel Astra és Vectra modelleket szerelik össze. A Daewoo egyébként Lengyelországban 1995 óta szerel össze személykocsikat és áruszállító autókat, a GM pedig a sziléziai Gliwiceben épít motorgyárat. A statisztikák szerint a Daewoo részesedése a lengyel személyautó-piacon már eléri a 26 százalékot, az Opel pedig a 9 százalékot. A dél-koreai vállalat tervei szerint piaci részese-

dése a belátható jövőben Romániában is el fogja majd érni a lengyel szintet.

Térségünknel maradva az előrejelzések szerint a következő 10–15 esztendőben Kelet- és Közép-Európában, valamint Latin-Amerikában növekszik majd a legnagyobb mértékben a fizetőképes kereslet az új személykocsik iránt. Ennek fényében a világ vezető autóiari cégei mindkét reményteljes óriáspiacon igyekeznek minél kedvezőbb gyártási és értékesítési pozíciókra szert tenni. Oroszországban, a FÁK-államokban, valamint kisebb kelet-európai országokban 1995-ben összesen 1,52, tavaly pedig már 1,95 millió új kocsit értékesítettek. Az előrejelzések szerint 2005-ben már 4–5 millió új személyautó talál gazdára régióinkban. A térség rohamosan bővülő keresletének kielégítésére, valamint egyes típusok exportjának bővítésére számottevően növekszik az autógyártás a volt szocialista országokban. A régióban 1995-ben 1,72, tavaly pedig 2,15 millió autót állítottak elő. A folyamatban levő zöldmezős beruházások, kapacitásbővítések és újabb együttműködési tárgyalások eredményeként nem kizárt, hogy 2000-ben a régióinkban gyártott autók száma meghaladja majd a 3 milliót. Gyors ütemben bővül a termelés Lengyelországban, döntően a hazai igények kielégítésére, de számos modellből exportra is jut. Hasonló a helyzet Romániában is, s a Magyarországon megtelepedett külföldi autógyárak leánycégei pedig döntően exportra termelnek.

A világ mind kevesebb autóiari óriáscége részéről megkülönböztetett figyelemben részesül Oroszország és a szovjet utódállamok sora. A Ford például nemrégiben jelentette be, hogy 150 millió dolláros beruházással gépkocsigyártó közös vállalkozást hoz létre Szentpétervár közelében. A vegyesvállalati formában megvalósuló cég a tervek szerint kezdetben évi 25 ezer kocsit gyárt, s a későbbiekben – a piaci igények alakulásának megfelelően – lehetőség lesz a kapacitások bővítésére. A Ford-kocsikat a Russzkij Dízel gépiari vállalatcsoport területén gyártják majd, várhatóan az év végétől. (Kiszivárgott értesülések szerint a

Ford oroszországi gyárában Escort típusú kocsikat gyártanak majd. Az Escortokat jelenleg a Ford brit üzemében állítják elő, s 2000-ben várható modellváltás. Szakértők nem tartják kizártnak, hogy a Ford nemcsak a jelenlegi, hanem az új Escort modellek gyártását is áttelepíti Oroszországba.)

A Ford az orosz piacon egyébként követi versenytársait, amelyek ugyancsak felismerték, hogy az országban számottevő fizetőképes kereslet van a jó minőségű autók iránt. A General Motors ugyancsak nemrégiben jelentette be, hogy gyárat épít a finn határ közelében, s nem kizárt a szorosabb együttműködés a Ladákat gyártó AvtoVazzal sem Togliattiban. 1997 végén a FIAT közös vállalkozást hozott létre évi 150 ezer személygépkocsi (elsősorban a Palio világautó) gyártására a GAZ-zal. A Renault a moszkvai önkormányzattal folytat tárgyalásokat a Moszkvicsgyár felújításáról és kínálatának bővítéséről.

A legújabb vállalati adatok szerint térségünk első számú autóiari vállalata tavaly a VW leánycége, a Skoda volt. A cseh autógyár 1997-ben 36 százalékkal növelte termelését, s gyártott autóinak száma elérte a 357 ezer darabot. Ezzel először szárnyalta túl a lengyel FIAT Auto teljesítményét, amely tavaly 329 ezer gépkocsit állított elő. A Skoda eladásainak tavalyi növekedését elősegítette az 1996-ban bemutatott Octavia keresletének megugrása. Az Octaviák iránt igen nagy az érdeklődés külföldön is, ennek is köszönhető, hogy gyártása 1998-ban megkétszereződik, s eléri a 120 ezer egységet.

