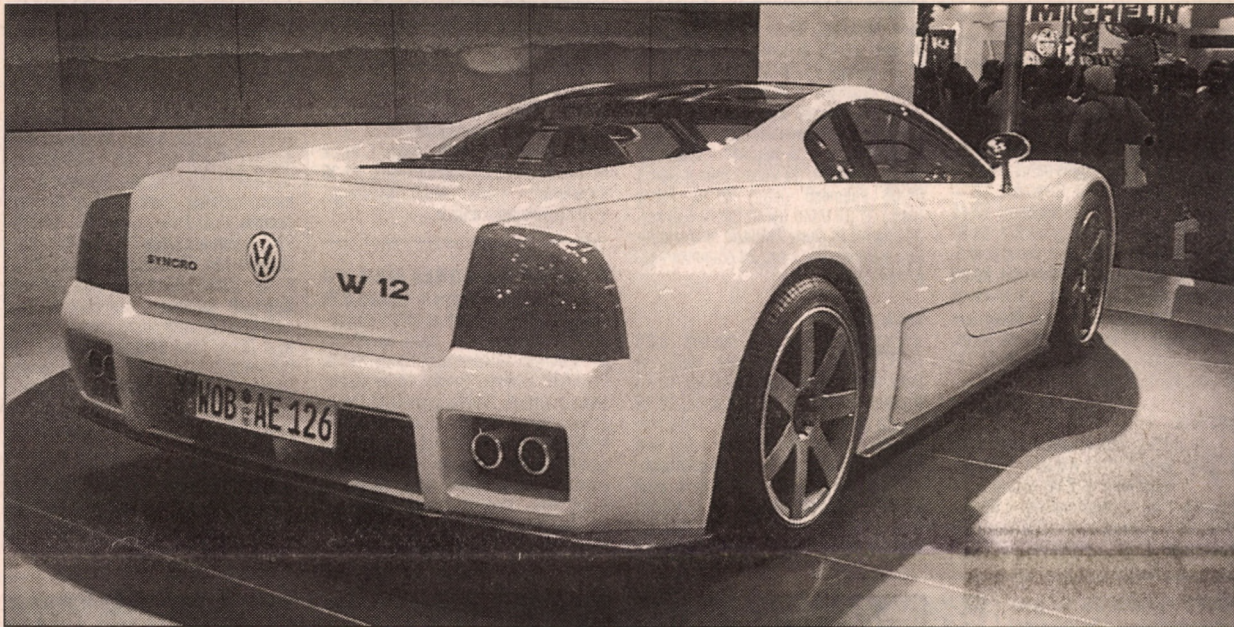


VW-kihívás a Mercedes címére 98. 3. 19.

# Luxusautók versenyfutása

FOTÓ: TAR ANDRÁS



Nem kis fába, vágta fejszójét Európa első számú autógyártója, a Volkswagen. Arról van szó, hogy 2000-ig a VW egy-két superluxus modellel kíván megjelenni a piacon annak érdekében, hogy ebben a szegmensben csökkentsék a Mercedes-Benz uralkodó pozícióit. Ferdinand Piech, a VW elnöke szerint a cég tehát a jövőben az eddiginél sokkal aktívabb lesz a luxus- és a sportkocsikategóriában.

A luxuskocsik piacára való betörés stratégiájának első állomásaként a VW 12 hengeres motort fejlesztett ki, amelyet a tavalyi tokiói autózsalonon mutatott először be. Az 5,6 literes erőmű első tagja annak az új generációs motorcsaládnak, amelyet az új luxuskocsikba szerelnek majd be. Miközben a VW a luxuskategória irányába kacsingat, nem tétlenkednek a versenytársak sem. Már kapható a Mercedes superluxus

Maybach limuzinja, amely nagyobb és „luxusabb” az S600-asnál, ára pedig 245 ezer dollárnál kezdődik. A BMW a luxusautók kategóriájába a 207-es kétülékes sportkocsival akar betörni: az autót 5,9 literes, V8 motorral gyártják, ára pedig 112 ezer dollár. A BMW elnöke szerint vállalata ebből a típusból évente nem fog 10 ezernél többet gyártani.

A Rolls-Royce egyik vezetője a közelmúltban úgy nyi-

latkozott, hogy cége számára örömet jelent az új luxuskocsik megjelenése, hiszen a gyártók bíznak a luxuskocsik piacának kedvező alakulásában. A versenytársak számának bővülése a luxuskategóriában azt is jelenti, hogy így a brit cég sem „lustul” el, másrészt pedig a fokozódó verseny új technikák és technológiák megjelenését kényszeríti ki.

tében. 10.30-11.00 Warner kiadó műsora: a felőrás műsor a hanglemezkiadó legfrissebb kiadványait és sztárjait népszerűsíti.

## Televízió-műsor

MTV1

**MTV** 5.30 Gazdátvé. 5.50 Napkelte. 9.35 Bor és hatalom. 10.05 Helő, Magyarország! 10.50 Csók István. 11.10 Tangó három szólamban. 12.00 Déli harangszó. 13.00 Az „örökzöld örökzöldek”. 14.00 Együtt. 14.50 Unser Bildschirm. 15.20 Kísértetkastély. 15.50 Leo és Fred. 16.00 Vegyes páros. 16.30 A szerelem jogán. 17.00 Segítség. 17.10 Csellengők. 17.20 Bohózatalbum. 17.45 Körzeti híradók. 18.00 A gyász 2/2. 18.20 Vízipók, csodapók. 18.35 A pampák királya. **19.30 Híradó. 20.00 Kisváros. 20.35 Bohózatalbum. 21.00 Az 1848-49-es magyar forradalom és szabadságharc emlékhelyei. 21.50 Kenő. 21.55 Hírek. 22.00 Aktuális. 22.25 VilágKép. 22.55 TeleSport. 23.55 Híradó.**

MTV2

**MTV** 5.50 Műsorismertetés. 6.00 Híradó. 6.15 Aktuális. 6.45 Határtól határig. 7.00 Híradó. 7.15 Balaton. 7.45 Határtól határig. 8.00 Tudóra. 9.00 Kincsesládák. 11.00 A napuság nyomában. 11.30 A Rába völgye. 12.00

12.35 Illyés Gyula: A reformáció emlékműve előtt. 12.45 Emberek a havason (1942-ism.) – magyar játékfilm. 14.15 Csatamezők (1994-ism.). 15.15 A Zene Arcai – komolyzenei körkép. 15.50 Vallási műsor – időskorúak műsora. 16.30 Falunézó 16.40 Póráz. 17.05 Billy, a macskakölyök (1995) 17.30 Mese 17.50 Reklám, műsorajánlat. 18.00 Híradó. 18.20 Szülőföldem. **19.10 Minoritas Mundi (román fellatlat).** **20.05 Váltó. 20.40 Esti kérdés. 20.55 Reklám, műsorajánlat. 21.00 Híradó 21.20 Sportpercek 21.35 Fehér éjszakák – Benne: Al Manach – kortárs művészeti magazin – Az örvény – magyar dokumentumfilm. Duna Műhely-premier – „A túlpárt” – filmrészlet. 00.00 Híradó 00.30 Vallási műsor (ism.) 01.05 Falunézó (ism.) 01.15 Póráz (ism.) 01.35 Váltó (ism.) 02.10 Esti kérdés (ism.) (A Duna Televízió teletextáda – a Dunatext – a nap 24 óráján keresztül működik.)**

## RTL KLUB

**RTL KLUB** 6.30 Jó reggelt! 8.30 100-ból egy. 9.00 A farm, ahol élünk. 9.45 Klipklub. 10.10 Rajzfilmklub. 11.45 Az első csók. 12.10 Knight Rider. 13.00 Híradó. 13.15 Receptklub. 13.30 Megveszem ezt a nő! 14.15 Klipklub. 14.40 Rajzfilmklub. 16.15 Az első csók. 16.40 A farm, ahol élünk. 17.30 100-ból egy. 18.05 Knight Rider. **19.00 Híradó. 19.30 Fókusz. 20.00 Angyal érintés. 20.50 Csillagok**

**klippercek. 19.20 TV-shop. 19.30 Pover kapitány. 21.30 Klippercek. 21.55 TV-shop. 22.25 ATV-stúdió. 23.00 Valóságos csodák.**

## SZÍV TV

**SH** (00.00-16.00 óra között csak Budapesten és környékén AM-mikro sugárással és kábelvel, a 16.00-24.00 óra közötti műsorok az előbbieket mellől országosan a kábelcsatornákon.) 0.00 Szív Tv Képes Magazin. 16.00 Nyugat-Európa kolostorai. 16.30 Szárbarangoló. 17.00 Kereskedelmi műsor. 17.30 A természet világa. 18.30 Kereskedelmi műsor. 19.00 City kulturális magazin. 19.15 EuroStar kapásjelző. 19.30 G. I. Joe. **20.00 Blende. 20.30 Csapda 1. 21.00 Kenő a nő! 23.00 Szárbarangoló. 23.30 Kereskedelmi műsor. 24.00 Napraforgó. 0.10 Kereskedelmi műsor.**

## PÉNTEK REGGELI NAP TV

**PN** Pénteken reggel is Napkelte 5.50 és 9.30 között az MTV1-en szolgálatokkal, hazai és külföldi jelentésekkel. Műsorvezető: Havas Henrik. Producer: Gyárás Tamás. Főszerkesztő: Dékány András. Felelős szerkesztő: Dézsy Zoltán. Keresztújszabó Iván, az MDNP-Néppárt elnöke. Aczél Endre jegyzete Bill Clinton szexbotrányának újabb fejtegetője. Szembesítés Kósa Ferencel. Sport Plusz. Sárközy Tamás. Rajátszás: Már meghalni sem olcsó. Az MTV Rt. a műsorváltoztatás jogát fenntartja!

súth u. 10. Tel.: 52/417-811) A újságkönyve. **Egri Gárdonyi Géza Színház** (Hatvani kapu tér 4. Tel.: 96/311-984) 16.00: A két madár. **Győri Nemzeti Színház** (Czuczor Gergely u. 7. Tel.: 96/314-800) Carmen. **Padlászínház** Nyílt tengeren. **Kaposvári Csiky Gergely Színház** (Rákóczi tér 2. Tel.: 82/320-833) 14.30: Bors néni. **Miskolci Nemzeti Színház** (Déryné u.1. Tel.: 46/344-711) Hegedűs a háztétlen. **Kamaraszínház 15.00:** Fialaság boldonság. **Játékszín** Antigoné. **Nyíregyházi Móróczi Zsigmond Színház** (Beszenyeli tér 13. Tel.: 42/315-621, 311-901) **Krúdy Kamara Ványa** bácsi. **Pécsi Nemzeti Színház** (Színház tér 1. Tel.: 72/411-965) Az ügynök halála. **Soproni Petőfi Színház** (Petőfi tér 1. Tel.: 99/338-880, 338-888) **Kakukkfécskek – a Kassa** Sz. v. **Kamaraszínház** Szejk. **Szegedi Nemzeti Színház** (Deák Ferenc út 12. Tel.: 62/479-279) **Kamaraszínház** A három hűg. **Székesfehérvári Vörösmarty Színház** (Fő u. 8. Tel.: 22/314-591) Vitéz lélek. **Szolnoki Szigligeti Színház** (Tisza park 1. Tel.: 56/342-633) Luxemburg grófia. **Tatabányai Jászai Mari Színház, Népház** (Tóth Bucskó u.5. Tel.: 34/323-655) A papagáj. **Veszprémi Petőfi Színház** (Óváry Ferenc u. 2. Tel.: 88/424-064) 14.00: Hőféherke és a hét törpe, 19.00: Jézus Krisztus Szuperstár.

A színház előadások kezdete 19.00 óra. Csak az ettől eltérő időpontokat közöljük! A színházak a műsorváltozás jogát fenntartják!

'89-ES Renault 25 TD friss műszakival, tulajdonostól eladó vagy elcserélhető. Tel.: (06-20) 381-468.

**FORD** Escort 1800 D 3 ajtós, 1990-es évjáratú, 910 000 Ft-ért eladó. Érdeklődni: (06-30) 543-922.

**VÁSÁROLNÉK** Opel, Fiat, Ford, japán, francia gépkocsit azonnali készpénzfizetéssel. 290-2455.

**ELADÓ** Magyarországon ritka 1992-es Fiat Uno 1.4 turbo i. e. 140 LR-s, piros sportautó kifogástalan állapotban. Extrák: el. ablak, közp. zár, riasztó, immobilizer, gyári könnyűfém felni, ködlámpa, vonóhorog. Irányár: 980 000 Ft. (06-

## GÉP-SZERSZÁM

**CNCA 3A** 8-as komputeres kötélgép eladó. Telefon: (06-29) 350-736.

**SAMSUNG ER-4615 F** elektromos pénztárgép – majdnem új – reális áron eladó. Érdeklődni a 242-2214-es telefonon naponként reggel 8 óráig.

## BÉLYEG

**BÉLYEGGYŰJTEMÉNYEKET**, régi képeslapokat, levélborítékokat vásárolunk. VIII., Szentkirályi u.

## SZOLGÁLTATÁS

**SZÍNESTÉVÉ**, video-, kameraszerviz. 189-7790. (06-30) 706-236, 10-20 óráig.

## ADÓSA VAN?

Peren kívül hozzásegítjük követeléséhez! Csődnél hitelezői érdekvédelmet biztosítunk. **MAGÁNYJÁRMOZÓINK** felderítik a munkahelyi lopásokat, válóperhez bizonyítékokat szereznek be, címeiket felkutatnak. **INGATLAN IS KÖZVETÜNK!** A vevő nálunk nem fizet!

kozóknak. Iroda: 256-5406.

**NÉMETFORDÍTÁST** vállalkozók. Tel. és fax: 410-1836.

**KÖNYVELÉST**, adóbevallást, tb-ügyintézőt vállalkozói vállalkozások, bt-k részére. Tel.: 221-2603.

**SZÁMÍTÓGÉPEK** szerelését, javítását, összehajlítást vállalom. Érdeklődni lehet a (06-30) 527-864-es telefonszámon.

**TAPÉTÁZÁS**, festés, mázolás árengedménnyel. 160-2345, (06-30) 424-735.

**REDÓNYJAVÍTÁS!** 133-9058.

**VILLANYSZERELŐ-GYORS-SZOLGÁLAT**, bojlerszakszerviz. 228-8306, (06-30)

## ÜDÜLÉS

**BALATONI**, vízhez közeli, kertes, 2 szobás nyaralót bérelnénk augusztus első két hetére. Tel.: 137-2461, 18 óra után.

**NAGY SPANYOL** kőruha keresünk útitársakat. Augusztus 14-29. között. Résztvevői díj: 64 400 Ft/fő vagy félpanzióval 83 500 Ft/fő. Érdeklődni a (06-30) 987-454-es telefonszámon.

## VEGYES

Nincs szó fúzióról

98.3.19.

# Szövetségben a Daewoo és a General Motors

**Stratégiai szövetség létrehozásáról írt alá megállapodást a világ első és hatodik legnagyobb autóiipari vállalata, a General Motors és a Daewoo. A szoros együttműködés egyelőre a közös gyártásra és értékesítésre terjed majd ki, a szakértők nagy része azonban biztos abban, hogy a GM belátható időn belül megvásárolja a Daewoo 50 százalékát.**

A Daewoo Motor Company 1978 és 1992 között a General Motors és a Daewoo konszern vegyes vállalata volt, azóta a Daewoo-ban már nincsen amerikai tulajdoni részesedés. A két cég azonban máig megtartotta 50–50 százalékát a részegységeket előállító Daewoo Automotive Components Ltd.-ben.

A két óriásvállalat stratégiai szövetsége számos területre terjed majd ki. A Daewoo támogatja a GM autóinak dél-koreai értékesítését, s GM-modellek készülhetnek az ukrain AvtoZaz gyárban, amely tavaly szeptemberben lett a Daewoo vegyes vállalata.

Az is várható az együttműködés során, hogy a Daewoo dél-koreai, lengyel, román és ukrán üzemeiben a GM-hez tartozó Opel egyes modelljeit is fogják gyártani.

A nemzetközi autóiipar vezető elemei arra számítanak, hogy a GM–Daewoo együttműködés létrejötte számottevően átforgalmazhatja a lengyel autóiipacot is. Ismeretes, hogy ott mind a GM, mind pedig a Daewoo milliárdos beruházásokat hajtott végre. A két vállalat már most megosztózik a varsói FSO-gyár szerelőcsarnokain, ahol a Lanos és a Nubira, valamint az Opel Astra és Vectra modelleket szerelik

össze. A Daewoo egyébként 1995 óta szerel össze személykocsikat és áruszállító autókat Lengyelországban, a GM pedig a sziléziai Gliwicében épít motorgyárat. A statisztikák tanúsága szerint a Daewoo részesedése a lengyel személyautó-piacon már eléri a 26 százalékot, az Opelé pedig a 9 százalékot. Egyes hírek szerint a GM érdeklődését a Daewoo iránt a dél-koreai vállalat kelet-európai beruházás-sorozata keltette fel, amelynek megszerzése igencsak illeszkedik a detroiti vállalatbirodalom agresszív terjeszkedési politikájához. Az együttműködéstől egyébként a Daewoo – nem is titkoltan – azt is várja, hogy több kocsi értékesíthet majd az USA-ban s egyúttal presztízsnyereséghez is jut az ázsiai piacon.

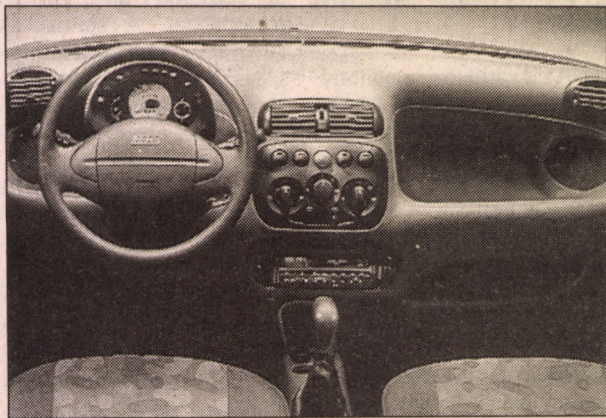
...nta. 1956-ban mutatták be a FIAT 600-ast, amit egy évvel később követett az 500-as. Ezek a kocsik már Magyarországra is eljutottak, sőt sok fut belőlük még ma is. 1972-ben aztán jött az első „kispolszki”, amit sorozatosan újítgatnak napjainkig. 1980-ban a Panda vette át a FIAT-konzernnél a kisautó szerepét, és tartja magát napjainkig. Igaz, 1991-ben az olaszok újra piacra dobták az

500-ast – Cinquecento néven. Így érkezünk meg a jelenhez, ugyanis néhány nappal ezelőtt mutatták be a világsajtónak a Cinquecentót leváltó Seicentót.

Az új kisautó feladata, hogy a kiskocsik évről évre jelentősen bővülő piacán az olasz cég részesedését növelje. Hogy nem lesz túlzottan könnyű dolga, arról tanús-

kodjanak a számok. Olaszországban a FIAT a kiskocsik piacának 95,7 százalékát uralja, Franciaországban ugyanez az érték 75,6, míg Németországban 40,6. Ennek ellenére mégiscsak nagy népszerűséget jósolhatunk a Seicentónak, noha az autó méretei gyakorlatilag nem változtak. Ez egyrészt öröndetes, ugyanis az előd 3,23 méteres hossza csupán tíz centiméterrel lett nagyobb, amely továbbra is megkönnyíti a parkolást. Ráadásul a plusz centiméterek jelentősen növelték az autó biztonságát.

A dolog negatív oldala, hogy az autó belső helykínálata sem változott számottevően. Annak ellenére hogy a kocsik már ötszemélyesek, a hátsó ülésorban inkább csak két felnőtt fér el, s ők sem igazán kényelmesen. Persze egy városi kisautóban ez nem meg-



## Már fejlesztik a Skoda harmadik generációját

# 98.3. Már fejlesztik a Skoda 19. harmadik generációját

A legújabb vállalati adatok szerint térségünk első számú autógyártó ipari cége tavaly a VW leányvállalata, a Skoda volt. A cseh autógyár 357 ezer autót gyártott (csaknem 36 százalékkal többet, mint 1996-ban), s ezzel először szárnyalta túl a lengyel FIAT Auto teljesítményét, amely 1997-ben 329 ezer gépkocsit állított elő. Az előrejelzések szerint idén a Skoda 400 ezer, az ezredfordulón pedig mintegy félmillió autót állít majd elő.

A Skoda több lépcsőben került a Volkswagen többségi tulajdonába. Az autógyár radikális reorganizáció ment keresztül, s fokozatosan „szívta fel” a VW-technológiát, miközben termelésbővítő kapacitásokat helyeztek üzembe a Mladá Boleslav-i gyárban. A tervek szerint a nagyobb Skoda kocsik harmadik generációját – amelynek fejlesztése most folyik – 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. Hírek szerint a Skoda jövőre megszünteti a Felicia kiskocsi gyártását, s ennek helyét egy olyan új modell veszi majd át, amelynek közös az alapja a VW Poloéval.

A Skoda eladásainak tavalyi növekedését kedvezően elősegítette az 1996-ban bemutatott Octavia családi autó keresletének megugrása. Az Octaviák iránt igen nagy az érdeklődés külföldön is, s ennek is köszönhető, hogy idén e típusból 120 ezer egységet állítanak elő.

Noha az állam még mindig 30 százalékos tulajdoni hányaddal rendelkezik a Skodában, a vállalat kulcszerepet játszott és játszik a cseh piacgazdaság alakításában. Jelenleg a Skoda Csehország első számú cége a forgalom nagyságát tekintve, s ugyancsak az első helyet foglalja el

az exportőrök sorában. A VW-ellenőrzés alatt álló vállalatnak nem kis szerepe van abban, hogy számos nyugati autóalkatrész- és részegységgyártó céget nyitott Csehországban, amely ma már komoly alkatrészgyártó bázissal rendelkezik.

Az elmúlt három esztendőben a Skoda Auto termelése évi átlagban 37,5 százalékkal növekedett. A nagy összegű beruházások, valamint a termelőkapacitások számottevő bővítése meghozta a gyümölcsét: a tavalyi évre vonatkozó nettó nyereség meghaladja a kétmilliárd cseh koronát (56,66 millió dollár), 85 milliárd koronás termelési érték mellett. A Skoda Auto termékeit a világ 70 országába exportálja, s így üzletmenete számottevően befolyásolja az ország külkereskedelmi és folyó fizetési mérlegének alakulását. Németországban tavaly 30097, Szlovákiában 28723, Lengyelországban 37881, Olaszországban 22336, Nagy-Britanniában pedig 16639 Skoda talált gazdára.

Csehországban és Kelet-Európába összesen 168844 kocsit értékesített a Skoda, ami 24 százalékos növekedésnek felel meg. Nyugat-Európában az értékesítés 39 százalékkal bővült, s tavaly ezen a piacon összesen 125338 darab Skodát adtak el.

A cseh piacon tavaly mintegy 100 ezer új Skodát érté-

kesítettek. A cseh gazdaság szaporodó gondjai következtében idén valószínűleg visszaesik az új kocsik értékesítése belföldön, ugyanakkor a korona leértékelése javítja a Skoda versenyképességét a külföldön. A VW wolfsburgi vezetősége egyébként nemrégiben szállította le a Skoda alaptölkéjét 500 millió német márkával, arra hivatkozva, hogy a cég túl volt tőkésítve. A VW 1991 és 1997 között 2,1 milliárd márkát investált a Skodába, s 2002-ig további 2,4 milliárd márkás beruházás várható.

A VW egyébként nemcsak Csehországban, hanem külföldön is szeretné bővíteni a Skoda termelését. Számos tárgyalás van folyamatban leányvállalatok, összereszelő üzemek létesítéséről, többek között Oroszországban, Indiában, Egyiptomban, valamint Boszniában.

Lengyelországban a VW poznián üzemében szerelnék össze Skodákat, s ebben a gyárban a következő években számottevően növelik a kapacitást. Elsősorban azért, mert a lengyel piacon nagy kereslet mutatkozik a Skodák iránt. Tavaly itt 27881 új Skoda talált gazdára, 76 százalékkal több, mint egy évvel korábban. Mladá Boleslavban a Skoda-gyár három műszakban, gyakorlatilag teljes kapacitással termel. Az elmúlt két esztendőben a gyár dolgozóinak száma 18-ról 20 ezerre növekedett. Miután az üzem körzetében a szakképzett munkaerő már hiánycikknek számít, a Skoda 2600 – főleg lengyel – vendégmunkást is foglalkoztat.

...modellek készülhetnek az ukrain AvtoZaz gyárban, amely tavaly szeptemberben lett a Daewoo vegyes vállalala-

lat már most megosztozik a varsói FSO-gyár szerelőcsarnokain, ahol a Lanos és a Nubira, valamint az Opel Astra és Vectra modelleket szerelik

síthet majd az USA-ban s egyúttal presztízsnyereséghez is jut az ázsiai piacon.

• G. Gy.

## KÖZGYŰLÉSI MEGHÍVÓ

A

**FALCOTRADE HÚSPARI ÉS KERESKEDELMI RÉSZVÉNYTÁRSASÁG**  
(7621 Pécs, Jókai utca 11.)

igazgatósága értesíti részvényeseit, hogy a társaság

**RENDKÍVÜLI KÖZGYŰLÉSÉT**

1998. április 20-án (hétfő) délelőtt 10 órakor tartja a társaság

Budapest V. kerület, Vörösmarty tér 2.

alatti központi irodájában.

**Napirendi pontok:**

1. Döntés a GENCOFOOD Húspari Részvénytársasággal (7621 Pécs, Jókai utca 11.) történeti összeolvadás elhatározásáról.
2. Az átalakulási terv és a vagyommérlé-tervezet elfogadása.
3. Egyebek.

A részvényesek szavazati jogukkal az alapító okiratban meghatározott módon élhetnek. Határozatképtelenség esetén a megismételt közgyűlés 1998. április 20-án 12 órakor ugyanazon a helyen és napirendi ponttal kerül megtartásra. Ez a közgyűlés a megjelentek számára tekintet nélkül határozatképes.

**Falcotrade Rt. igazgatósága**

MH/2575

## Tájékoztató az MNB-kötvény 1999/2. sorozatának forgalombahozataláról

A Magyar Nemzeti Bank 1998. február 16-án egyéves futamidejű kötvényt bocsátott ki.

A jegyzési időszakban az MNB-kötvény második sorozatából 75 000 000 000 Ft névértékben került értékesítésre. A kötvény értékesítése március 10-én került lezárásra. 1998. március 16-án a jegybank piacra lépett a harmadik sorozattal, melynek jegyzése folyamatban van.

A második sorozatból a kibocsátott mennyiség 83,33%-át jegyezték le a bankok, 16,67%-át pedig elsődleges állampapír-forgalmazók.

**Magyar Nemzeti Bank**

2599 MH

## AVIA, LIAZ, TATRA márkakereskedés KONTEX járműfelépítmények

**Ajka-Bakonygyepes**  
(88) 242-083,  
(30) 467-490

2590 MH

Az Arany Tallér Nyíltvégű Befektetési Alap nettó eszközértéke 1998. március 19-én:  
641 164 393 Ft.

Az egy befektetési jegyre jutó nettó eszközérték:  
1.5905 Ft.

A Tallér Nyíltvégű Befektetési Alap nettó eszközértéke 1998. március 19-én:  
1 456 382 972 Ft.

Az egy befektetési jegyre jutó nettó eszközérték:  
1.4247 Ft.

A Borostyán Nyíltvégű Befektetési Alap nettó eszközértéke 1998. március 19-én:  
458 853 272 Ft.

Az egy befektetési jegyre jutó nettó eszközérték:  
1385.93 Ft.

A Kuruzsi Nyíltvégű Befektetési Alap nettó eszközértéke 1998. március 19-én:  
22 936 083 Ft.

Az egy befektetési jegyre jutó nettó eszközérték:  
70 356 Ft.

2600 MH

## MEGHÍVÓ

A Balaton Bútorgyár Részvénytársaság (8200 Veszprém, Budapest út 10.) igazgatósága értesíti tisztelt részvényeseit, hogy

**1998. ÁPRILIS 22-ÉN 14.30 ÓRÁRA ÉVI RENDES KÖZGYŰLÉST HÍV ÖSSZE**

A közgyűlés helye: a társaság székhelye, Veszprém, Budapest út 10.

**Napirend:**

1. Az igazgatóság jelentése az 1997. évi gazdasági tevékenységről, indítvány a mérleg és eredménykimutatás elfogadására, az eredmény felosztására.
- A felügyelőbizottság jelentése az igazgatóság 1997. évi éves beszámolójáról.
- A könyvvizsgáló jelentése a részvénytársaság

1997. évi nyilvántartásainak szabályszerűségéről és az éves beszámoló vizsgálatáról.

2. Az 1997. évi mérleg elfogadása, az eredmény megállapítása és felosztása.
3. Az igazgatóság tájékoztatója az 1998. év üzletpolitikai célkitűzéseiről.
4. Az alapító okirat módosítása.
5. Az igazgatóság, a felügyelőbizottság, a könyvvizsgáló megválasztása, díjazásuk megállapítása.

Az 1997. évi vagyommérlé főbb adatai:

MH/2580

98.3.  
26.

# Jól fut az Audi szekere

A Volkswagen-csoporthoz tartozó Audi bejelentette, hogy idén akár 10 százalékkal is képes bővíteni termelését, s erre jó alapot ad, hogy szerte a világon számottevően megnövekedett a fizetőképes kereslet a gyár autókínálata iránt. A tervek szerint 1998-ban már mintegy 600 ezer Audi készül. Peter Abele pénzügyi igazgató szerint ezzel a cég két németországi gyára eléri kapacitásai határát, további termelésnövelés – újabb beruházások nélkül – már csak a külföldi üzemekben lehetséges.

Tavaly az Audi bevétele az előző évihez képest 19 százalékkal növekedett, s elérte a 22,4 milliárd márkát (12,3 milliárd dollár). A cég termelése 13,5 százalékkal haladta meg az 1996. évit, s csaknem 558 ezer kocsit állított elő. A nyereségadatok csak a tavaszi hónapokban lesznek ismertek, szakértők azonban bizonyosra veszik, hogy az Audi tavalyi nyeresége jelentősen meghaladja majd az 1996-ban regisztrált 846 millió márkát. A várható nagy profitnövekedés két okra vezethető vissza: egyrésztől növekedett a termelés és az értékesítés, másrésztől a kereslet eltolódott a drágább, na-



FOTÓ: EURÓPA MOBIL ARCHIV

gyobb értékű kocsik felé. Érdeemes megjegyezni, hogy a vállalat hatalmas összegeket fordít új modellek kidolgozására, valamint a kapacitások bővítésére. Az elmúlt esztendőben a beruházási kiadások 36,5 százalékkal növekedtek, s elérték a 32 milliárd márkát. Ebben az A3 és az A6 modellek játszottak meghatározó szerepet: az utóbbiból az Audi mintegy 90 ezer egy-

seget állított elő tavaly, mintegy 50 százalékkal többet a prognosztizált keresletnél. Idén már mintegy 130 ezer A6-ost gyártanak.

Jelentős többletbevétele származott az Audinak abból, hogy igencsak megnövekedett zászlóshajója, az A8-as szalonkocsik iránti kereslet is. Ebből a modellből tavaly 15 100-at gyártottak, 38 százalékkal többet, mint az

előző évben. Ez a mennyiség egyúttal a jelenlegi gyártókapacitás felső határát is jelenti.

Az Autó Európában tavaly 12,2, Németországban pedig 9,6 százalékkal tudta növelni értékesítését. Az Egyesült Államokban 1996-ban az előző évinél 25 százalékkal több, vagyis 34 ezer Audi talált gazdára.

• G. Gy.



# Ponto Ön ny

Keresse a **ponttal** jelölt Fordokat, és az ár Önnel sz

EX: EA, ABS, R, KZ, RM, E  
visszapillantó, áll.kormány  
mag. Á: 2 500 000.

## TOYOTA AUTÓHAUS



**TOYOTA**

Telephely: 2030 Érd, Ercsi út 19.  
Tel.: (06-23) 369-444.  
Fax: (06-23) 369-443.

### CITROËN BERLINGO 1.4

SX. TSZ: 2, ÜM: b, CCM: 1396, GYÉ: 1997. 06., KM: 6600, SZ: piros, K%: 100, G%: 100, MÉ: 2000., EX: EA, R, RM, KZ, Á: 2 300 000.

### TOYOTA CARINA SEDAN

1,6 XLI. TSZ: 0, ÜM: b, CCM: 1587, GYÉ: 1998., KM: 0, SZ: fehér, K%: 100, G%: 100, MÉ: 3 év, EX: bőr kivételével full, Á: 3 740 000.

### TOYOTA COROLLA 1,4 SEDAN

TSZ: 0, ÜM: b, CCM: 1332, GYÉ: 1998., KM: 0, SZ: kék MF, K%: 100, G%: 100, MÉ: 3 év, EX: szervokormány, légszák, KZ, Á: 2 375 000.

### TOYOTA HIACE TD. TSZ: 0,

ÜM: d, CCM: 2400, GYÉ: 1998. KM: 0, SZ: fehér, K%: 100, G%: 100, MV: 3 év, EX: 9 személyes, áll. korm., fényszóró, szervokormány. Á: 5 210 000.

### TOYOTA COROLLA 1,3.

TSZ: 0, ÜM: b, CCM: 1332, GYÉ: 1998., KM: 0, SZ: piros, K%: 100, G%: 100, MÉ: 3 év, EX: EA, KZ, R, szervokormány, kormánymag. áll., Á: 2 950 000.

### TOYOTA HIACE TD. TSZ: 1,

ÜM: d, CCM: 2446, GYÉ: 1997. 06., KM: 24 000, SZ: zöld, K%: 95, G%: 95, MV: 2000., EX: AC, R, Á: 3 500 000, bruttó.

## IKESZ

## AUTOCENTRUM



6724 Szeged,

Kossuth L. sugár út 112.

Tel.: (06-62) 471-242.

Használt autóra 6 éves  
orig hitellehetőséget biz-  
sítunk.

### SKODA 626 2.0 D. TSZ: 2, ÜM:

CCM: 2000, GYÉ: 1986.  
f: 190 000, SZ: kék MF,  
80, G%: 80, MV: 1 év. EX:  
EA, RM, Á: 530 000.

### OMEGA 2.0. TSZ: 2,

b, CCM: 1989, GYÉ:  
KM: 180 000, SZ: fe-  
80, G%: 80, MV:  
EX: RM, Á: 890 000.

### FELICIA KOMBI 1.3.

ÜM: b, CCM: 1289,  
97, KM: 31 000, SZ:  
99, G%: 90, MV:  
RM. Á: 1 500 000.

1996., KM: 38 000, SZ: fe-  
hér, K%: 85, G%: 85, EX: im-  
mobiliser, RM, Á: 1 850 000  
bruttó.

### SEAT TOLEDO 1,8 GL.

TSZ: 2, ÜM: b, CCM: 1781,  
GYÉ: 1992., KM: 100 000,  
SZ: fehér, K%: 75, G%: 60,  
MÉ: 1998., EX: KZ, R, RM,  
szervokormány, ködlámpa,  
Á: 1 730 000.

### SKODA FELICIA KOMBI

LXI. TSZ: 2, ÜM: b, CCM:  
1289, GYÉ: 1997. 02., KM:  
24 000, SZ: mélykék, K%:  
90, G%: 90, MÉ: 2000., EX:  
R, RM, Á: 1 590 000.

### VW PASSAT PRIMO 1.6.

TSZ: 2, ÜM: b, CCM: 1598,  
GYÉ: 1996., KM: 68 000, SZ:  
s.kék MF, K%: 90, G%: 80,  
MÉ: 2000., EX: ABS, AC, R,  
KZ, RM, Á: 2 595 000.

## OPEL MAXABÓ



Telephely: 1037 Budapest,  
Bécsi út 254. Tel.: 250-7373

Használt autót biztos kéz-  
ből, részletre is, nálunk vá-  
sárolhat!

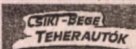
### OPEL OMEGA 2.5 V6. TSZ:

1, ÜM: b, CCM: 2500, GYÉ:  
1994., KM: 57 000, SZ:  
szürke MF, K%: 90, G%:  
80, MÉ: 1997., EX: automa-  
ta váltó, szervokormány,  
légszák, KZ, RM, Á:  
4 050 000, részletre is.

### OPEL FRONTERA 2.8 TDI.

5a. TSZ: 1, ÜM: d, CCM:  
2780, GYÉ: 1996. KM: 20  
100, SZ: bordó MF, K%:  
100, G%: 100, EX: bőr és  
automata kivételével FULL.  
Á: 5 250 000.

## CSIKI-BEGE KFT.



Telephely: M3 budapesti beve-  
zetőjén.

Bérlés - adásvétel - csere.

Fél év garancia - részletfizetés.

Készleten 120 db autó.

Tel.: (06-30) 334-224.

### FORD TRANSIT 190D. ÜM: d,

CCM: 2500, GYÉ: 1995. SZ:  
fehér, MV: 1 év. EX: hosszú,  
félmagas, Á: 2 690 000 + áfa.

### IVECO DAILY 35-10TD. ÜM:

d, CCM: 2500, GYÉ: 1994.  
SZ: kék, MV: 1 év. EX: pla-  
tós, Á: megegyezés szerint.

### IVECO DAILY 59-12 TD.

ÜM: d, CCM: 2500, GYÉ:  
1994. SZ: fehér, MV: 1  
év. EX: platós, ponyvás,  
Á: 2 930 000 + áfa.