A tervek szerint a nagyobb Skoda kocsik harmadik generációját 2001 körül dobják majd piacra. Ennek a típusnak az úgynevezett B platform lesz az alapja, amelyet már használnak az Audi A4 és a Passat kocsiknál.



Autószalon Alkatrészadás Használtautó-telep Márkaszerviz Karosszéria- és fényezőműhely

Ford Petrányi

A Ford gyár hivatalos főkereskedője

- Részletfizetés (használt autóra is), tartós bérlet, lízing
- Flotta, ügyvédi, orvosi kedvezmény
- Használtautó-beszámítás

**Budapest X., Kerepesi út 105.
Tel.: 260-5050 • Fax: 262-4736**

A Ford of Europe elnöki díjával kitüntetett, első magyarországi főkereskedő.

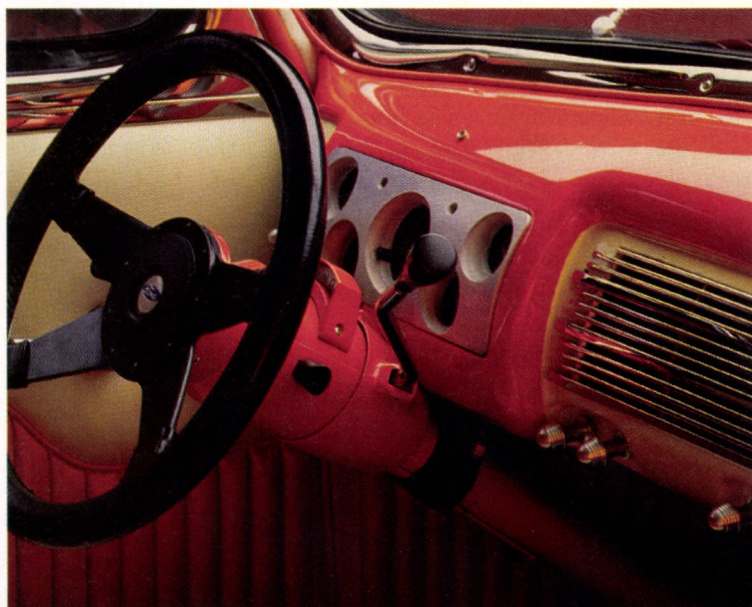
Látnivaló, hogy a túl nagy kapacitással küszködő nagy autógyárak minden fejlődőképes piacot becsben tartanak. Ez áll Japán első számú gépkocsigyártójára, a Toyotára is, amely idén ösztüzet zúdítt az európai piacokra.

Valószínű, hogy a Skoda jövőre megszünteti a Felicia kiskocsik gyártását, s ennek helyét olyan új modell veszi majd át, amelynek közös az alapja a VW Polóval.

Tavaly Csehországban és Kelet-Európában összesen 169 ezer Skoda kocsit értékesítettek, s ez 24 százalékos növekedés az előző évhez képest. Nyugat-Európában az eladás 39 százalékkal bővült, s tavaly ezen a piacon mintegy 125 ezer Skodát vásároltak. Érdekes, hogy 1991 és 1997 között a VW 2,1 milliárd márkát investált a Skodába, s 2002-ig további 2,4 milliárd márkás beruházás várható. (A VW egyébként nemcsak Mlada Boleslavban, hanem külföldön is szeretné bővíteni a Skoda termelését. Számos tárgyalás van folyamatban leányvállalatok, összeszerelő üzemek létesítéséről többek között Oroszországban, Indiában, Egyiptomban, valamint Boszniában. Lengyelországban a VW poznańi üzemében szerelnék össze Skodákat.)