### MERCEDES 310 D. TSZ: 1,

ÜM: d, CCM: 2900, GYÉ:  
1993. SZ: kék, MV: 1 év,

Telephely: 1134 Budapest,

Dózsa Gy. út 128.

Tel.: 120-9845, Fax: 120-1849.

Új szolgáltatás autósoknak

a GOKART PÁLYAI

Árak: 1 futam (15 kör) 1200 Ft.

Pálya bérlet: 1 óra 40 000 Ft  
+ áfa.

## GOKART PÁLYA



Cím: 1134 Budapest, Lehel út 25.

Telefon: 270-2699/223 mellék,

120-9845.

Nyitva tartás:

minden nap 10-22 óráig.

### SEAT CORDOBA. ÜM: b,

CCM: 1398, GYÉ: 1998. 03.  
SZ: moha zöld MF, K%: 100,  
G%: 100, MV: 2001. 03. EX:  
immobiliser. Á: 2 314 000.

### SEAT IBIZA E. ÜM: b, CCM:

999, GYÉ: 1998. 03. SZ: fe-  
hér, K%: 100, G%: 100, MV:  
2001. 03. EX: immobiliser.  
Á: 1 901 000.

### SKODA FELICIA KOMBI LXI.

ÜM: b, CCM: 1298, GYÉ:  
1998., SZ: bordó, K%: 100,  
G%: 100, MV: 2001. 03. EX:  
immobiliser. Á: 1 878 000.

### SKODA OCTAVIA LX. ÜM:

b, CCM: 1598, GYÉ: 1998.  
03. SZ: fehér, K%: 100,  
G%: 100, MV: 2001. 03. EX:  
immobiliser. Á: 2 659 200.

## HONDA SOMMER KFT

Telephely: 8200 Veszprém

Budapesti út 72.

Tel/fax.: (06-88) 425-176,

(06-88) 425-684.



**HONDA**

„Az ember a gép előtt”

### HONDA CIVIC 3a. Famili. ÜM:

b, CCM: 1396, GYÉ: 1998.  
SZ: grafit MF, K%: 100, G%:  
100, MV: 3 év. EX: szervó,  
KZ, EA. Á: 2 490 000.

### HONDA CIVIC 5a. 1.8 VTI.

ÜM: b, CCM: 1797, GYÉ:  
1998. SZ: ezüst MF, K%:  
100, G%: 100, MV: 3 év.  
EX: szervó, KZ, EA, FULL.  
Á: 5 290 000.

### HONDA CRV. 2.0i. ES aut.

ÜM: b, CCM: 1972, GYÉ:  
1998. SZ: kék MF, K%:  
100, G%: 100, MV: 3 év.  
EX: FULL. Á: 5 980 000.

### HONDA ACCORD 2.0i. LS.

ÜM: b, CCM: 1997, GYÉ:  
1998. SZ: fekete MF, K%:  
100, G%: 100, MV: 3 év.  
EX: FULL. Á: 5 090 000.

### HONDA CIVIC 4a. 1.4i. 90 LE.

ÜM: b, CCM: 1396, GYÉ:  
1998. SZ: s. szürke MF, K%:  
100, G%: 100, MV: 3 év, EX:  
szervó, KZ, EA. Á: 2 720 000.

MB AUTÓ

BUDAPEST Hunyadi J. út 10.

Tel: 1 463-7430, Fax: 1 204-8869, Mobil: 20 436-922

MB 208 D/33 ZÁRT	94	3 563
MB 410D/37 ZÁRT	91	3 250
MB 412D/40 KÖRBEÜVEGEZETT	98	8 029
MERCEDES 308D/35 ZÁRT	98	5 710
MERCEDES 814/42 KOFFER EURO II	96	8 875
MERCEDES 814/42 PLATÓS EURO II	96	8 688
MERCEDES E220	93	3 500
MERCEDES E420	93	5 950

ÓBUDAI AUTÓJAVÍTÓ KFT.

BUDAPEST Mozaik u. 1-3.

Tel: 1 250-0222, Fax: 1 168-9482

AUDI 80 E 2.0	94	2 200
AUDI 80 TDI	93	2 290
AUDI A4 1.8	96	4 900
AUDI A4 1.8	96	5 400
AUDI A4 1.8 TURBO	97	6 100
VW GOLF ROLLING STONES	95	2 100
VW PASSAT 1.8 T	97	6 300
VW PASSAT 2.0 GL	93	1 850
VW PASSAT COMFORTLINE	97	5 100
VW POLO	96	1 590
VW POLO CLASSIC 1.4	96	1 990
VW SHARAN 2.0GL	97	6 400
VW T4 2.4D KOMBI	95	3 625
VW VENTO 1.6 CL 100LE	96	2 390
VW VENTO 1.6 CL 100LE	97	3 090

PORSCHE INTER - AUTÓ PEST

BUDAPEST Fáy u. 27.

Tel: 1 267-1990, Fax: 1 270-5500, Mobil:

AUDI A3 1.8	97	4 350
AUDI A3 1.8	97	4 350
AUDI A3 1.9 TDI	97	4 950
AUDI A4 1.6	97	4 600
AUDI A4 1.6	97	5 160
AUDI A4 1.8 AVANT	97	5 500
AUDI A4 1.8 AVANT	97	5 200
AUDI A4 1.8 Q. AVANT	97	7 450
AUDI A4 1.9 TDI AVANT	96	5 690
AUDI A6 2.0	95	5 400
AUDI A6 2.0 16V Q.	95	4 700
AUDI A6 2.6 Q. AUT.	96	8 800
AUDI A6 2.6 V6	94	4 950
AUDI A6 2.8 Q. AUT.	96	9 900
AUDI A8 4.2 Q., TIPT.	96	14 650

SUZUKI SZENTGYÖRGYI

SZEGED Vágány u. 2.

Tel: 62 466-111, Fax: 62 321-444, Mobil: 20 359-992

CITROËN CX 2.0 TRD TURBO	87	550
FORD SCORPIO 2.0 CLI	90	1 100
OPEL OMEGA	87	790

Az adatok naprakészen elérhető:

TV 1 INTERAKTÍV TELETEX

748-749-750-751. OLDAL

INTERNET: <http://www.autoinfo.hu>

BBS: 62 421-084

A NAPRAKÉSZ ADATOKAT  
FLOPPY-N, CD-N MEGKÜLDJÜK.

6720 SZEGED Kazinczy u. 12.

Tel: 62 423-000 FAX: 62 423-615

98. 4. 02.

# acok

SZERKESZTI: TAR ANDRÁS

## Rekordévre számít a Daimler-Benz

A Daimler-Benz vezérigazgatója, Jürgen Schremp egy sajtótájékoztatón bejelentette, hogy az előrejelzések szerint az értékesített autók számát tekintve 1998 lesz a legjobb év a cég eddigi történetében. Januárban már 53 ezer Mercedest adtak el, 19 százalékkal többet, mint egy évvel korábban. Különösen kiemelkedő volt a januári forgalom az Egyesült Államokban, ahol 11700 kocsit talált gazdára, 64 százalékkal több, mint 1997 első hónapjában. Az USA-ban a Mercedesek közül jelenleg az M-osztály a favorit.

A müncheni Vereinsbank autópári elemző részlegének tanulmánya szerint az elmúlt év második felében a Daimler-Benz számos problémával kényszerül megbirkózni (ezek közül érdemes megemlíteni a

Smart kiskocsik piacra dobásának jelentős késését, valamint az A-osztállyal kapcsolatos stabilitási problémák megoldásának idő- és költségigényét), de a vállalatnak ma már ismét igen jól megy a szekere. A bank szerint az egész német autópárt jelenleg a nagy lendület és a kedvező üzletmenet jellemzi. Egyébként érdemes megjegyezni, hogy a Smart – a tervekkel ellentétben – márciusban nem került piacra, a legutóbbi hírek szerint az ősz elején lesz az értékesítési premier.

A statisztikák arról árulkodnak, hogy az idei esztendő első hónapjaiban Nyugat-Európában a Mercedes kocsik értékesítése 15 százalékkal növekedett. Németországban viszont januárban csak 2 százalékos növekedést regisztráltak, vagyis odahaza

16200 autót adtak el. Számtottevő eredménynek számít, hogy az év első hónapjaiban nem csökkent az értékesített Mercedesek száma az ázsiai országokban annak ellenére, hogy a térségen végigsöprő gazdasági és valutaválság jócskán megcsappantotta az új autók iránti fizetőképes keresletet.

Tavaly a Mercedes az egész világon összesen 715 ezer személykocsit értékesített, ebből 122 ezret az USA-ban. Ugyanakkor Tuscaloosában (Alabama állam) megkezdődött az M-osztály tengerentúli gyártása, amelytől a Mercedes vezetése azt várja, hogy már közép távon számtottevően nő a cég kocsijainak részesedése az amerikai autópiacon.

• G. Gy

Piacról piacra

# Elsőbbség az árnak

Ma már vannak autósok, akik az olcsóbb vagy régimódi járgányoknak még akkor is elsőbbséget adnak a közlekedésben, amikor egyértelműen ők élhetnének az adott lehetőséggel. Teszik ezt két okból: vagy gyönyörködni akarnak egy húszéves típusban, vagy azt gondolják, nem tud megállani a kisőreg, mert már nincs fék rajta. Nos, a húszéveseknek is lehet biztonságos fékberendezésük, sőt akár jobb is, mint egy elhanyagolt fiatal autónak.

Míntha hasonló lenne a helyzet a használt autók piacán: az olcsóbb autóknak van elsőbbségük. Sokan ugyanis most olcsóbbra cserélnének, lehetőleg olyanra, amelyekkel még 5-6 évig el lehet autózni, amelyeknek kisebb a súlya, és a kötelező biztosítása. Nem maradt utolsó szempontnak a kocsis fogyasztása sem, mert a benzinkútnál egy tele tankra ma már kevés egy ötezeres.

A piacon ezúttal annak eredtünk nyomába, hogy melyik lehet azon autó, amelyiket az előbb felsorolt feltételeknek megfelel, s amelyiket valamelyik még érdemes megvásárolni. De vajon olcsó-e az a Peugeot 205 1,8-as dízel, amely már túl van a szerencsétlennek számító 13 éven és az irányára 485 ezer forint. Nem könnyű ezt pontosan meghatározni, mert az ilyen olcsó üzemeltetésű autó bizonyára sokat futott, s a kilométerórán szereplő 56 ezer csalóka, mert az lehet akár 250 ezer is. A szőcs-

ketyegő dízelmotor a kocsi mellett szólt. Egy érdeklődő mégis addig mustrálgatta, hogy próbáutrá invitálta idős az tulajdonost. Egymillióval volt drágább az a Renault 19-es, amelyikben csodálatosan csendesen járó 1,8-as, tizenhat szelepes benzines motor járt, s amelynek teljesítménye 137 lóerő volt. A pénz mégis a 205-ös javára dönthet.

Két Audit hasonlítottunk össze, mindkettőnek voltak nézői és az olcsóbb kelt el ebben az esetben is. Az sem nézett ki persze rosszul, a 15 év mégis nagy idő egy autó életében. Tulajdonosa szerint tíz év után kapott új festést, méghozzá eredeti gyári színre fújták újra. Nem is volt kifogásolható semmi sem kívül, sem belül. A járművet 1,8-as, 111 lóerő teljesítményű motor hajtotta. Az alapos körültekintés után 450 ezer lett az eladási ára. Az biztos, hogy a még két évig érvényes műszaki idején nem kell rá sokat költeni.

Fiatalabb típusú társa, az Audi 80 1,9 TDi második tulajdonosát szolgálta, és csak 49 ezer kilométert szaladt, ezt szervizkönyvével is igazolni tudta gazdája. Az alig hároméves autót mindkét tulajdonosa – legalábbis ezt vallották – az automata sebességváltó miatt adta el, azért, mert az nem elég sportos egy fiatalember számára. Ez akár igaz lehet, bár ez a típus még automata váltóval is elég dinamikusan autózható. Ez utóbbi állítást egy szakértő is megerősítette. Az autó ára

Ö

Típus

Renault  
Ford Ex  
Ford Esc  
Audi 80  
Opel Cor  
Audi 80  
Peugeot  
Lada 210  
Suzuki S  
Seat Ibiza  
Opel Kad  
Opel Vect  
VW Jetta  
Mercedes  
Daihatsu  
Peugeot 2  
Toyota C  
VW 1300  
Seat Ibiza  
Opel Vect  
Opel Astr  
VW Golf  
Opel Asc  
Peugeot  
Ford Esc  
Citroën B  
VW Polo  
Citroën 2  
Audi Quat

Számo  
nálkozott  
tuk, hogy  
külsőre te  
vényes m  
pírokkal r

# Japán tervek Európában

98. 4.  
02.

Az ázsiai szigetország autópiacán tapasztalható és folytatózó keresletcsökkenés valamelyes ellensúlyozására a vezető japán autógyárak Európában szándékoznak fokozni értékesítésüket. Az európai vásárlók elcsábításának egyik trükkje az, hogy az új japán modelleket mindinkább hozzáigazítják az itteni követelményekhez és ízléshez.

A Toyota – amely a genfi autószalonon mutatta be az Európának szánt új kisautót, a Yarist – idén 11 százalékkal, 525 ezer egységre szándékozik növelni itteni értékesítését. Ismeretes, hogy a Toyota tavaly decemberben jelentette be: Nagy-Britannia után Észak-Franciaországban épít gyártóüzemet. Rövid távon azonban a Corolla és az Avensis modellek iránt megnövekedett kereslet kielégítése révén fokozza a cég az értékesítést. Az Avensist a Toyota brit üzemében állítják elő, s ugyanitt kezdik meg a Corollák gyártását még az idén. A vállalat vezetői szerint az Avensis-rendelések száma 30 százalékkal haladja meg az előrejelzettet, s ez két okra vezethető vissza: a kocsit igen jól fogadta és találta a szaksajtó, másrészt a tervezőknek és a kivitelezőknek meglehetősen jól sikerült eltalálniuk az európai igényeket és ízlést. (Ismeretes, hogy az Avensis a Carina E áttervezett utódja.)

Európai értékesítésének növekedésére számít a Honda is. Nobuhiko

Kawamoto, a Honda Motor elnöke bejelentette, hogy cége, a tavalyi 235 ezer után, várhatóan 250 ezer egységet ad el. A tervek szerint ezzel a Honda piaci részesedése 2 százalékra emelkedik majd. A sikerek alapja elsősorban az, hogy a cég angliai gyára nagy választékban állítja elő és kínálja a korszerű modelleket.

Ami a Nissant illeti: a cég európai részlegének elnöke arra számít, hogy a vállalat a jövő évezred elején már megszerzi az európai autópiac 4 százalékát, ami évi 550-600 ezer kocsi értékesítését jelenti.

A tervek teljesítése jelentős versenyt feltételez a japán gyártók között Európában. Az említett három óriáscég tehát Európában kíván vigasztalódnni az otthoni keresletvisszaesés miatt. Norio Matsumura, a Nissan Europe elnöke szerint vállalatának néhány újabb modellje meglehetősen unalmas, ezért a cég kutatási és fejlesztési, valamint gyártási kapacitását is csatasorba állítják annak érdekében, hogy Európa számára „kalandos” kocsikat gyárthassanak. Az elnök nem kíván értékesítési háborúba keveredni Európában a többi vezető japán autógyárral, arra viszont határozottan törekszik, hogy megőrizze a japán modellek körében több éve kivívott piacvezető pozíciót.

nem hívja fel kellő nyomatékkal ügyfelei figyelmét. Amikor én erről szólok, egyúttal azt is hangsúlyozom, hogy még a mostani állapotok mellett sem lehet egy ilyenfajta feledékenységet súlyos gondatlanságnak tekinteni. Képtelenség tehát erre hivatkozással a biztosítási díjat korrektül fizető biztosítottakat büntetni, mert ez a biztosítás eredeti céljával ellentétes. Az ilyen gyakorlat végül oda vezet, hogy a biztosítók válogatni fognak: mikor fizetnek és mikor nem.

onyolítanak le. A Red Baron csoport elnöke, illetve a hazai központ vezetője komolyan hisz a magyarországi és a kelet-európai motorkereskedelem fellendülésében. A cég még idén 20 ezer kétkerekű értékesítését tervezi, jövőre pedig szeretnék elérni az 50 ezret. Az első világháború legendás pilótáját jelképeül választó vállalat törökbálinti központja nemcsak használt és új motorkerékpárok nagy-, és kiskereskedelmével, hanem a motorozáshoz kapcsolódó összes tevékenységi körrel foglalkozik.



A Freelander tehát más, mint a cég eddigi termékei: sok hagyományos megoldást egyszerűen feláldoztak a divat oltárán. Ám ennek ellenére a Land Rover annyiban persze hű maradt önmagához, hogy a kocsi a kategória egyik legjobbjá. A karosszéria, az új megoldás ellenére, rendkívül merev, a független felfüggesztés terepen és betonon is elképesztően jó, s a viszkokuplungos összkerek-hajtás hátrányait a mérnökök némi elektronika segítségével

vel küszöbölték ki. A Freelanderhez ugyanis rendelhető olyan rendszer, amely tartalmazza a kipörgésgátlót, az ABS-t és a lejtmenetsegítő-rendszert (HDC).

A kipörgésgátló úgy osztja el a nyomatékokat a négy kerék között, hogy az autó semmilyen körülmények között ne tudjon elakadni. A HDC erős lejtőkön siet a vezető segítségére, bekapcsolásával az automatika úgy fékezi a kerekeket, hogy az autó ne ereszkedjen gyorsab-

98.4.9.

# ...cok

SZERKESZTI: TAR ANDRÁS

## Csökkenti termelését a Proton

**Malajzia nemzeti autógyártó nagyvállalata, a Proton bejelentette, hogy az április elsején kezdődött idei pénzügyi évben jelentősen csökkent a termelését, miután az előrejelzések tanúsága szerint odahaza a gépkocsik értékesítésének 60 százalékos visszaesésével lehet számolni.**

A gépkocsieladások Malajziában a regionális pénzügyi és gazdasági válság kitörése óta folyamatosan csökkennek. Ennek nem kis mértékben az a magyarázata, hogy a pénzintézetek – amelyek hitelállománya a bruttó hazai termék 170 százalékával egyenlő – gyakorlatilag beszüntették az új hitelek nyújtását, így az autóvásárlások finanszírozását is. A bankok szigorú hitelezési gyakorlatának az lett az eredménye, hogy a készpénzes vásárlók napjainkban azonnal átvehetik kocsijukat Malajzia-

ziában, ahol a válság előtt hat hónapot kellett várakozni a Protonra. Mohd Saleh Sulong cégelnök szerint a Proton kénytelen hazai márkakereskedőinek jelentős anyagi segítséget nyújtani, ellenkező esetben a dealerek kénytelenek lennének kiszállni az üzletből, s így a Proton elveszítené őket.

A Protont az is sújtja, hogy az ország valutája folyamatosan és jelentős mértékben gyengül a dollárhoz képest. Miután a cég fontos részegységeket és alkatrészeket szerez be importból, a nemzeti valuta értékvesztése az autógyárnak is veszteségeket okoz. A helyzet javítása és a veszteségek mérséklése érdekében a Proton vezetése számos azonnali intézkedést hozott.

Ennek keretében elhalasztották a másfél milliárd dolláros beruházással tervezett új

autógyár felépítését, befagaszították a fizetéseket, csökkentették a bónuszokat, megszüntették a túlórázást, s egyelőre nem bővítik a dolgozók létszámát.

Az ágazat elemzői számítottak a Proton nehézségeire, a cég üzletmenete ugyanis túlságosan is függ a hazai piac alakulásától. Ennek az az oka, hogy a Proton jelentős versenyelőnnyel rendelkezik a külföldi versenytársakkal szemben, amelyeket 350 százalékos importvám sújt. Így érthető, hogy a fizetőképes kereslet a hazai gyártót részesítette előnybe. Az új helyzetben a vállalat az export növelésével szeretné mérsékelni bevételeinek drasztikus visszaesését: a jelenlegi pénzügyi évben 52 ezer autót szándékozik exportálni a tavalyi 30 ezerrel szemben.

• G. Gy.

## HETI KI-KI Kiemelt kínálatunk



**EGYÉVES ASTRA  
ÉS CORSA  
OPEL GOMBOS**

**Kedvezményes  
tavaszi szerviz  
SPIRÁL AUTÓ RT.**



**H-K: 210-0050/**

### KÍNÁL

Felhívjuk egyéni autóshirdetőink figyelmét, hogy a kódolt hirdetés beküldése a lapból kivágott nyomtatványon lehetséges. Egy autó kódolt hirdetése 620.- Ft + áfa. Kérjük hirdetőinket, hogy a címükre kiküldött csekk befizetett másolatát szíveskedjenek címünkre megküldeni. Köszönettel a szerkesztőség!

**CITROEN ZX. 1.4 REFLEX.** TSZ: 1, ŰM: b, CCM: 1360, GYÉ: 1992. KM: 100 680, SZ: piros, K%: 95, G%: 65, MV: 1999. 12. EX: R, RM, bőr sportkormány, Á: 970 000, CT: (06-30) 487-503.

**HONDA ACCORD 2.2.** TSZ: 2, ŰM: b, CCM: 2200, GYÉ: 1991. 05., KM: 170 000, sz: mélykék, K%: 90, G%: 90, MÉ: 1998. 10., EX: AC, GA, TT, ABS, R, KZ, RM, Á: 1,3 millió, CT: (06-22) 322-038.

**OPEL VECTRA CD B 130 LE.** TSZ: 1, ŰM: b, CCM: 1797, GYÉ: 1996. 05., KM: 11 973, SZ: homok MF, K%: 95, G%: 95, MÉ: 2000. 10., EX: klíma és bőr kivételével teljes extra, Á: 3,5 millió, CT: 319-2514.

**SUBARU LIBERO 1.2.** TSZ: 2, ŰM: b, CCM: 1198, GYÉ: 1990., KM: 78 000, SZ: fehér, K%: 100, G%: 90, MÉ: 1999., EX: RM, R, Á: 780 000, CT: (06-20) 343-359.

**SUZUKI BUDAÖRS**



kok, osztható ülésor, immobiliser, KZ, ABS, Á: 4 728 600 Ft helyett..... 4 199 000 Ft.

2, ŰM: b, CCM: 1298, GYÉ: 1994., KM: 90 000, SZ: fehér, K%: 90, G%: 80, MÉ: 2000. 04., EX: RM, kvarc jeladó, plüss kárpit, szervizkönyv, Á: 999 000.

**FIALA  
AUTOCENTRUM**

**FIAT**

Telephely: 8000 Székesfehérvár,  
Szent Flórián krt. 4.  
Tel.: (06-22) 510-640  
Fax: (06-22) 510-641

**DAF 420.** TSZ: 1, ŰM: d, CCM: 2500, GYÉ: 1994. KM: 80 000, SZ: fehér, K%: 90, G%: 70, MV: 1999. EX: hosszú-magas, Á: 1 700 000 + áfa. megegyezéssel.

**FIAT TALENTO.** TSZ: 2, ŰM: d, CCM: 1929. GYÉ: 1992. SZ: bordó, K%: 70, G%: 60, MV: 1999. EX: 8 személyes, felújított motor, Á: 900 000 + áfa.

**FIAT PUNTO 55.** TSZ: 2, ŰM:

EA, KZ, R, szervókormány, áll., Á: 2 100 000.  
**TOYOTA COROLLA DAN.** TSZ: 0, ŰM: 1332, GYÉ: 1998., kék MF, K%: 100, MÉ: 3 év, EX: szervólégszák, KZ, Á: 2 370 000.  
**TOYOTA HIACE D** ŰM: d, CCM: 2400, GYÉ: 1998. KM: 0, SZ: f 100, G%: 100, MV: 9 személyes, áfényezés, szervófényezés, Á: 5 210 000.

**TOYOTA HIACE D** ŰM: d, CCM: 2446, GYÉ: 1998. KM: 24 000, SZ: 95, G%: 95, MV: 2000. AC, R, Á: 3 500 000

**IKESZ  
AUTOCENTRUM**



6724 Szege  
Kossuth L. sugárút  
Tel.: (06-62) 47 47 47

# Szárnyal a Renault

Várakozáson felüli eredménnyel zárta a tavalyi esztendőt a Renault, amelyben még mindig 44 százalékos tulajdoni hányaddal rendelkezik az állam. A francia óriáscég az 1996-os évet még 5,25 milliárd frankos veszteséggel zárta, tavaly viszont 5,4 milliárdos adózás utáni nyereséget ért el. Ebben az összegben 3 milliárd a tőkenyereség, de a kedvező eredményben a sikeres új modellek, valamint az árfolyamok kedvező alakulása egyaránt fontos szerepet játszottak.

A Renault forgalma tavaly 13 százalékkal haladta meg az előző évit, s elérte a 208 milliárd frankot. A cég elnöke, Louis Schweitzer bízik abban, hogy idén tovább javul az üzemi nyereség, mivel a két éve indított költségta-  
 rékossági program kedvező hatásai most kezdenek megmutatkozni.

Várhatóan idén is folytatja eddigi sikeres piaci szereplését a Mégane modellcsalád, noha a Golf IV és az új Astra megjelenése miatt valószínűleg éleződik majd az árverseny. Ugyanakkor az eladások felét kitevő Scénic változattal szemben a konkurens gyártók hasonló termékei legkorábban csak jövőre jelennek majd meg.

Számottevően javult a teherautó-üzletág eredményessége: az 1996. évi 705 millió frankos veszteséget sikerült 191 millióra csökkenteni. A cégelnök szerint valószínűleg már ez a részleg is nyereséges lesz idén.

A Renault számára az idei esztendő legfontosabb eseményét a Clio II megjelenése jelenti. Az új típus kifejlesztése 7,5 milliárd frankba került, s az újdonságból várhatóan 3,5 millió darabot fognak gyártani a tervezett 7 éves periódusban. Az évi 500 ezer darabos kapacitást jövőre érik majd el.

A cég vezetése úgy véli, hogy a hosszú távú talpon maradáshoz szükséges a költségek további lefaragása.

A már kidolgozott újabb takarékosági program végrehajtásával 2000-ig 20 milliárd frankkal kívánják csökkenteni a termelés jelenleg 150 milliárd frankos közvetlen költségét. Az elmúlt két évben az egy autóra jutó átlagos költséget már 3850 frankkal sikerült mérsékelni.

Az ágazat elemzői szerint nem lenne meglepő, ha – a látványosan javuló eredményességet és az emelkedő részvényárfolyamot kihasználva – a kormány hamarosan újabb részvénytcsomagot kínálna eladásra tulajdoni hányadából. Egyébként szakértők arra is rámutatnak, hogy miközben a Renault szárnyalásában fontos szerepet játszott és játszik a kedvezőbb termékskála, a cég pénzügyi szolgáltatások nyújtásával foglalkozó üzletága ugyancsak jól jövedelmezőnek bizonyult: tavaly 1,32 milliárd frankkal járult hozzá a vállalat eredményeihez.

Piacról piacra

# Áprilisi tréfa?

Vasárnaponként minden változatosan: kikocsikáznak a tulajdonosok, befizetik hol a háromszáz, hol az ötszáz forint helypénzt, beállnak a sorba és kiteszik a szélvédőre a táblát, rajta az irányárral. Azután ők is, mint a vevők, elsétálnak a kocsi előtt, kérdezősködnek, beszélgetnek. Ettől vannak néha többen az érdeklődők, mint vásárlók. De persze ez utóbbiak is egyre többen, mert mikor vegyenek autót, ha nem a szezon elején.

– Ne tréfáljon fiatalember – jegyzi meg egy öregúr –, majdnem másfél milliót kérní egy tízéves BMW-ért!

Az eladó természetesen védekezik, kocsiját dicséri, sőt hajlandóságot mutat az alkura is. A vevő azonban inkább azon elmélkedik, mi lenne, ha egy új Suzukira fizetné be első részletként meglévő pénzét, vagy egy kétéveset venne, ugyancsak részletre. Ám mostanában any-

nyi információ éri az autósokat az új típusokról, hogy nemigen tudnak mit kezdeni vele. Sokan tehát képtelenek eldönteni, hogy melyik kocsi érné meg jobban, vagy hogy érdemes-e belevágni egy hatvan hónapos törlesztésbe a mai eléggé ingatag munkaerő-piaci helyzet mellett. Egyébként éppen egy Ibiza mustrálgatása közepette jegyezte meg az érdeklődő, hogy most százezrel olcsóbb az egyik új típus, s nem is kérnek kezelési költséget, még 60 hónapos részletfizetés esetén sem. A televíziós reklámban meg 300 ezres kedvezményt ígérnek egy másik márkára. Hatszázezrel olcsóbb a harmadik, de a kocsij új ára 7 millió 145 ezer, vagyis a kedvezmény legalábbis viszonylagos.

A „mi autónk” húsz százalék befizetése mellett már elvihető, az új Goldfich 1,3 GSL meg lehet a hűsvéti meglepetés. Sőt ha több gyerek

van a családban olcsóbb a nagy már más márká, hogy az első rész is azonnal elvihető orvosnak való kell lenni. Mindolyannyira nem lehetőségekkel s

Egyébként azokon azért magas nált autók ára, tunk oda, hogy kell. Vagy nincs amelyiket szeret lasztott színű mo Ezért is van az vizsik cserére pé márkakereskedő kább a budaörs Autópiacra, hátlnak a kocsiert.

JOGKANYAR

# Veszteséggel zárt a Mitsubishi Motors

A visszaeső hazai kereslet és az ázsiai valutaválság miatt 24 esztendő óta először zárta veszteséggel a március 31-én befejeződött pénzügyi évet Japán negyedik legnagyobb autógyártója, a Mitsubishi Motors. Tavaly novemberben a cég vezetői még 35 milliárd jen nyereségre számítottak, az előzetes adatok szerint viszont március végére a veszteség elérte a 23 milliárd jent.

Emiatt az autóiipari óriásvállalat egy sor költségcsökkentő intézkedést jelentett be: három esztendő alatt 350 milliárd jent akarnak megtakarítani többek között a vezetői állások csökkentéséből, valamint a thaiföldi gyár bezárásából.

A Mitsubishi nem az egyetlen japán autógyár, amely igencsak megsínylette a szigetország gazdaságának elhúzódó stagnálását s az ennek nyomán visszaeső belföldi keresletet. A japán gépkocsi-kereskedők szövetségének statisztikái szerint 1997-ben a belföldi eladások csaknem 5 százalékkal, 5,11 millió

darabra estek vissza. Az idei esztendő első két hónapjában pedig – az előző év azonos időszakához képest – az új autók értékesítése 22,8 százalékkal (!) zuhant.

A többi japán autógyárhoz hasonlóan, a Mitsubishit is igen kedvezőtlenül érintette az Ázsián végigsöprő valutaválság s annak hosszabb távon is érvényesülő keresletcsökkentő hatása. A cég thaiföldi gyárának jelentősen visszaesett a forgalma, miközben ott éppen kapacitásbővítési munkálatok folynak. Emiatt a Mitsubishi leánycége jelentős összegű adósságba verte magát. Mindezeket betetőzendő, a valutakrízis a Mitsubishi Motorsnak 39 milliárd jenes árfolyamvesztésget is okozott.

Egyébiránt az előrejelzések szerint az új kocsik iránti kereslet 2002-ig Észak-Amerikában és Európában 12, illetve 6 százalékkal fog bővülni, míg a szigetországban 5-6 százalékos visszaesés várható.

262-4736.

készlet tart.

**OPEL ASTRA START.** TSZ: 1, ÜM: b, CCM: 1389, GYÉ: 1997. 02. KM: 28-38 000, SZ: választható, K%: 100, G%: 100, MV: 2000. EX: RM, immobiliser. Á: 1 700 000.

**OPEL CORSA CITY 3 és 5a.** TSZ: 1, ÜM: b, CCM: 1200, GYÉ: 1997. 02. KM: 25-35 000. SZ: választható. K%: 100, G%: 100, MV: 2000. EX: RM, immobiliser. Á: 1 450 000-tól 1 520 000-ig.

## NISSAN AUTÓ NÉRO

### NISSAN...NÉRO

**Új telephely:  
1112 Budapest,  
Vizsla u. 2-4.**

**Tel.: 309-0909, 309-0911.**

**Új Nissan Szalon és szerviz  
a 70-es út kijáratánál.**

**LANCIA DELTA GTi. 1.6.** TSZ: 1, ÜM: b, CCM: 1600, GYÉ: 1990. KM: 114 000. SZ: s. bordó MF, K%: 95, G%: 70. MV: 1993. 03. Á: 600 000.

**NISSAN PRIMERA 1.6 LX.. 4a.** TSZ: 1, ÜM: b, CCM: 1600. GYÉ: 1995. 10. KM: 80 000, SZ: fekete, K%: 100, G%: 80. MV: 1998. 10. EX: szervókormány, KZ, R, RM, EA. Á: 1 790 000.

**OPEL ASCONA 1.6 D.** TSZ: 1. ÜM: d, CCM: 1600. GYÉ: 1998. KM: 140 000. SZ: fehér, K%: 90, G%: 70. MV: 1992. 12. Á: 540 000.

**OPEL VECTRA 1.6i.** TSZ:

## SPIRÁL AUTÓ RT.

**Telephely: 1134 Budapest,  
Dózsa Gy. út 128.  
Tel.: 120-9845, Fax.: 120-1849.**



# FELICIA

**ÚJ ARCCAL**

**SKODA FELICIA LX. 1,3.** ÜM: b, CCM: 1300, GYÉ: 1998. KM: 0, SZ: fehér, K%: 100, G%: 100, MV: 3 év. EX: gyári új. Á: 1 647 000.

**SKODA FELICIA KOMBI LXI.** ÜM: b, CCM: 1298. GYÉ: 1998., SZ: kék, K%: 100, G%: 100, MV: 2001. 03. EX: immobiliser. Á: 1 999 000.

**SEAT IBIZA E.** ÜM: b, CCM: 999. GYÉ: 1998. 03. SZ: fehér, K%: 100, G%: 100, MV: 2001. 03. EX: immobiliser. Á: 1 901 000.

**SEAT CORDOBA.** ÜM: b, CCM: 1398. GYÉ: 1998. 03. SZ: moha zöld MF, K%: 100, G%: 100, MV: 2001. 03. EX: immobiliser. Á: 2 314 000.

## HONDA SOMMER KFT

**Telephely: 8200 Veszprém  
Budapesti út 72.  
Tel/fax.: (06-88) 425-176,  
(06-88) 425-684.**



# HONDA

**„Az ember a gép előtt”**

# A Seat végleg szakít a FIAT-tal

98.4.9

A Volkswagen-csoporthoz tartozó Seat idén elvágja az utolsó köldökzsinórt is korábbi tulajdonosával, a FIAT-tal, miután megszünteti a Marbella minikocsi gyártását. Ismeretes, hogy a veterán Pandával csaknem azonos Marbellát még az idén felváltja a tavaly piacra dobott Arosa típus miniautó-változata. A Marbellákat gyártó 500 dolgozót a cégen belül helyezik el.

Pierre-Alain de Smedt cégelnök szerint tavaly még 17 ezer Marbella talált vevőre, a Seat számára azonban kifizetődőbb inkább más modellekre összpontosítani.

A Marbella gyártásának beszüntetése fordulópontot jelent a Seat reorganizációs folyamatában, amelyet már az új tulajdonos kezdeményezett. 1997-ben a cég bevétele az előző évi 607-ről 775 milliárd pesetára emelkedett. Egy esztendő alatt a gyártott gépkocsi száma 415-ről 467 ezerre növekedett, emellett 52 ezer „autócsomagot” állítottak elő, amelyeket Dél-Afrikában és Argentínában sze-

relnek össze. A Seat tavaly volt először nyereséges az autógyártás területén. (Érdemes megjegyezni, hogy a mérleg 1996-ban ugyan 5 milliárd peseta – 32,6 millió dollár – nyereséget mutatott, ez az összeg azonban nem a termelésből, hanem vagyontárgy-értékesítésből származott.)

De Smedt szerint az ideai autógyártás megközelíti a félmillió egységet. Ismeretes, hogy a Seat az anyacég költségcsökkentési stratégiája jegyében más VW-gyárakban is készít járműveket. Az új Seat Toledót például az év második felében már a Volkswagen brüsszeli üzemében gyártják. Hírek szerint az új Toledo legkevesebb kétféle karosszériakivitelben készült majd, s motorválasztéka is szélesebb lesz. Az elnök véleménye szerint az új Toledo jelentős szerepet játszik majd abban, hogy hosszabb távon számottevően növekedjen a Seat értékesítése mind Spanyolországban, mind pedig a külpiacokon.

---

• Gonda György



# Növekvő értékesítés, eltűnt nyereség

Egy esztendővel a Renault után tavaly a Peugeot-Citroën is veszteséggel zárta az évet. A cég 1997-ben 2,5 milliárd francia frank (409,6 millió dollár) deficitet halmozott fel. Érdemes megjegyezni, hogy a veszteségből 1,6 milliárd franknyi a könyvelési változtatásból származik. Arról van ugyanis szó, hogy a csoport új elnöke, Jean-Martin Folz megelégedte a korábbi kozmetikázott eredménykimutatásokat, és cégére is érvényesítette a könyvvizsgálat nemzetközi sztenderdjeit. A Peugeot egyébként 1996-ban 900 millió frank nyereséget ért el.

A könyvelési és számviteli változtatások nélkül a vállalat működési nyeresége tavaly annak ellenére 2,4 mil-

liárd frank lett volna, hogy 1997-ben Franciaországban 20 százalékkal visszaesett az új autók értékesítése. A Peugeot tavalyi árbevétele 187 milliárd frank volt, s a feltételezett 2,4 milliárdos nyereség csak a teljes forgalom 1,3 százaléka lenne. Ennek a fényben nem véletlen, hogy Folz elnök a Peugeot egyik gyengeségének éppen a nyereségség alakulását tartja. Másik két gond a gyártott kocsik viszonylag kis mennyisége és az innováció hiánya. Az elnök szerint mind a három gyenge pontot rövid időn belül fel kell számolni.