Európai ösztűz

Látnivaló, hogy a túl nagy kapacitással küszködő nagy autógyárak minden fejlődőképes piacot becsben tartanak. Ez áll Japán első számú gépkocsigyártójára, a Toyotára is, amely idén ösztüzet zúdítt az európai piacokra. A cég egyik legfontosabb célja piaci részesedésének 5 százalékra emelése Európában. Az elmúlt



esztendő végén a Toyota Európában mindössze a piac 3 százalékát tudhatta magáénak, miközben részesedése Ázsiában 30, az Egyesült Államokban pedig 20 százalékos. A vállalat vezetőinek véleménye szerint a Toyota Európában számottevően növelheti értékesítését a kiskocsik kategóriájában, valamint a sportkocsik és a haszonjárművek kategóriájában. Biztató a cég számára a Land Cruiser és a RAV4 európai bevezetésének nem várt sikere. Egyébiránt döntés született arról, hogy a Toyota második európai termelőüzeme Fran-

ciaországban épül fel. (Ismeretes, hogy a Toyota először Nagy-Britanniában telepedett le Európában.) A döntést hosszú kiválasztási időszak előzte meg, amelynek során Magyarország is szóba került. A franciaországi Toyota-beruházás 3,5 milliárd frankba kerül, s az üzem mintegy kétezer alkalmazottat foglalkoztat majd. A jövő évezred elejétől a franciaországi Toyota évi 100 ezer, az európai piacra tervezett kiskategóriás autót gyárt majd. Öt esztendővel később a kapacitásbővítés nyomán a tervek szerint megkétszereződik a termelés.

A gyártók rohama térségünk mellett Latin-Amerikában feltűnő. Az elemzések szerint a fő piacokon – Amerika, Nyugat-Európa és Japán – a kereslet és az új autók értékesítésének növekedési üteme lassulóban van, így a gyártók szemében térségünk, Kína, India, a FÁK és nem utolsósorban Latin-Amerika felértékelődik. Egy olasz ágazati elemzés szerint az „öngyilkos autóipar” epicentruma az ipari országokból a fejlődő államokba, elsősorban Dél-Amerikába tevődik át. Különösen igaz ez Brazíliára, amely valószínű autóipari nagyhatalommá nővi ki magát. A tervek szerint Brazília 2000-ben már 2,4 millió autót gyárt, 46 százalékkal többet, mint 1996-ban. Dél-Amerikának – eltérően Ázsiától és Oroszországtól – látszólag nincsen saját autóipara. A brazil autóipar például a külföldi cégek letelepedésének köszönheti létét: a VW, a FIAT, a Ford és a General Motors hosszú ideje milliárdokat investál a helyi termelés bővítésére. Nem szűkmarkúak a beruházásokat illetően az újonnan érkezők, a Renault, a Toyota, a Daimler-Benz és a Volvo sem. (Érdemes megjegyezni, hogy saját gyártással megjelent, illetve megjelenik a brazil piacon a Peugeot, a Honda, a Chrysler, a Hyundai, a Skoda, a BMW és a Mitsubishi is.)

Brazília az Argentínát, Paraguayt és Uruguayt is felölelő Mercosur szabadkereskedelmi övezet vezető hatalma s egyben legnagyobb autópiaca. A brazil nemzeti fejlesztési bank egyik tanulmánya szerint az országban levő, valamint az újonnan megtelepedő autógyárak 1996 és 2000 között több mint 15 milliárd dollárt fordítanak a kapacitások bővítésére. (Argentínában ugyanebben az időszakban ugyanezzel a céllal 4,4 milliárd dollárt ruháznak be.) Brazília önmagában is vonzó piac a világ autóipara számára. A Mercosur-övezet 190 millió népességéből 155 millió brazil. Az országban 100 lakosra 9,2 jármű jut, tehát a gépkocsisűrűség viszonylag alacsony. Összehasonlításképpen: a gépkocsisűrűség az Egyesült Államokban 57, Európában 52, Japánban 34, Argentínában 20. Sokatmondó, hogy Brazíliában az elmúlt öt esztendőben a gépkocsi-értékesítés 152 százalékkal növekedett. Tavaly mintegy 11,5 millió autót tartottak nyilván az országban, ezek 15 százaléka importból származott. Az ING Barings előrejelzése szerint 2000-ig évi 2,5

A képen elrejtettünk egy telefont*



Bár a Mazda 626 felszereltsége már alapáron full-extrás, megpróbáltunk rátenni még egy lapáttal. **Április 1-jétől egy 200 ezer forint értékű Blaupunkt RadioPhone GSM telefontal egybeépített autó hi-fit adunk ajándékba minden Mazda 626 modellhez** (amíg a készlet tart). A full-extrás felsze-

reltséget – ABS, övfeszítők, Family Box ütközésvédelmi rendszer, 4 légzsák, automata klímaberendezés, fedélzeti számítógép és még mi minden – nem könnyű fokozni, nekünk mégis sikerült!