Tavaly a csoport 2,1 millió darab járművet értékesített, 5 százalékkal többet, mint egy évvel korábban. Ez a növekedés többé-kevésbé azo-

nos az új autók európai piacának tavaly regisztrált bővülésével. A cég erősségei közé tartozott az úgynevezett könnyű haszonjárművek értékesítésének számottevő bővülése. Ebből a kategóriából tavaly a Peugeot Európában 280 ezer egységet értékesített, 23,9 százalékkal többet, mint 1996-ban.

A Peugeot vezetése két fontos döntést hozott Ázsiával kapcsolatban: megszüntette az együttműködést indiai partnerével, a Premierrel, s kivonult a kínai autógyártásból is annak nyomán, hogy felszámolta részvételét egy dél-kínai autóiipari termelő vegyesvállalatban.

# Gazolás a gyalogátkelőn

**Az autózás ma már a polgári lét egyik meghatározó jelensége, örömök, de igen gyakran gondok, sőt bajok forrása is. Rendszeresen jelentkező rovatunk ezek megoldásához kíván segítséget nyújtani a közlekedési és polgári jog szaktekintélyének számító Kovács Kázmér közreműködésével. A Budapesti Ügyvédi Kamara alelnöke Jogkanyar című sorozatunkban mindig a gépkocsi-tulajdonos vagy az autóvezető szemszögéből közelíti meg a jog területét.**

A Nógrád Megyei Bíróság egyik tavalyi ítélete egyebek között leszögezte: „A város belterületén folyamatos kocsisorban a gyalogátkelőhely 36-37 kilométer/óra sebességgel történő megközelítése megfelel a fokozott óvatosság követelményének, ezért ha a gyalogos kellő körültekintés nélkül féktávolságon belül az ilyen sebességgel haladó jármű elé lép, és balesetet szenved, a jármű vezetője nem tartozik ezért büntetőjogi felelősséggel”.

A konkrét ügyben megállapított tényállás szerint a látási és útviszonyok jók voltak, amikor a két-két forgalmi sávós út külső sávjában közlekedő vádlott közel negyven kilométer/óra se-

bességgel közelítette meg a zebrát, észlelve, hogy a gyalogátkelőhely mindkét oldalán több gyalogos várakozik. Azonban váratlanul egyikük leszegett fejfelé kilépett anélkül, hogy körületekintett volna, és sietős lépésekkel megkezdte az áthaladást.

A járművezető figyelmét ezt megelőzően rövid időre az kötötte le, hogy parkolóhelyet keresett, így a gyalogos elütését elkerülni már nem tudta, aki maradandó testi sérülést szenvedett. A gépjárművezető ellen az ügyészség vádat emelt, és az első fokú felmentő ítélet után a bűnösség megállapítása érdekében fellebbezést jelentett be, azt azonban a bíróság elutasította.

Iránymutató döntésében tehát a bíróság jogerősen megállapította: noha kétségtelen, hogy a KRESZ szerint „a kijelölt gyalogátkelőhelyen a járművel a gyalogosnak elsőbbséget kell adni”, illetve „a kijelölt gyalogátkelőhelyet járművel csak fokozott óvatossággal és mérsékelt sebességgel szabad megközelíteni, oly módon, hogy a vezető az elsőbbségadási kötelezettségének a szükségeshez képest megállással is elget tudjon tenni”.

A bíróság azonban azt is kiemelte ítéletében, hogy a gyalogosok elsőbbségi helyzete a kijelölt gyalogátkelőhelyen nem feltétlen. A gyalogos ugyanis váratlanul nem léphet az úttestre, köteles azon késedelem nélkül átmenni és tartózkodnia kell minden olyan magatartástól, ami a jármű vezetőjét megzavarhatja, vagy megtévesztheti.

A konkrét esetben az sem volt figyelmen kívül hagyható, hogy a vádlott a város bel-

# s Piacok

SZERKESZTI: TAR ANDRÁS

## Új kiskocsi az indiai Tatától

India egyik legnagyobb ipari csoportja, a Tata Industries novemberben új kiskocsit szándékozik a piacra dobni, amellyel 2000-ig szeretné megszerezni az indiai autópiac legkevesebb egynegyedét. Az Olaszországban tervezett alacsony gyártási költségű modellt a tervek szerint Európába is exportálják.

Ratan Tata cégelnök szerint a Tata járműipari leányvállalatánál gyártandó új kiskocsi lesz az első igazi versenytársa a Marutinak, amely kooperációban készül a Suzuki céggel Indiában. Az

elemzések szerint az indiai autópiacon a Marutik uralják, s tavaly is ebből a típusból értékesítették a legtöbbet a kontinensnyi országban. Az új Tata kiskocsi ára 250 ezer rúpia lesz (6300 dollár), míg a Marutik 210 ezer rúpiáért találunk gazdára. A magasabb árért a Tata 1,4 literes motort, nagyobb utasteret, valamint kedvezőbb műszaki paramétereket és tulajdonságokat kínál.

A Tata 400 millió dollárt investált a kiskocsiprojektbe. Ebből 300 millió dollárba került a nyugat-indiai Puné-

ban felépített új autógyár, százmillióba pedig a kocsi fejlesztése. A gyár kezdetben évi 150 ezer darabot állít majd elő, de a kapacitás könnyen bővíthető évi 200 ezer egységre. A termelés első évében a punei gyár várhatóan mintegy 50 ezer kocsit gyárt.

Szakértők véleménye szerint a külföldi autógyártók többsége helytelenül ítélte meg az indiai piaci igényeket. Ők elsősorban a nagyobb, a Ford Escort és az Opel Astra méretű és kategóriájú kocsik értékesítésére összpontosítá-

nak, ezek értékesítése azonban számottevően elmarad az előzetes várakozásoktól, részben a magas ár, részben az elégtelen kereskedői hálózat miatt. Bár a külföldi kocsik többségét Indiában szerelik össze, az értékesítési ár mégis versenyképtelen. Ennek az az oka, hogy az összeszerelendő alkatrészek és részegységek importvámja igen magas. Így áll elő az a helyzet, hogy a középkategóriás kocsik ára – például az Astráé – 700 ezer rúpia körül alakul.

• G. Gy.

Összeomolhat a négyes reaktor betonsírija

# Csernobilnál lesben a h

Bármelyik pillanatban összeomolhat az a szarkofág, melyet a 12 éve felrobbant csernobili atomerőmű négyes reaktora köré építettek. A baleset után a reaktorban rekedt urándioxid ugyanis folyamatosan elporlasztja az amúgy is gyenge minőségű cementet, a kimart lyukakon és repedéseken keresztül pedig immár összesen 100 négyzetméternyi területen érintkezik a külső légkörrel – állítja a *The Independent* on *Sunday* című brit lap április 5-ei száma. A betonsír várható összeomlásával a világ vezető gazdasági nagyhatalmai 1992 óta tisztában vannak, s bár korábbi szándéknyilatkozataik arra utaltak, hogy mind gazdaságilag, mind szakmailag készek segíteni Ukrajnának, az eltelt hat év alatt egyetlen lépéssel sem sikerült közelebb jutniuk a probléma megoldásához.

Tíz nap múlva lesz 12 éve, hogy a csernobili atomerőmű 4-es reaktorában egy olyan nukleáris folyamat indult el, amelynek felismerésére és visszafordítására képtelenek voltak az ukrán szakemberek. A sorozatos emberi mulasztások következtében felrobbant

sabb atomerőmű-balesete a Lappföld és a Fekete-tenger szélességi foka között több ezer négyzetkilométernyi föld- és vízterületet tett kisebb-nagyobb mértékben radioaktívvá. A katasztrófa rövid és hosszú távú pusztításának mértékéről, halálos áldo-

A katasztrófa azonban úgy tűnik még nem ért véget. A reaktorban rekedt sugárzóanyag kiszabadulásának megakadályozására épített betonszarkofág rohamos amortizálódása miatt ugyanis újabb nukleáris katasztrófa következhet be. Ez a lehetőség a *The Independent* on *Sunday* most megjelent cikke előtt hat évvel már egyszer szárnyra kapott. A 30 évre tervezett, 74 méter magas, acéllal bélelt betonsírról ugyanis már akkor kiderült, hogy a belső térben lévő folyamatos Gamma-sugárzás hatására elporlik, majd lassanként megroggyanhat és összedőlhet a szerkezet. Ha ez megtörténik, akkor a csernobili reaktorrobbanás su-

kofágon, ennek azonban némi ellentmond, hogy már 1992-ben ezer négyzetméternyi területről számoltak be a szentpétervári tudományos tanácskozáson.

## Radioaktív por szivárog

A szarkofág repedésein keresztül jelentős mennyiségű radioaktív por kerül a környezetbe, s bár ez földrajzilag kisebb kiterjedésű sugárszennyezést okoz, mint a 1986-os katasztrófa, hatása mégis legalább olyan veszélyes lehet. A réseken ráadásul nemcsak a radioaktív por szökhet meg, hanem az esővíz is akadálytalanul juthat be a reaktor belső terébe.

# Rekordnyereség a Marutinál

India első számú személygépkocsi-gyártója, a Maruti 20 százalékkal növelte adózás előtti nyereségét a március 31-én zárult pénzügyi évben. A 9,76 milliárd rúpia (247 millió dollár) profitrekordnak számít a cégnél, amely az előző pénzügyi évet 8,08 milliárd rúpiás bruttó nyereséggel zárta. A kiváló pénzügyi eredmény elsősorban annak köszönhető, hogy az elmúlt évben az Újdelhi közelében lévő üzemben a termelési költségeket mintegy 750 millió rúpiával sikerült csökkenteni, elsősorban a dolgozók részéről felmerült ésszerűsítési ötletek és javaslatok révén.

A Maruti hazai autóértékesítése viszont csak szerény mértékben, 7,7 százalékkal haladta meg az előző évit. A cég teljes forgalma 84,5

milliárd rúpia volt, 6,3 százalékkal több, mint egy évvel korábban.

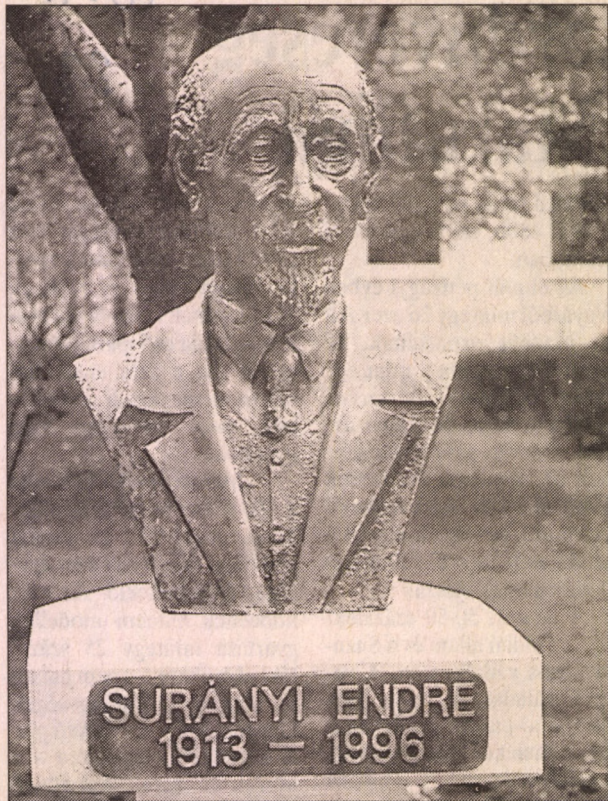
Az elmúlt pénzügyi évben a gyárból mintegy 26 ezer Alto modellt exportáltak, 10 ezerrel kevesebbet, mint egy évvel korábban. A tervek szerint a folyó pénzügyi évben a Maruti-gyár termelésének 10 százalékát értékesítik a külföldön. Az exportból származó bevételek egy esztendő alatt 140-ről 120 milliárd dollárra estek vissza.

A Maruti 50-50 százalékosan az indiai állam és a Suzuki közös vállalkozása. A vegyes vállalat az indiai személyautó-piacon több mint 80 százalékos részesedéssel rendelkezik, tavaly odahaza csaknem 327 ezer gépkocsit értékesített. Ez az eredmény azért is figyelemre méltó, mert Indiában egyre bővül a

versenytársak száma: mind több külföldi autógyár hoz létre közös tulajdonú termelővállalatot helyi gyártókkal. A Marutinak komoly ellenfele lesz India eső ipari konglomerátuma, a Tata, amely hamarosan megkezdi a kiskocsi nagy szériában való gyártását.

A Maruti vezető modellje a 800 köbcentiméteres alapkocsi, amelyből az elmúlt pénzügyi évben 189 ezer egységet állítottak elő. Az ezer köbcentis Esteem modellek gyártása mintegy 25 százalékkal csökkent, s nem haladta meg a 18 700 egységet. Ugyanakkor – a növekvő piaci kereslet kielégítésére – a Maruti 21 százalékkal növelte 800 köbcentis Omni kisbuszainak termelését.

# szobrot kapott



Alig másfél éve vettünk örök búcsút kedves barátunktól, jeles szakíró munkatársunktól, Surányi Endrétől. Bandi bácsi jóval nyolcvanodik születésnapján

ber volt, mindent kipróbált, és mindent megpróbált még jobbra tenni. Rengeteg találmánya és ötlete volt, miközben

# biztosí

Az autózás ma már a polgári lét egyik meghatározó jelensége, örömök, de igen gyakran gondok, sőt bajok forrása is. Rendszeresen jelentkező rovatunk ezek megoldásához kíván segítséget nyújtani a közlekedési és polgári jog szaktekintélyének számító Kovács Kázmér közreműködésével. A Budapesti Ügyvédi Kamara alelnöke Jogkanyar című sorozatunkban mindig a gépkocsi-tulajdonos vagy az autóvezető szemszögéből közelíti meg a jog területét.

Akik ismerik a Jogkanyart, tudják, hogy a biztosítottak és a biztosítók vitáiban legtöbbször az előbbieknak adok igazat. Ezúttal azonban néhány olyan esetet szedtem csokorba, amikor ez fordítva van: az autósok gyakran olyankor is bizalmatlanok a biztosítókkal szemben, amikor erre semmi okuk.

Kevesen tudják például, hogy az úgynevezett biztosítási évfordulójig járó díjat

# Kié lesz a Kia? 98.4.23.

Hatalmas küzdelemre van kilátás a Daewoo és a Hyundai között Dél-Korea harmadik legnagyobb autógyára, a Kia Motors tulajdonának megszerzéséért. Ismeretes, hogy a Kia nemrégiben került állami tulajdonba, miután az autógyár anyavállalata kénytelen volt csődöt jelelni.

A Daewoo elnöke bejelentette, hogy cége kifejezetten érdekelt a Kia megszerzésében (A tervek szerint a kormány nem kívánja a vállalatot állami tulajdonban tartani, ezért néhány hónapon belül valószínűleg eladják.) Hasonló értelmű nyilatkozatot tett a Hyundai vezetése is. Szakértők úgy tudják, hogy sikeres pályázat esetén júliusban kerülhet újra magántulajdonba a Kia Motors.

Kim Woo-Choong, a Daewoo elnöke szerint amennyiben cége tulajdonába kerül

majd a Kia, számottevően csökkenti annak koreai termelését. A tervek szerint számos modell gyártását át helyezik majd a külföldi működő Daewoo-gyárakba. A Kiánál várható létszámcsökkentés azért nem okozna gondot, mert a felesleges munkaerőt más Daewoo-üzemek fel tudják szívni. Ismeretes, hogy a Daewoo az idei esztendő elején, az összeomlástól megmentendő, felvásárolta a négykerék-meghajtású – Mercedes-motorral ellátott – járműveket gyártó SsangYong Motort. Az azóta eltelt időszakban a Daewoo már saját márkanéve alatt gyártja és forgalmazza a kocsikat.

A Daewoo Motors meglehetősen sokat vár attól a stratégiai szövetségtől, amelynek keretében a General Motors 50 százalékos tulajdoni hányadot szerez a

dél-koreai autógyártó óriáscégben. Az együttműködés a közös értékesítésen és a piacok jobb „megdolgozásán” kívül várhatóan kiterjed majd új modellek közös kifejlesztésére, valamint alkatrészek és részegységek együttes alkalmazására is.

A Kia megszerzésére eddig csak a Daewoo és a Hyundai jelezte komoly szándékát. Szakértők szerint azonban nem kizárt, hogy a Kiában 17 százalékos tulajdoni hányaddal rendelkező Ford is beszállna a küzdelembe.

Ugyancsak elképzelhető, hogy az ország első számú elektronikai vállalatbirodalma, a Samsung is érdeklődik. Ez a cég ugyanis a közelmúltban kezdte meg új üzletága, a személygépkocsi-gyártás felfejlesztését.



# 98. Külföldi cégek apr. 30. a nagy orosz földön

A vezető európai autógyárak mind többet invesztálnak az elaggott orosz autóiparba. Az új beruházásokkal nemcsak bizalmukat fejezik ki az orosz reformfolyamat iránt, hanem szeretnék minél jobb pozíciókat elérni a már középtávon nagy értékesítési lehetőségeket kínáló hatalmas piacon, s persze a másutt visszaeső keresletet is szeretnék elensúlyozni itt.

A piackutatások egybehangzó tanúsága szerint a mind nagyobb orosz piac fokozott – ráadásul fizetőképes – érdeklődést mutat a személykocsik iránt. Egyes becslések szerint egy-két évtizeden belül Oroszország a világ negyedik legnagyobb autópiaaca lehet. Autóipara pedig nyitott a nyugat-európai és az amerikai gyártók számára, eltérően Ázsiától, ahol a japán és a hazai gyártók tudhatják magukénak az értékesítés 80–95 százalékát.

Míg a nyugati autóipari óriáscégek Magyarországot elsősorban exportbázisként tartják számon, az Oroszországba áramló autóipari tőke döntően az ottani igényeket akarja kiszolgálni. Néhány évig még elsősorban a viszonylag olcsó, tehát 10 ezer dollár alatti kocsikra lesz nagy kereslet, így a nemrégiben megindult autóipari cégek elsősorban az alacsonyabb árfekvésű gépkocsik gyártására és értékesítésére összpontosítanak.