Vigye el egy próbaútra a Mazda 626-ot és élvezze a hi-fi hangzást! Vagy hívja fel a szomszédokat!



*Megoldás: rádiótelefon (Blaupunkt Amsterdam TCM 127)

3 év vagy 100.000 km garanciával

Budapest: MAZDA MOTOR HUNGARY, XIX., Hoffherr A. u. Tel.: 282-6448, AUTO FOCUS KFT., XV., M3 autópálya 12 km Tel./Fax: 307-3358 **AUTÓ ÓBUDA** Kft., III., Vörösvári út Tel./Fax: 368-4929 **PROFI Bt.**, XIII., Reitter F. u. Tel.: 129-1604, **Ajka:** EYKO Kft., Hársfa u. Tel.: 88/311-637 **Balassagyarmat:** GÁL és FIAI Kft., Kővári u. Tel./Fax: 35/314-355 **Békéscsaba:** AUTÓ-EXPANZIÓ Kft., Dobozi u. Tel./Fax: 66/430-585 **Cegléd:** ZAKAR ÉS TÁRSA, 4. sz. főút 69. km Tel./Fax: 53/313-133 **Debrecen:** AUTO-TOLDY CENTER, Mikepécsi u. Tel./Fax: 52/314-162 **Dunaújváros:** TÓTH GYÖRGY, Arany J. u. Tel.: 25/281-351 **Gyöngyös:** AUTOKER BALÁZS Kft., Róbert Károly út Tel.: 37/301-626 **Győr:** SILVER MOTOR Kft., Fehérvári u. Tel./Fax: 96/419-087 **Kakasd:** HILCZ és FIA Kft., Kossuth u. Tel./Fax: 74/431-825 **Kaposvár:** TÓTH és Tsa. Kft., Damjanich u. Tel./Fax: 82/421-421 **Kecskemét:** DAKÓ TIBOR, Mindszenti u. Tel.: 76/485-715 **Komárom:** T-AUTÓ-MAX Kft., Petőfi S. u. Tel.: 34/345-453 **Miskolc:** SZEGEDI AUTÓÉRTÉKESÍTŐ Kft., Repülőtéri út Tel.: 46/413-237 **Nyíregyháza:** NAGY-AUTÓPARK Kft., Debreceni u. Tel.: 42/490-380 **Pécs:** SCHNEIDER és SOÓS AUTÓS Kft., Buzsáki u. (a Budai Vámnál) Tel.: 72/239-890 **Soltvadkert:** SOMA Kft., Kossuth u. Tel./Fax: 78/381-939 **Szeged:** MAZ-DU Bt., Bajai út Tel./Fax: 62/323-626 **Székesfehérvár:** AUTÓ-FEHÉRVÁR Kft., Balatoni út Tel.: 22/340-150 **Szombathely:** QUADROTA KFT., Vörösmarty u. Tel./Fax: 94/325-678 **Vác-Sződliget:** DUÓ- AUTÓHÁZ Kft., Horgásztói út Tel.: 27/311-186 **Zalaegerszeg:** AUTÓ PÉTER Kft., Balatoni u. Tel./Fax: 92/325-339



MAZDA
HA ÉN MAZDA LENNÉK

millió új autót értékesítenek Brazíliában. Az ország autópiacán jelenleg a VW az első számú cég 34 százalékos részesedéssel. A második helyet a FIAT foglalja el 25 százalékos hányaddal. A GM és a Ford a piac 17, illetve 10 százalékát szerezte meg.

A részegységek és alkatrészek gyártói nehéz éveket kénytelenek megélni, s mind kevesebb marad köztük

A következő évek autódívatjára sok előrejelzés láttott napvilágot, de a legjobb mércének az autógyárak kínálatának várható alakulása szolgál. Eszerint a legnagyobb mértékben a kiskocsik iránt növekszik majd a fizetőképes kereslet. Az erőteljes polarizálódás jegyében ugyancsak számottevő keresetbővülésre lehet számítani a luxus kategóriában. Ez az irányzat a Mercedesnek, az Audinak, a BMW-nek, a Volvónak, a Saabnak s még néhány patinás gyártónak kedvez.