A FIAT és a Volga gépkocsikat gyártó Nyizsnij Novgorod-i GAZ autógyár nemrégiben szerződést kötött egy vegyes vállalat alapításáról. A 850 millió dolláros beruházással megvalósuló Nyizsegodromotorsz nevű új cégben a FIAT és a GAZ egyaránt 40–40 százalékos tulajdoni hányaddal rendelkezik, a fennmaradó 20 százalék pedig az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank (EBRD) tulajdonába került. Ismeretes, hogy a FIAT 1970 óta áll viszonylag szoros kapcsolatban a szovjet, illetve az orosz autóiparral, ezért logikus lett volna, hogy a FIAT az Avtovazzal szövetkezzen, a többszöri kísérlet ellenére azonban a házasság nem jött össze. A FIAT számára az orosz piacon való masszív jelenlét szinte létkérdés. A torinói cég az évtized első felében igen rossz üzletmenetet tudhatott magáénak, az első nyereséges éve 1997-ben volt. Ahhoz, hogy talpon maradjon és nyereséges legyen, hárommillió autót kell évente gyártania a világon, noha éves termelése a nyolcvanas években elérte a hatmilliót is. Nem véletlen, hogy az olasz cég jelentős beruházásokkal erőteljesen terjeszkedik Latin-Amerika több államában és Lengyelországban. Hatalmas investíciókat tervez Kínában is; termelési kapacitást tehát ott hoz létre, ahol elég nagy és ígéretes a piac.

Más világcégekhez hasonlóan, a FIAT is kifejlesztette világautóját, amely elsősorban a feltörekvő országok piacát hivatott szolgálni. A Palio névre keresztelt modellt már gyártják Brazíliában. A Palio autógyár-hálózat fokozatosan bővül, belátható időn belül megkezdik e típus gyártását Oroszországban, Lengyelországban, Törökországban és más piacokon is. A tervek szerint a FIAT-GAZ vállalkozás 1998 második felében kezdi meg a gyártást, s a

termelés évi 150 ezer egységre fut majd fel. Az előzetes számítások szerint az orosz Palio ár 10–12 ezer dollár körül alakul. Érdeemes megjegyezni, hogy a FIAT a Palio-program során sokat tanult a Rovercsoport kudarcából: a német-brit autógyár néhány évvel ezelőtt azzal kísérletezett, hogy beindítja Bulgáriában régi, elavult modelljének, a Maestrónak a gyártását. A kísérlet kudarcba fulladt, s a FIAT számára is egyértelmű lett, hogy térségünk már nem vevő az újraélesztendő matuzsálem-modellekre.

Jelentős mennyiségű tőke áramlik majd be hamarosan az Avtovazba is, mégpedig a General Motors európai cégtől, az Opeltől. A három fázisból álló együttműködési program első lépcsőjeként az amerikaiak és az Avtovaz vegyes vállalatot alapítanak, amelyben az Opel investíciója 50 millió dollár lesz, vagyis a nyugati autóipari sztenderdek szerint igen alacsony összeg. A jövő évtől a vegyes cégi évi 25–50 ezer Astrát szerel majd össze. De az igazán izgalmas időszak a második szakasz lesz, amikor egy másik GM-Avtovaz vegyes vállalatnál megkezdik az orosz piacra kifejlesztett 1,8–2,2 literes motorok gyártását. A harmadik szakaszban az amerikai-orosz cég megkezdí majd az új Astra-alapú, de az ugyancsak az orosz piacra kifejlesztett gépkocsik gyártását, először évi 150 ezer egységet. Ez viszont már jelentős összegű befektetést igényel mind a GM, mind az Avtovaz részéről. A tervek szerint a régi Astrákat 11–13 ezer dollárért értékesítik Oroszországban, s az együttműködés harmadik fázisában készülő közös fejlesztésű, de továbbra is Astra-alapú kocsik ára nem haladja majd meg a 10 ezer dollárt. Az Avtovaz számára igen vonzó, hogy a General Motors az orosz partnert is bevonja a fejlesztésbe, a GM számára pedig ez a gesztus megkönnyíti az orosz piacra vezető utat.

A nyugati autógyártók ugyanis mindinkább felismerik, hogy Oroszországot nem csak hatalmas piacnak és viszonylag alacsony termelési költségű országnak kell tekinteni, hanem nagy figyelemet kell fordítaniuk a helyi kutatásra és fejlesztésre is. Így nem csak a hazai piacon számíthatnak kedvező értékesítési lehetőségekre, hanem az Oroszországban gyártott kocsikat exportálhatják is. A GM jól látja, hogy az Avtovaznál igen nagy autóipari tapasztalat halmozódott fel, ráadásul a cég kiválóan ismeri a hazai piac igényeit és sajátosságait is. Enélkül a külföldi investitorok általában kudarcot vallanak a világ szinte minden táján.

Az előrejelzések szerint az ezredfordulón Oroszországban évi egymillió autóra lesz fizetőképes kereslet, ami 6–10 év alatt várhatóan megkétszereződik. Nem véletlen tehát, hogy a nyugati és az ázsiai gyártók igyekeznek behozni késésüket, s most koncentrált támadást indítottak az orosz autópiacon részesedés növelésére. Tisztában vannak azzal, hogy ehhez nem az exporton, hanem a helyi gyártáson, tehát az investíciókon keresztül vezet az út.

...tel.: 06-96-436-499. Ingyenes ÁV: 20% engedmény díjazsere  
nél és KSZ.

## NISSAN AUTÓ NÉRÓ



Hivatalos márkaszerviz

1112 Budapest, Vizsla u. 2-4.

A 70-es út kijáratánál. Tel.: 309-0909 Fax: 309-0902.

Speciál: teherautójavítás 8 t-ig.

Nyitva tartás: 7,30-tól 18,30-ig.

Szolgáltatások: GTJ, AK, KAJ, AÉ, MV, BÜ, ÁV.



## SUZUKI PEST

hivatalos márkaszerviz

1134 Budapest, Dózsa György út 63.

Tel.: 320-9005, 350-6205, 239-3940

Nyitva tartás: 6-22 óráig

Szolgáltatások: KT, MV, BÜ, KAJ, AÉ.

Szervizakció: 05. 4.-31-ig ingyenes ÁV!

## KÓDOK ÉS JELENTÉSEI

**GTJ:** gépkocsik teljes körű javítása, **GÁ:** garanciális átvizsgálás, **ZK:** zöld kártya, **MV:** műszaki vizsga, **AK:** autó kölcsönzés, **BÜ:** biztosítási ügyintézés, **KSZ:** kipufogók szerelése, **Speciál:** Gumicenter, GO-Kart, SEAT autósiskola.

**TJT:** teherautók javítása 8 t-ig, **RSZ:** riasztó szerelés, **VHSZ:** vonóhorog szerelés, **KAJ:** karambolos autók javítása, **AÉ:** alkatrész értékesítés, **ÁV:** állapot vizsgálat, **FB:** futómű beállítás, **DMD:** dízel motordiagnosztika, **KV:** korrózió védelem, **GSZ:** gumi szerelés, **HL:** hitel és lízing lehetőség, **SZSZ:** szélvédők szerelése, **AHR:** autó hifi rádió, **HKE:** hitelkártya elfogadása, **AK:** autó kozmetika.

A kódolt hirdetések tel./faxon is megrendelhetők:  
Tel.: 210-0050/267 Magyar Hírlap - Autóbörze.

## AUTO-PULAI KFT.



Győr, Tihanyi Á. u. - Mészáros L. u. sarok  
Fészek Áruházról pár száz méterre.

Tel.: (06-96) 436-499.

Keresünk bizományosi ill. készpénzes átvételre nyugati- és keleti gépkocsikat rövid értékesítési határidővel.

### SZOLGÁLTATÁSAINK:

- kedvező hitellehetőség (hazai vagy külföldről behozott autónál is)
- már 40% befizetéstől a gépjármű használható
- 12 hónaptól 48 hónapig hitel-lehetőség
- tárolási díjat nem számítunk
- előleg fizetés bizományosi autókra
- csere lehetőséget biztosítunk átvett autókra
- mozgáskorlátozott utalványt beszámítunk
- díjmentes hirdetés több országos napilapban

Győr, Tihanyi Á. u. - Mészáros L. u. sarok

Tel.: (06-96) 436-499

Nyitva tartás: hétfő-péntek:  
8-17, szombat: 8-12.

**LAND ROVER DISCOVERI 2,5 TDi.** TSZ: 1, ÜM: d, CCM: 2500, GYÉ: 1995., KM: 40 000, SZ: zöld MF, K%: 100, G%: 100, MÉ: 1998., EX: AC, EA, szervó, KZ, R, RM, + szerviz könyv, Á: 3 480 000 visszaigény. áfa.

**OPEL CORSA 1,5TD Sport.** TSZ: 1, ÜM: d, CCM: 1500, GYÉ: 1993., KM: 50 000, SZ: tűzpiros, K%: 100, G%: 100, MÉ: 2000., EX: szervó, KZ, EA, színes üveg, RM, Recaro ülés, Á: 1 430 000.

## AUTO FOCUS GM



Telephely:

1601 Budapest, M3-as 12 km.

Tel.: 307-5319, 307-3358

Fax: 307-5148.

**KIA SEPHIA 1,5i 4a.** TSZ: 1, ÜM: b, CCM: 1498, GYÉ: 1996. 03, KM: 35 000, SZ: fehér, K%: 100, G%: 100, MÉ: 1999., EX: RM, EA, R, KZ, Á: 1 690 000.

**KIA SPORTAGE 2,0i 16V.** TSZ: 1, ÜM: b, CCM: 1998., GYÉ: 1997. 08., KM: 8000, SZ: zöld, K%: 100, G%: 100, MÉ: 2000., EX: ködlámpa, gallytörő, R, RM, immobiliser, Á: 4 650 000.

**MAZDA E 2200 D platós.** TSZ: 1, ÜM: d, CCM: 2184, GYÉ: 1994. 06., KM: 170 000, SZ: kék, K%: 90, G%: 80, MÉ: 1998. 06., Á: 1 200 000 + ÁFA.

**MAZDA XEDOS 1,6i.** TSZ: 1, ÜM: b, CCM: 1600, GYÉ: 1993., KM: 122 000, SZ: bordó, K%: 100, G%: 100, MÉ: 1999., EX: FULL, kivérv bőr. Á: 2 390 000.

**SEAT IBIZA 1.5 GLX.** TSZ: 1, ÜM: b, CCM: 1500, GYÉ: 1991. KM: 135 000, SZ: piros, K%: 95, G%: 80, MV: 2000, EX: EA, RM, R, 4 db téli gumi. Á: 930 000.

## IKESZ AUTOCENTRUM



6724 Szeged,

Kossuth L. sugár út 112.

Tel.: (06-62) 471-242.

Használt autóra 6 éves korig hitellehetőséget biztosítunk..

**MAZDA 626 2.0.** TSZ: 2, ÜM: b, CCM: 2000, GYÉ: 1982. KM: 190 000, SZ: ezüst MF, K%: 50, G%: 50, MV: 1999. EX: EA, ET, KZ, RM, KT. Á: 190 000.

**SKODA OCTAVIA 1,6 SLXi.** TSZ: 0, ÜM: b, CCM: 1600, GYÉ: 1998., KM: 0, SZ: fehér, K%: 100, G%: 100, MV: 3 év, EX: gyári, Á: 3 457 000.

**VW TRANSPORTES T4. TD.** TSZ: 1, ÜM: d, CCM: 1900, GYÉ: 1996. KM: 70 000 - 100 000-ig, SZ: fehér, K%: 95, G%: 100, MV: 2 év. EX: RM, R, 9 személyes. Á: 3 300 000 F-tól.

## SUZUKI BUDAÖRS



Telephely:

2040 Budaörs, Forrás u. 1.

T.: (06-60) 319-118

Fax: 212-1670.

**OPEL CORSA SWING 1.4 3 a.** TSZ: 2, ÜM: b, CCM: 1389, GYÉ: 1994., KM: 34 000, SZ: türkizkék, K%: 90, G%: 90, MÉ: 2000. EX: R, KZ, EA, kvarc jeladó, Á: 1 380 000.

**OPEL KADETT 1.6.** TSZ: 3, ÜM: b, CCM: 1598, GYÉ: 1984, KM: 65 000, SZ: piros, K%: 90, G%: 90, MV: 1998, EX: R, KZ, sport-ülés, Á: 330 000.

**SUZUKI SEDAN 1,3 GLX.** TSZ: 2, ÜM: b, CCM: 1298, GYÉ: 1994. 10. KM: 68 900, SZ: szürke MF, K%: 90, G%: 90, MV: 2000, EX: R, RM, KZ, EA, ET, KT, spoiler, légterelők. Á: 1 280 000.

**SUZUKI SEDAN 1.3 GLX.** TSZ: 1, ÜM: b, CCM: 1298, GYÉ: 1996. 07. KM: 57 300, SZ: türkiz kék MF, K%: 95, G%: 95, MV: 1999. 07. EX: RM, R, VH, immobiliser. Á: 1 380 000.

**SUZUKI SEDAN 1.3 GLX.** TSZ: 2, ÜM: b, CCM: 1298, GYÉ: 1996. KM: 14 950, SZ: fehér, K%: 95, G%: 95, MV: 1999. EX: R, Á: 1 400 000.

**SUZUKI SEDAN 1.6 GLX.** TSZ: 1, ÜM: b, CCM: 1590, GYÉ: 1995. 05. KM: 79 800, SZ: király kék MF, K%: 95, G%: 95, MV: 2001, EX: R, RM, KZ, EA, Á: 1 420 000.

**SUZUKI SWIFT 1,3 GL sport.** TSZ: 1, ÜM: b, CCM: 1298, GYÉ: 1995. 08., KM: 61 100, SZ: fekete MF, K%: 90, G%: 90, MÉ: 1998. 08., EX: KT, Á: 1 070 000.

**SUZUKI SWIFT 1.3 GLX.** TSZ: 1, ÜM: b, CCM: 1298, GYÉ: 1994. 06. KM: 110 200, SZ: v. kék MF, K%: 90, G%: 90, MV: 2000 08. Á: 850 000.

**SUZUKI SWIFT 1.3 GLXC.**

mény! + RT, r...  
**D. LANOS SX 1,**  
TSZ: 0, ÜM: b  
GYÉ: 1998., KM  
MF, K%: 100, G  
év, EX: rendel  
2 133 000 + ext  
árengedmény!  
**D. LEGANZA 2,**  
TSZ: 0, ÜM: b  
GYÉ: 1998., KM  
K%: 100, G%: 10  
rendelés szerint,  
500 000 F  
mény!  
**D. TICO SX. T,**  
CCM: 800, GYÉ  
SZ: választha  
G%: 100, MÉ: 3  
lés szerint, Á: 1  
**DAEWOO NUBI**  
**16V.** TSZ: 0,  
1600, GYÉ: 19  
zöld MF, K%:  
MÉ: 3 év, EX: r  
Á: 2 565 000 +  
Ft árengedmé

## NISSAN AU

Új tele

1112 Bu

Vizsla u

Tel.: 309

309-0

## NISSAN

Új Nissan Szal

a 70-es út k

## FIAT TEMPRA

ÜM: b, CCM:

1992. KM: 69

MF, K%: 95,

1999. EX: szerv

RM, R, Á: 1 060

**NISSAN 100 NX.**

CCM: 1600, G

60 000, SZ: f

G%: 80, MV:

KZ, R, targetető

**OPEL ASCONA**

ÜM: d, CCM:

1998., KM: 140

K%: 90, G%:

12., Á: 540 000

**RENAULT 5. T**

CCM: 960, GY

127 000, SZ: s

G%: 70, MV: 19

**RENAULT 21.**

2065, GYÉ: 1

000, SZ: piros, l

MV: 1999, EX:

vókormány, KZ

**RENAULT MA**

TSZ: 1, ÜM:

GYÉ: 1993., KI

fehér, K%: 90

1999. 04., EX:

köbm raktér, Á

áfa.

**SEAT TERRA**

ÜM: d, CCM

1992. 07., KM

piros, K%: 95

1998. 09., EX:

+ áfa.

**VOLVÓ 480 GT**

CCM: 2000, C

40 000, SZ:

G%: 100, M

FULL. Á: 2 69

## SCH

DRAVA A



Telephely: B

Telefon:

Használt autók

10 éve

Autók készpé

állapotvizs

## OPEL ASTRA

CCM: 1700,

91 000, SZ:

G%: 70, MV

RM, KZ, TT, V

**OPEL ASTRA**

ÜM: b, CC

1993. KM: 9

K%: 85, G%:

EX: RM, KZ,

**OPEL CORS**

TSZ: 0, ÜM

GYÉ: 1994

SZ: szürke

G%: 80, MV

RM, KZ, EA

üveg. Á: 1 4

**OPEL FRONT**

ÜM: d, CC

1996. 12., KI

hér, K%: 8

1999. 12., E

mobiliser, Á:

**OPEL VECT**

CCM: 1598,

110 400, SZ

80, G%: 85

EX: RM, KZ

**RENAULT 19**

b, CCM: 139

KM: 69 200

K%: 100, G

09., EX: RM

**SUZUKI SW**

GLXi. TSZ:

# A Citigroup karmestere

**A gazdaságtörténet eddigi legnagyobb fúzióját jelentette be nemrégiben a Citicorp és az ugyancsak amerikai Travelers Group. Amennyiben az amerikai versenyhatóság is áldását adja az ügyletre, Citigroup néven létrejön a világ első számú pénzügyi szolgáltató cége, amelynek piaci kapitalizációja meghaladja a 160, mérlegfősszege pedig a 700 milliárd dollárt.**

A megafúzió értéke – a bejelentés napján érvényes árfolyamon számolva – több mint 80 milliárd dollár. Az új pénzügyi szolgáltató óriás a kereskedelmi banki tevékenységtől a biztosításon keresztül a értékpapír-forgalmazásig az univerzális banki „műfaj” teljes palettáját fogja nyújtani ügyfeleinek. A Citigroup több mint száz országban több mint 100 milliárd ügyféllel rendelkezik, s a házaságra lépő két cég vezetőségének várakozása szerint tíz év múlva az ügyfelek száma megközelíti majd az egymilliárdot.

A Citicorp az Egyesült Államok második legnagyobb

bankja és a világ vezető hitelkártya-kibocsátója. Jegyzett tőkéje 19 milliárd dollár, tavalyi mérlegfősszege 311, nettó nyeresége pedig 4,1 milliárd dollár volt. A bank részvényeinek árfolyama a fúzió bejelentésének napján 26 százalékkal növekedett. A bankóriás vezérigazgatója az 59 esztendő John Reed, akinek meghatározó szerepe volt az egyesülés létrehozásában.

Felsőfokú tanulmányait az igencsak patinás bostoni MIT egyetemen végezte. Két esztendőt Dél-Koreában töltött, majd rövid ideig a Goodyear gumiabroncscégnél volt gyakornok. Ezután lépett be a Citicorphoz Reed, akit az amerikai bankszakma csodagyerekének tartottak és tartanak ma is. (Első feladata a banknál a vezetői információs rendszer megtervezése volt, amely még vezérigazgatói kinevezésekor is használatban volt.) Harminczévesen már a bankóriás első elnökhelyettese, 44 éves korában pedig vezérigazgatóvá nevezik ki. Igencsak büszke arra, hogy a Citicorp a bankszakmában a

leginkább globálisnak elismert pénzügyintézet.