Nagy keresletnövekedés várható a sportautók, valamint a négykerék-meghajtású, úgynevezett szabadidőkocsik kategóriájában is. Az előrejelzések szerint a nagykocsik iránt lanyhul a kereslet, ugyanakkor a kis-teherautók értékesítése szerte a világon nagy fellendülés elé néz. (A kis-teherautó-őrület néhány éve Amerikában kezdődött, s ma már végig-söpör az egész világon. A nagy teljesítményű kis platókocsik felhasználhatósága igen sokrétű, s igazán jó szolgálatot tesznek városban, vidéken, kirándulásnál, áruszállításnál egyaránt.)

A világ autóiparának éves termelési értéke jelenleg meghaladja az 1000 milliárd dollárt, foglalkoz-



talpon. A külső gyártókra kettős nyomás nehezedik. A vezető autógyárak az utóbbi években mind nagyobb mértékben oldják meg kapuikon belül a részegységek és alkatrészek előállítását.

Beszállítói körkép

Ez világtendencia, amely egyrészt a kapacitások jobb kihasználását szolgálja, másrészt pedig módot ad a költségek jobb ellenőrzésére. Ugyanakkor a gyárak mindjobban kifacsarják beszállítóikat. Teszik ezt azért, mert ezzel is csökkenteni kívánják a termelési költségeket, s egyúttal a beszállítók nyereségének mind nagyobb részét is ők kívánják lefoglalni. Ebben a helyzetben a beszállítóknak két választási lehetőségük van. Vagy bezárnak, vagy pedig magukat tovább karcsúsítva csökkentik árait. A nagy autógyárak 20–30 százalékos árcsökkenést követelnek beszállítóiktól, pedig azok már igen kevés tartalékkal rendelkeznek a termelési költség és a hatékonyság növelésére. A beszállítók néha követik a külföldre települő autógyárakat. Vagyis maguk is kénytelenek beruházásokat eszközölni vevőik külföldi gyárai közelében. Ha szerencsésük van, akkor egy-egy alacsonyabb átlagbérű, de kvalifikált munkatérrel megáldott országban még nagyobb nyereségre is szert tudnak tenni.

tatottainak száma pedig tízmillió körül alakul. Mint már szó volt róla, az első számú feldolgozóipari ágazat már ma jelentős többletkapacitásokkal rendelkezik, s az előrejelzések szerint 2000-ben még rosszabb lesz a helyzet. Akkorra a világ autóiparának termelési kapacitása csaknem 80 millió kocsi lesz, fizetőképes kereslet viszont csak 60 millióra lesz. A DRI szakcég prognózisa szerint a következő öt esztendőben az autoértékesítés a hagyományos piacokon, vagyis Nyugat-Európában 12, az Egyesült Államokban 6 százalékkal fog növekedni, míg Japánban 4 százalékos csökkenés várható.

Ebben a piaci környezetben csak azok a gyártók lehetnek eredményesek, amelyek értik és érzik a piacot, s annak minden keresleti, ár, minőségi és egyéb rezzenéseire a lehető legrövidebb időn belül képesek válaszolni. A várhatóan tovább éleződő és még gyilkosabbá váló versenyben csak azok a gyártók maradhatnak talpon, amelyek képesek tovább csökkenteni termelési költségeiket, képesek mindig újabb és újabb műszaki megoldásokkal előrukkolni, s emellett képesek hatalmas összegeket invesztálni kutatásra és fejlesztésre. Optimális nagyságú márkakereskedői hálózattal kell rendelkezniük a sikerre vágyó gyártóknak. A következő évek jelszava a biztonság, valamint a minőség lesz.

A hatvanas évek elején a FIAT akkori elnöke, Giovanni Agnelli azt jósolta, hogy a világon az ezredfordulóra megcsappan az autógyártók száma. Agnelli 40 éve előre látta az ágazatban végbemenő koncentrációs és centralizációs folyamatot, amely számos, korábban patinás cég megszűnéséhez, beolvadásához vezetett. Szakértők szerint ez a folyamat még távolról sem ért véget, s a következő 5–15 évben az autóiipari ágazatban nagy értékű felvásárlások és összeolvadások várhatók.

Gonda György

Autószalon Detroitban

Detroitban már az autók se a régiiek. A városban, akárcsak Amerikában, rengeteg a japán és európai kocsi. A belső részeken minden második irodaépület ablakai sötétek, kormosak: az elhagyatott házakat a csövesek kiégették, a vállalkozók pedig még buldózerre sem érdemesítik őket. A Nagy-tavak közti szorosban épült francia erődítmény (Ville d'Étroit) neve azonban ma is fogalom: itt született a nagyipari gépkocsigyártás és máig itt van az észak-amerikai három nagy, a General Motors, a Ford és a Chrysler központja. Az itteni autókiállításnál van a világban nagyobb, régibb és talán fontosabb is, de – megengedve, hogy műszaki dolgok, jelen esetben belső égésű motorok, gumikerekek és formára préselt fémlapok is kelhetnek érzelmeket – aligha lehet romantikusabb.

A Bogár éve

Lehet, hogy Ázsiában ezt másképp tudják, de 1998 nyilvánvalóan a Bogár éve. A Volkswagennek úgy kellett valami szívet melengető nosztalgia, mint egy falat kenyér. Az elmúlt évtizedekben ugyanis sok kiváló autót készítettek, de egyre sem mondhatták, hogy a hideg racionalitáson túl érzelmileg is hatottak volna a vásárlókra. Márpedig az autóvásárló furcsa szerzet: olykor nagyon is ésszerűen, földhözragadtan, máskor viszont minden logika ellenére dönt. A tapasztalat szerint hosszú távon azok a gyártók az igazán sikeresek, akik mindkét típusú vevőnek tudnak kocsit kínálni.

Az autógyártás történetének egyik legjelentősebb modellje egész nemzedékeknek juttatja eszébe a fiatalsgot, amikor a Bogár nemcsak jármű, de a lázadás, a szabadság jelképe is volt. A háború utáni „baby boom” generációja ma már nagyszülői korba jutott, s mind családi szempontból, mind anyagilag megengedhet magának egy nem túl praktikus, de nagyon jópofa kocsit. Az Egyesült Államokban 15 200 dollárért, Európában nagyjából 300 ezer márkáért lehet

majd kapni. Az amerikai változat 2 literes motorja 115 lóerős, nálunk nyilván az 1,8-as turbódízel fog hódítani. Az egész kocsi nagyon modern – kivéve a formáját. A hátsó ülés szűk és alacsony, a csomagtartó kicsi, a virágváza viszont mindezt feledteti. Detroitban idén kétségtelenül ez volt a legnagyobb szenzáció – és az amerikaiaik még csak nem is vehették zokon. Elvégre kit ne hatna meg egy szál virág a műszerfalon?

Azért a házigazdákat sem kell féltetni, nekik is volt mutogatnivalójuk elég. A legszebb autókat szokás szerint a Chrysler vonultatta föl. A valaha volt Bugatti EB 112-t idéző Chronos alighanem az utóbbi évek legcsodálatosabb tanulmányautója: tízhengeres, hatliteres motorja 350 lóerős, a légkondicionáló külön hűti és párasítja a kocsi levegőjét.

Egyharmados árcsökkenés

Szintén szép a Chrysler Pronto Spyder kétüléses sportkocsi, de nem ezért szeretnénk ilyet. A „három nagy” legkisebbje nem kevesebbet ígér, mint hogy félére csökkenti az autók árát, s ehhez az egyik legfon-



Volkswagen variációk egy témára: Passat Variant. Tér és elegancia.



A forma változik, de a lényeg állandó: Passat variációk - az Ön legfinomabb igényeire hangolva. A harmonikus és elegáns vonalvezetés gazdaságossággal, kényelemmel és maximális biztonsággal párosul. Legyen szó családi kirándulásról, vagy üzleti útról: a Passat Variant tágas belső terében helye van mindannak, ami - és aki - az Ön számára legfontosabb. Az alapfelszereltséghez tartozó **ABS, vezető- és utasoldali légzsák, központi zár, elektromosan állítható és fűthető külső tükrök, állítható kormány, elektromos ablakemelő elöl és a ködfényszórók mellett széles motorválaszték és horganyzott karosszéria*** teszi a modellt osztályon felülivé. A Passat-osztály a jövő zenéje, amit Ön már ma élvezhet.



*A képen látható modellen a könnyűfém keréktárcsa extrafelszerelés.

Volkswagen. Biztos lehet benne.