A vezérigazgató – akinek kedvenc itala a kávé – sikeresen „kinavigálta” a bankot 1991-ben és 1992-ben a csőd széléről.

Az újságírók egyébként rajonganak Reedért, aki mindig korrektül tájékoztat, nem kerül meg a választ a kényes kérdésekre, s nem szakzsargonban beszél, ugyanakkor nem megy a szomszédba egy kis humorért.

A legkorszerűbb technikák és technológiák iránti vonzalmának is köszönhető, hogy meghatározó szerepet játszott a bankautomaták és a hitelkártyák tömeges elterjedésében és elterjesztésében. Nem titkolja, hogy ötletei egy részét más ágazatoktól kölcsönzi annak érdekében, hogy a Citicorpot is olyan, az egész világon ismert és elismert kereskedelmi márkává fejlessze, mint amilyen a Sony vagy éppen a Gilette.

A Travelersszel való egyesülés logikus betetőzése Reed stratégiájának, amelynek középpontjában a nyújtott szol-

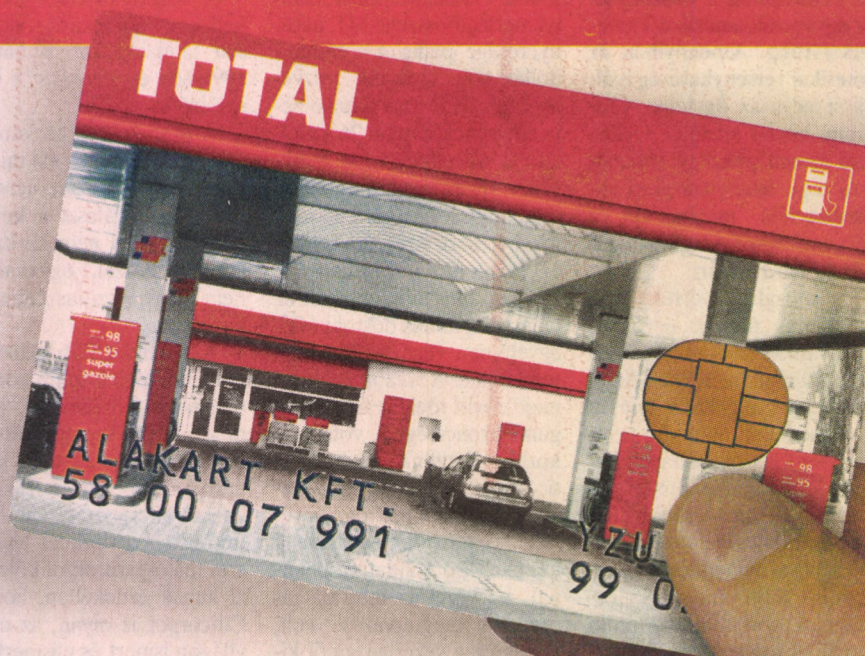
gáltások palettájának állandó bővítése áll. A bankszakmában a Citicorpot „John Reed bankjának” tartják.

Persze az egyesülés bejelentése után már megindultak a találgatások arról, hogyan fog Reed kijönni az új cég elnökévé, a 65 esztendő Sandy Weill-lel, aki jelenleg a Travelers vezérigazgatója. Sokak szerint két év múlva elköszön majd a Citigrouptól, mert Reed számára nehezen megszokható az elnök és a vezérigazgató közötti munka- és felelősségmegosztás. Egyesek viszont úgy vélik, hogy Weill lép majd le, ő ugyanis sokkal operatívabb vezető annál, hogy elnökösködjön. A találgatásokra maga Reed adott csattanós választ: „a pénzügyi szolgáltatások hatalmas kínálatának megteremtésével, ügyfeleink mind teljesebb kiszolgálásával iskolát, modellt teremtünk.” S az elemzők szerint Reed ebből a sikerből sem akar kimaradni, hiszen ez más „minőségű” dicsőséget jelent, mint a csőd elkerülése.

87.89

# à la Carte

**TOTAL**  
üzemanyag-  
kártya



**Alkossa meg velünk  
üzemanyagkártyáját!**

- szabadon választható titkos (PIN-) kód
- kártyahasználat teljes termékkörre
- elfogadóhelyek megválasztása
- használati idő meghatározása

# Volkswagen-sikerek az USA-ban

Jó fogadtatásra számít az új Passat

98. 5. 7.

A Volkswagen bejelentette, tavaly az Egyesült Államokban összesen 138 ezer gépkocsit értékesített, s a továbbiakban az eladások ugrásszerű növekedésére számít: várhatóan 180 ezer VW talál idén gazdára az óceán túlsópartján.

Januárban és februárban a cég 30 százalékkal több kocsit adott el az amerikai piacon, mint egy évvel korábban. A felfutásban kiemelkedő szerepet játszott az „új” bogárhátú reklámkampánya. A nosztalgia-kocsi korszerűsít-

tett változatát egyébként március második felében kezdték el értékesíteni. Az új bogarat a januári detroiti autószalonon mutatták be, ezt követte februárban az Atlantában végzett országúti tesztsorozat.

A bogárhátút – mint tudjuk – Mexikóban gyártják. A VW korábbi elképzelése szerint a mexikói gyár évi 100 ezret készített volna ebből a modellből. Időközben az éves termelési tervüket 130 ezerre növelték, nemrégiben

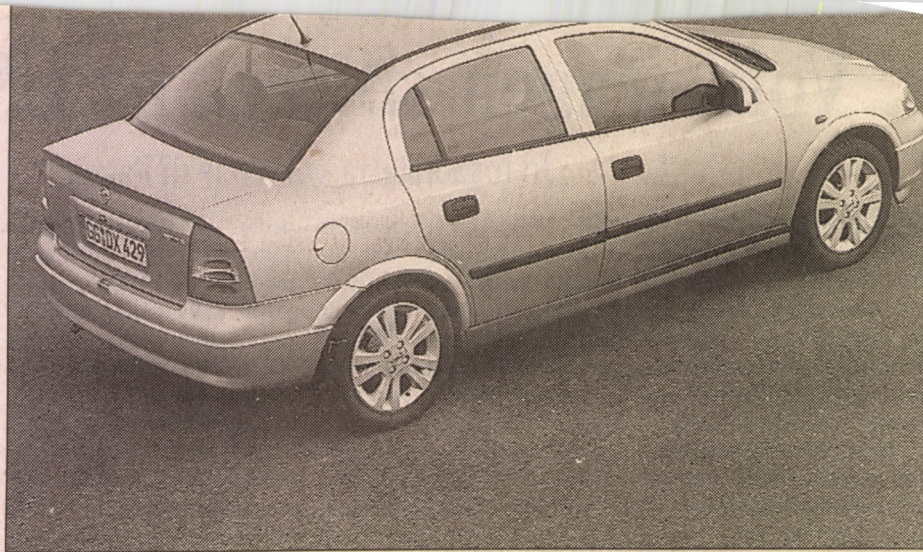
pedig – a nagy érdeklődésre való tekintettel – 160 ezerre módosították. Utóbbi szériát jövőre kell elérniük, tehát azután, hogy december tájékán Európában is megkezdjenék a bogárhátú értékesítést.

A VW a Passatból is szeretne többet exportálni az USA-ba, s bővítené a márkakereskedői hálózatát is. Mexikóban egyébként a korábbinál jóval több Jetta készül, miután az Egyesült Államokban változatlanul erős a kereslet e modell iránt.

Feltehetően népszerű lesz majd az USA-ban a VW egyik tervezett luxuskocsija is, az Audi 8 műszaki megoldásaira építendő limuzin. És ugyan-csak jó kilátásokra számíthat a Passat szalon tervezett nyolchengeres luxusváltozata. Nem titok: mindkét luxusmodell kifejlesztésével az a céljuk, hogy megkíséreljék megtörni a Mercedes-Benz szinte kizárólagos monopóliumát a luxuskocsik amerikai piacán.

zsurnaliszták. A cél a rizikóhelyzetek és az úgynevezett határesetek kipróbálása és a váratlan feladatok megoldása volt, szinte kivétel nélkül 80 kilométer/óra sebesség felett, de akadt olyan teszt is, amely 100 kilométer/órás repülőrajttal indult, és a kötelezően előírt kettős menekülő sávváltást 130-140-es átlaggal illett abszolválni. A Mercedes szakemberei mindeközben hangsúlyozták, hogy a tréninggel nem autóversenyzőket képeznek, csupán az életveszélyes közlekedési szituációk megoldására készítene fel.

• Tar András



FOTÓ: EU

...var hadszíntéren

# Lengyelország a nagy hat autógyártói között

98.5.14.

Az elmúlt esztendőekben az autók iránti fizetőképes kereslet olyan jelentős mértékben növekedett, hogy Lengyelország tavaly – Németország, Olaszország, Franciaország, Nagy-Britannia és Spanyolország után – Európa hatodik legnagyobb autópiacát tudhatta magáénak. 1996-ban az országban az új kocsik értékesítése 41,3 százalékkal bővült, tavaly pedig a növekedés 27,6 százalékos volt, s az elmúlt évben mintegy 478 ezer új autót értékesítettek. Az autópiac kiemelkedő ütemű bővülésében jelentős szerepet játszott és játszik a gazdaság erőteljes növekedése, a kamatok és az infláció csökkentése, valamint a gépkocsivásárlást elősegítő pénzügyi konstrukciók és lehetőségek széles választéka.

Az elmúlt években Lengyelország lett térségünkben a külföldi autó- és alkatrészgyártó cégek számára a legvonzóbb befektetési terület. A Daewoo, a FIAT és a General Motors nagy összegű beruházásai nyomán számottevően növekedett a gyártókapacitás és az előállított autók száma. A korszerűtlen és elaggott lengyel autógyártás jelentős változásokon

ment és meggy keresztül. Az autópiacot az FSM és Daewoo uralja, noha mindkét cégnek számolnia kell az amerikai és az ázsiai gyártók erőteljes piaci támadásával.

A listavezető a FIAT, amely tavaly 35,3 százalékos részesedéssel rendelkezett. A második helyet a Daewoo szerezte meg, amely a piac 26,3 százalékat tudhatta a magáénak. A Lengyelországban Skodákat gyártó Volkswagen piaci aránya tavaly 1,9 százalékos volt, míg a GM/Opel 9,2 százalékos részesedésre tett szert. Az autóipari fejlesztések még távolról sem értek véget, a következő években számos új létesítmény megépítésére lehet számítani.

A General Motors zöldmezős beruházásként 530 millió márkás befektetéssel Gliwiceben épít egy integrált autógyárat, amelynek kapacitása kezdetben évi 70 ezer kocsi lesz. A tervek szerint a gyártás szeptemberben indul meg, s a következő évtized elejére az éves termelés – újabb kapacitásbővítő beruházások révén – eléri majd a 150 ezer egységet. A GM japán társvállalata, az Isuzu Tychy közelében 300 millió márkás be-

ruházással dízelmotorgyárat épít, amelynek éves termelése 300 ezer darab lesz. A motorgyár a General Motors nyugat-európai Opel- és Vauxhall-üzemeit látja majd el.

A Volkswagen az országban telephelyet keres motorokat és autóüléseket előállító gyára számára, s kiszivárgott hírek szerint a Toyota komplett sebességváltó részegységeket szeretne előállítani Lengyelországban. Tárgyalások folynak arról is, hogy belátható időn belül megkezdődik a Hyundai kocsik összeszerelése.

A FIAT két lengyelországi gyára – Tychyben és Bielsko Bialában – tavaly összesen 328 ezer autót gyártott, 6,7 százalékkal többet, mint egy évvel korábban. A Tychy gyár állította elő egyedül a FIAT-konzernen belül a Cinquento modellt, amelyet nemrégiben váltott fel a Seicento. Ez a modell „bebetonozza” a FIAT-ot Lengyelországban, hiszen a Seicentóból jövőre már negyedmillió egységet gyártanak majd az országban. Az olasz cég egyébként 1992 és 1997 között 1,3 milliárd dollárt investált Lengyelországban, s 2002-ig további félmilliárd dolláros befektetés-

sel számol. A Daewoo 1996 és 2001 között mintegy kétmilliárd dolláros befektetést hajtott végre. Ebből 1,1 milliárd jut a Daewoo-tulajdonba került FSO-gyárra, 400 millió az alkatrészgyártó leányvállalatokra, 510 millió dollár pedig a lublini haszonjároműveket előállító üzemre. A varsói FSO-gyár korszerűsítése és jelentős bővítése nyomán számos Daewoo-modellt gyártanak majd Lengyelországban, többek között a Lanost, a Nubirát és a Leganzát.

A Daewoo tavaly 106 400 kocsit gyártott Lengyelországban, idén a termelés várhatóan 187 ezer egységre fut fel. Érdemes megjegyezni, hogy az FSO-ban egyelőre folytatódik a Polonez modell gyártása, bár a szakemberek azzal számolnak, hogy a kocsik iránt tovább csökken a kereslet, s néhány éven belül megszüntethetik előállítását. A Daewoo tervei szerint 2000 közepére lengyelországi gyártókapacitása eléri az 520 ezer darabot. Ebből 150-200 ezer jut majd a könnyű haszonjároművek. 50-100 ezer pedig a kisteherautók előállítására.

OLVO V70

# ELSO helyen az autók

Hetvenéves a brnói vásár



FOTÓ: A SZERZŐ FELVÉTELE

Alig több 300 kilométernél az út Közép-Európa egyik legnagyobb vásárvárosába, Brnóba. Privilegiumának 1993-ban már a 750. évfordulóját ünnepelhetné. A vásárváros igazi arcának kialakulását az 1927-ben épített, az első nemzetközi vásár fogadásra felavatott csarnokok és szabad területek jelentették.

Az első és talán a mai napig is a leglátogatottabb kiállítást a cseh kultúra kincseiből 1928 tavaszán nyitották meg és őszig lehetett látogatni. Ez a vásár tette híressé nemzetközi szinten is a város külön negyedét jelentő hatalmas területet és annak csarnokait. Kétmillió-hétszáz ezer látó-

sárok rendezési jogát és már 1939-ben 40 rendezvényre volt.

Az ötvenes évek közepén három nagy kiállításával már nemzetközi tekintélyt szerzett magának a vásárváros, amely ettől kezdve évről évre nőtt, szépült. Ma a 70 éves brnói vásár nemzetközileg elismert rendezője sok-sok kiállításnak, amelyek között első helyen szerepelnek a közlekedéssel és az autós világgal kapcsolatos rendezvények, mint az Autotec – a teher- és kishasznójárművek kiállítása – és a kétévenként ismétlődő Autószalon – amely rangsorában is ott szerepel a nagy kiállítók között. Az elmúlt év Autószalonján 57 neves márkaképv-

ren. A tavalyi Autotec 514 kiállítóval dicsekedhetett közöttük a magyar Rábával is.

Legnagyobb cseh vásárlójuk ma a LIAZ és a Skoda Plzeň, valamint a Karosa gyár, amelynek autóbusz-fűtőműveket szállítanak.

Az idén 1998. június 6–11-ig várja látogatóit a BVV – a Brnói Nemzetközi Vásár. Az Autotec '98 több mint 600 kiállítót vár. A nevezettek között vannak kishasznójárművet gyártó cégek, szerelvényeket készítő kisvállalatok, de láthatunk országúti óriásokat, kamionokat, kész szervizállomásokot és az autósokat sokoldalúan kiszolgáló más ipari és technológiai újdonságokat is.

# Nyereséges a Mazda

98.5.28.

Sikeresen zárta a Mazda a március 31-én véget ért üzleti évet: az autóiipari óriáscég nettó nyeresége 11,5 milliárd jen (88 millió dollár) volt, vagyis csaknem kétszerese az előző esztendőben regisztrált profitnak. Az eredmény azért is figyelemre méltó, mert a Mazda értékesítésből származó bevétele egy év alatt 1,1 százalékkal csökkent, s nem haladta meg a 142 milliárd jent.

A Mazda eredménye számottevően jobb a japán autógyártók többségénél, amelyek a nyereség erőteljes visszaeséséről adtak számot. Kétségtelen viszont, hogy ezt a céget sem hagyták érintet-

lenül a kutatás és a fejlesztés, s a termelés ugyancsak emelkedő költségei. A cégvezetés ráadásul az eredmények ismertetésekor azt is bejelentette, hogy a Mazda nem fizet osztalékot részvényeseinek a tavalyi eredmény után. Egyébként a Mazdában 33,4 százalékos tulajdoni hányaddal rendelkezik a Ford, így érthető, hogy a jelenlegi üzleti év egyik fő célkitűzése a nyereségesség elérése az amerikai piacon. A japán vállalat különben 8 százalékbán tulajdonosa a csöbe jutott dél-koreai autóiipari nagyvállalatnak, a Kíának. A Mazda teljesítményét elismeri a tőzsde is, hiszen a ta-

valyi eredmények bejelentésekor egy részvény árfolyama a tokiói börzén 326 jen volt. Összehasonlításként: januárban az árfolyam 205 jen volt, vagyis 20 év óta a legalacsonyabb.

Gary Hexter, a Mazda amerikai vezérigazgatója nemrégiben elmondta, hogy cégének sikerült teljesítenie a hármas célkitűzést, nevezetesen a piaci részesedés növelését, előrehaladást a vállalati strukturális reformok területén és a nyereségesség növelését.

A cég piaci részesedése Japánban egy esztendő alatt 4,8-ról 5,1 százalékra növekedett annak ellenére, hogy az

elmúlt üzleti évben az ázsiai szigetország autópiacán az előző évinél 14 százalékkal kevesebb, 6,3 millió új autó talált gazdára. Ugyanakkor az európai autópiacon a Mazda piaci részesedése tavaly 1,3-ról 1,4 százalékra bővült.

A Mazda vezetői szerint kedvezően alakul a vállalat pénzforgalma annak ellenére, hogy jelentős összegeket költöttek új modellek fejlesztésére. A jó anyagi helyzet azt is lehetővé tette, hogy csökkenthették a hitelfelvételt, s egyúttal megkezdtek a lejárt vállalati kötvények kifizetését.

immár a „Hatszazas (Seicento) nevet viseli, minden hagyományt szeretne folytatni, méghozzá eggyel nagyobb minőségi osztályban. Mint a FIAT-osok mondják, a kiskocsik piaci szerepe változóban van, az emberek igényei nőnek és manapság már a törpe-kocsitól is többet várnak. Az új Seicento ennek megfelelően kategóriatársai felett áll; formai kialakításával és technikai felszereltségével egy új minőségi osztályt körvonalaz.

Már maga a forma is figyelemre méltó. A karosszéria felületei az utóbbi évek FIAT-stílusjegyeihez igazodva, íveltek és domborúak, a lejtős motorháztető és a sar-

kokat eltüntető nagy lökhárító kompakt és szilárd összbenyomást eredményez. A FIAT Seicento oldalnézetből is a stabilitás és az erő hatását kelti, ebben a kocsin oldaltól végigfutó domborulat és az egyénien megformált ablakprofil játszik szerepet, de a legmarkánsabb mégis a hatalmas hátsó ablak. A lencseszerűen kidomborodó üvegfelület egy kicsit a Bravót idézi, kerete magába foglalja az ablaktörlő rögzítését és a harmadik féklámpát. Új dizájn

határozza meg az utasteret is. Itt egyetlen részlet sem idézi fel a ma már kissé ósdinak ható elődöt. Az ajtókilincsek lekerekítettek, a kezelőszervek kitűnően kézre állnak, a kiszámú műszer pedig minden fontos dologról informál. Az ülések kialakításánál és a kárpitanyagok kiválasztásánál szintén szem előtt tartotta a gyártó az eggyel magasabb osztályba mutató szándékot. A szövetek kitűnő minőségűek és a színek ízlésesen igazodnak a karosszéria fényezéséhez.

A dinamikus és izgalmas megjelenésű kiskocsi mérete egyébként az elődhöz képest alig változott (hosszúsága 3,32 méter szélessége 1,51 méter magassága 1,43 méter)

szilárd kocsiszekrényvel büszkélkedhet. Megerősítettek a vázszerkezetet és az úgynevezett túlélő cellát, átalakították az energiaelnyelő zónákat és természetesen javult az életmentő felszerelések kínálata is. A biztonsági kormányoszlop, az előfeszítő övrendszer alapszerelvény, légszákot pedig felár ellenében mindkét oldalra lehet rendelni ugyanúgy, mint ABS-berendezést vagy elektronikus szervokormányt. További vonzó opciók lehetőséget kínálnak a Citymatic névre hallgató automata tengelykapcsoló (a kuplungot elektronika működteti a váltókar megérintésére), ami az e néven futó 39 lóerős „városi változat” mellett az 54 lóerős Sportingba és



# Oroszországba tart 98.6.4. a Continental

Németország egyik vezető gumiabroncsgyártója, a Continental bejelentette, hogy termelőüzemet szándékozik létesíteni Oroszországban. Az új gyár egyrészt az óriásvállalat globalizálódásának újabb állomása lesz, másrészt pedig hozzájárul a gyorsan bővülő orosz gumiabroncs-piac teljesebb kiszolgálásához. A Continental a világ negyedik legnagyobb gumiabroncsgyártója, s a cég az elmúlt években számottevően csökkentette a termelési költségeket a dolgozók számának mérséklésével, illetve a termelés mind nagyobb részének „átültetésével” az alacsony munkabérű országokba.

A Continental elnöke szerint cégének hatalmas piaca van Oroszországban, hiszen a bővülő gépjárműállomány gumiigénye is nő. A Continental forgalma pedig elérte azt a szintet Oroszországban, hogy érdemes saját gyárat alapítania. Az elnök nem fedte fel még az új üzem földrajzi

helyét, annyit azonban elmondott, hogy az üzemet egy orosz partnerrel közösen alapítják, a többségi tulajdon azonban a Continentalé lesz. Kezdetben a gyár évi ötmillió gumiabroncsot állít majd elő, s a Continental új, moduláris termelési folyamatrendszerét fogja alkalmazni. Ennek lényege, hogy az abroncsrészeket alacsony termelési költségű országokban állítják elő, s az összeállítás máshol történik. A Continental tapasztalatai szerint az új folyamatot alkalmazó gyárak építési költségei jóval alacsonyabbak a hagyományos, „mindent egy helyen” üzemekénél.

A világ gumiabroncspiacán az éves forgalom mintegy 70 milliárd dollár. Természetesen ebben az ágazatban is jól érzékelhető az a verseny, amelyet a konkurensok folytatnak az alacsony termelési költségű országok megszerzéséért.

zió gyártására az esztergomi autógyárat jelölték ki. Természetesen mindkét vállalat saját márkanéve alatt hozza forgalomba az új kisautókat. A teljesen eredeti fejlesztésű GM-Suzuki mini állítólag az Opelekre jellemző vezetési és viselkedési tulajdonságokat tükrözi majd, s az sem titok, hogy erőforrásként is e

berendezésigénye 370 liter német márka, de a gyár teljes kiépítése összesen 900 millió márkába kerül. Arról egyelőre nincs hírünk, hogy a magyar Suzuki-gyár milyen erőfejlesztő gyakorlaton esik át, de egészen biztos, hogy Esztergomban is tetemes összeget pumpálnak bele.

• T. A.

mutatkozik a Saab 9-5 Estate

# kombinyitány



# Mi lesz veled, Dacia? 98. 6. 11.

**Nyugati autóipari szakértők véleménye szerint a Dacia a román vezetés reformhajlandóságának klasszikus teszttje; az elavult, lerobbant gyár ugyanis csak külső segítséggel számíthat a túlélésre. A cég ugyancsak klasszikus példája annak a tehetséggazdálkodásnak, amely térségünk egyes országaiban az átmeneti időszakot jellemzi.**

Az ország első számú autógyára önmaga fejlesztett ki az elmúlt években egy új típust, új szerelősorral – mindössze 24 millió dollárért. Ez az összeg kevesebb annál, amit egy nyugati autógyár egy-egy új modell üléseinek kialakítására fordít. A nemrégiben bemutatott Dacia Nova persze nem a csúcstechnikát képviseli, a Business Central Europe magazin szerint például az 1,6 literes motor teljesítménye egy egyliteresének felel meg. Az új modell azonban mindennél jobban mutatja a gyár vezetőinek elkötelezettségét, küzdelmét a cég túléléseért. A jelek szerint azonban mindez nem mutatkozik elégségesnek.

Térségünkben a Dacia szinte az egyetlen autógyár, amely hazai tulajdonban van, s a viszonylag olcsó Daciák külföldön szinte értékesíthetetlenek. A hatvanas években létesített gyár azóta is az egyik Renault-típust állítja elő, s mintegy 4000 dollárért, vagyis az ugyancsak Romániában gyártott Daewoo-moddell árának a feléért kínálja. S valószínűsíthető, hogy ez az alacsony ár táplál bizonyos

hibás optimizmust a Dacia-üzem vezetésében. A felmérések tanúsága szerint ugyanis a piacgazdaság felé tartó Romániában az emberek többsége csak az elérhető legolcsóbb kocsit tudja és kívánja megvásárolni. Ezzel magyarázható, hogy a Dacia egyelőre annyi kocsit tud értékesíteni, amennyit előállít, miután az Oltcitet megvásárló Daewoo autói egyelőre igen drágák a románok számára. Ilyen körülmények között érthető, hogy miközben a dél-koreai tulajdonban lévő autógyár veszteséges, a Dacia 7 millió dolláros nyereséggel zárta az 1996-os esztendőt.

Nagy a kísértés arra, hogy a nyereséges Daciához ne nyúljanak hozzá, hosszabb távon azonban kevés az esély a talpon maradásra. Jól látja a cég helyzetét Constantin Stroe vezérigazgató is, akinek a véleménye szerint külföldi partner nélkül a vállalat csak 5-6 évig képes fennmaradni. Három lehetőség jöhet szóba: a vállalatot megvásárolja egy nyugati autógyár, a Dacia egyes vállalként működik majd tovább ugyancsak egy nyugati autógyárral, míg a harmadik megoldás egy erőteljes tőkeinjekció nemzetközi pénzügyi befektetők részéről. Ez utóbbi a független szakértők szerint a legkevésbé valószínű.

Stroe vezérigazgató szerint a Daciának legkevesebb 200 millió dolláros tőkeemelésre volna szüksége. Ez az összeg viszonylag alacsony a nem-

zetközi autóipari sztenderdek szerint, de igen sok a román viszonyok között. Idén a Dacia valószínűleg 60 millió dollár értékben dob piacra részvényeket, ami várhatóan fel fogja lendíteni a kibontakozó román tőzsdét. Valószínűleg tünik azonban, hogy külföldi befektetők több százmillió dollárt investálnak egy olyan cégbe, amelynek a jövője bizonytalan. Egyébként a vóceseres privatizáció nyomán a cég részvényeinek 49 százaléka már a tőzsdén van, s a papírok árfohlama eddig több mint 60 százalékkal csökkent.

A vállalatvezetés felismerte, hogy elsősorban szakmai befektetőkkel kell tárgyalnia. Már is több céggel egyezkednek, ezek közül csak Hyundai neve szivárgott ki. A vezérigazgató reméli, hogy 1998 közepéig sikerül befektetőket találni. A korábbi években egyébként több kísérlet történt a Dacia értékesítésére (a Peugeot is a potenciális vevők listáján szerepelt), a céget azonban nem sikerült eladni.

Szakértők szerint nem is lesz addig komoly vevő a Dacia-üzemre, amíg évi 100 ezer kocsit 28 ezer dolgozó állít elő. Ezt felismerték Romániában is, s nemrégiben megkezdődött a Dacia karcúsítása. A vállalatot 7 részlegre bontották, így a külföldi befektető bármelyikkel „összeházasodhat”. A szerelőrészleg kétezer dolgoznak, s amelyek befektető csak a gyártást kívánja megvásárol-

ni, annak nem kell investálnia az egész dinoszauruszba.

Joggal merül fel a kérdés: mi lesz a Daciával, ha sikerül rá vevőt találni? Nem kizárt, hogy az új szerelősor (amelynek technikai színvonala 20 évvel marad el a nyugatiak mögött) elég rugalmas ahhoz, hogy más modelleket is gyártson. A cégvezetés nem igazán híve ennek a variációnak, inkább a Dacia-modell továbbfejlesztésére szeretne szövetkezni valamelyik nyugati gyárral, a VW-Skoda mintájára. A Dacia egyébként már dolgozik egy új dizájnon, amely a vezérigazgató szerint „a szegények gyönyörű kocsija” lesz. (Romániában jelenleg havi 80 dollár az átlagfizetés.)

A Dacia-gyár jó ismerőinek véleménye szerint a cég számára a Hyundai ideális partner lenne, bár a dél-koreai cég kocsijai egyelőre elmaradnak a nyugati sztenderdektől mind dizájnból, mind pedig minőségben. A Hyundai – vagy egy hasonló gyártó – igencsak jó hasznát vehetné a Daciánál felhalmozódott szaktudásnak és tapasztalatnak. Amennyiben viszont nem sikerül Hyundai típusú vásárlót találni, a kormányának fel kell készülnie arra, hogy a Daciát kénytelen lesz eladni egy olyan multinacionális autóipari cégnek, amelyet elsősorban az alacsony termelési költséggel működő összeszerelő üzem érdekel.

tük volna. Ma már bizonyos: ezt a határozatot – elsősorban finansziális okokból – nem sikerült végrehajtani.

Az első érdemi lépéseket az okmányreform elveinek kidolgozásáért felelős Belügyminisztérium késlekedve, valamikor a tavalyi év elején tette meg, amikor már nyilvánvalóvá vált: ha a koncepció néhány hónap alatt nem áll össze, s a költségeket nem sikerül elfogadtatni a pénzügyi tárcával, az 1998-ban lejáró mintegy hárommillió útlevél cseréjét képtelenség lesz elvégezni. A BM adatfeldolgozó hivatalának negyven okmánykitöltő gépe közül akkor ugyanis már csupán hat működött, a berendezések felújítására vagy cseréjére viszont kár lett volna költeni. Mert akkor már nyilvánvaló volt, hogy a tervezett új útlevelet más eljárással állítják majd elő.

Annyi ugyanis történt, hogy a Nemzetbiztonsági Szakszolgálat, mint a bizton-

gyekeként csak öt évre szóló okmány érvényességét. Az intézkedésre az elmúlt évben 735 millió forintot szántak, amelyből elkészültek a címkek, s bővítették a kitöltőrendszer kapacitását, korábban két lézergravírozó berendezés volt az országban, egy-egy a Belügyminisztériumban és a Nemzetbiztonsági Szakszolgálatnál. Végül decembertől sikerült bevezetni az érvényesítő bélyeget, amely az Európai Unió normái szerint is hatékony védelmet biztosít az egyébként rendkívül könnyen hamisítható magyar útlevélnek.

Átfogó koncepció ugyan változatlanul nem készült, de 1997 őszén végre kirták a tendert legalább az okmánykitöltő berendezésekre, meghatározva: csak lézergravírozó géppel lehet pályázni. Ilyet egyébként mindössze néhány cég gyárt. Az első forduló sikertelenül zárult, de decemberben – meghívásos eljárást követően – az Állami Nyom-

## Kártyaigazolvány a szomszédoknál is

### MH-információ

A rendszerváltás előtt és még jó három évvel azután is használatos személyi igazolvány Szlovákiában meglehetősen vaskos volt. Harmincegy lapjára sok mindennek kellett ráférnie. Egy vitathatatlan előnye azonban volt: a benne szereplő adatokat ki lehetett javítani, és ha állapota megfelelő volt, az illetékes kapitányságon érvényességét meg is hosszabbították. Az új, fő-

lyi lapra cserélik, erre öt év áll az állampolgárok rendelkezésére. Azokon már jóval kevesebb adat szerepel.

Egy amerikai állampolgárnak háromfajta személyazonossági okmányra van szüksége életében. Az egyik egy hitelkártya nagyságú, egyszerű kék papír a névvel és egy kilencjegyű számmal. A social securityt, vagyis a társadalombiztosítási számot már a gyerekek megkapják, és minden bizonyítványukban szerepel

ABN·AMRO Bank

az i

Első kétezer ügyfelünknek  
**1000 Ft**

# VW-Porsche sportautó

98. 6. 18.

Európa első számú autógyártója, a Volkswagen – amelynek nemrégiben került tulajdonába a Rolls-Royce – bejelentette, hogy terjeszkedésének következő állomásaként együttesen fejleszt ki egy sportkocsit a Porschével.

A tervek szerint mind a VW, mind pedig a Porsche a közös kocsit más-más kategóriáját forgalmazza majd. A Porsche a nagyobb teljesítményű luxusváltozatot fogja értékesíteni, a VW pedig az egyszerűbb változatot. A tervek szerint a közös kocsit 2002-ben kerül majd piacra.

A járműből a mai tervek szerint évi 100 ezer egység készül (benzines és dízel változatban), ebből a VW valószínűleg 80 ezer kocsit értékesítést vállalja. A két autóiipari vállalat még nem fedte fel, hol állítják elő a közös kocsikat, a hírek szerint a helyszín bejelentésére még az idei év vége előtt kerül sor. Találgatásként szóba került mint gyártási helyszín a VW pozsonyi gyára, illetve egy vadonatúj, az Egyesült Államokban létesítendő üzem.

A Porsche nemrégiben bejelentette, hogy a közös kocsit két változatának kifejlesztésében oroszánrészt vállal, s a projektbe mintegy egymilliárd márkát ruház be.

Érdemes megjegyezni, hogy a VW hosszabb ideje

folytat tárgyalásokat az egyik olasz sportautó-világmárkával, a Lamborghinivel. Az olasz gyártó V8-as motorokat szándékozik vásárolni az Audtól. Az autóiipar szakértői tudni vélik: a megbeszélésen kiemelt helyen szerepelt, hogy az olasz világmarkát az Audi esetleg felvásárolja. Ismeretes, hogy a Lamborghini többségi tulajdonosa Indonézia nemrégiben lemondott elnöke, Suharto legkisebb fia. A részvények 40 százaléka a malajziai Mycom csoport tulajdonában van, amely a Kuala Lumpur-i tőzsdén tájékoztatásul bejelentette, hogy tárgyalásokat folytat a részvénycsomag értékesítéséről.

• Gonda György

## Használt autó? Csakis Néro!

Bizományosi  
értékesítés,  
vétel készpénzért,  
eladás részletre

Autó **NÉRO** Buda

Bp. I., Krisztina krt. 91.  
Tel.: 212-1037,  
fax: 156-9857

MH 3722

Harley dűbörgése borzolja. A Harley-találkozó apropója a legendás motormárka 95. születésnapja, így nem csoda, ha a szervezők óriási felhajtásra készülnek. A programban az élő zenés bulik mellett (ahol nem kisebb nevek szerepelnek, mint Bon Jovi, Roger Hodg-

nulása is szerepel. Mivel Ausztria legdélibb tartománya szeretné elnyerni a 2006-os téli olimpia rendezési jogát, a nagyszabású találkozó lesz az egyik referencia arra, hogy a feltételek adóttak.

• Tó. M.



## KI MONDTA, HOGY KOMPROMISSZUMOT KE

Egy biztos, nem volt igaza. Erre a Volvo bizonyíték. Elegáns, kényelmes, biztonságos Volvo S40 1.6 alapfelszereltsége idén még Méghozzá ebben a kategóriában egyedülálló SIPS 11 légtisztító és védelmi rendszer négy l

98.6.18.

# Daimler-többség a Nissan Dieselben?

A Daimler-Benz várhatóan az első többségi külföldi tulajdonos lesz a japán autóiparban: a német cég bejelentette, hogy 60 százalékos részesedést készül szerezni a teherautókat és autóbuszokat gyártó Nissan Diesel Motorban. Ez a vállalat az ázsiai szigetország negyedik legjelentősebb teherautó-gyártója. A cég a japán teherautó-piac 19 százalékát mondhatja magáénak, s gyártóüzemei működnek Kínában és a Közel-Keleten is.

A német óriásvállalat és a második legnagyobb japán járműgyár közötti műszaki, fejlesztési, termelési és értékesítési együttműködésről már korábban is napvilágot láttak információk. A német konszern képviselői a tárgyalásokat nem kívánták kommentálni, arra azonban emlékeztettek: a Nissannal való kapcsolat független attól, hogy sikerül-e abban közvetlen üzleti érdekeltséget szerezni. Egyébként a Nissannal folytatott tárgyalásokról szóló

bejelentés előtt egy héttel tudta meg a világ, hogy a Daimler-Benz és a Chrysler összeolvad.

Ipari szakértők egyöntetű véleménye szerint a Daimler-Nissan-üzlet az eddigi egyik legnagyobb külföldi indíttatású ipari felvásárlás lenne Japánban. A tranzakció egyben azt is bizonyítaná, hogy a japán vállalatok hajlandóságot mutatnak üzletrészeik értékesítésére külföldi befektetők számára. A Nissan Diesel többségi tulajdonának értékesítése egyébként nem hozna jelentős bevételt az anyacégnek, miután igencsak eladósodott cég. A jelenlegi pénzügyi évben 298 milliárd jenes értékesítés mellett 2 milliárd jen nettó veszteségre számít a vállalat vezetése. A Nissan-csoport adósságai ugyanakkor elérik a 4000 milliárd jent.

A Daimler-Benz közlése szerint a Nissannal folyó tárgyalások kiterjednek az infrastruktúra megosztására, a ke-

reskedői hálózatra, valamint az alkatrészekre és részegységekre. A későbbiekben szó lehet járművek közös kifejlesztéséről és gyártásáról is.

Az elmúlt hónapokban egyébként igencsak megélénkült az együttműködési, illetve a kooperációs szándék az európai és a japán haszonjárműgyártók között. A Volvo és a Mitsubishi például bejelentette, hogy szoros kooperációra lépnek egyes részegységek gyártásában, s közösen szándékoznak kifejleszteni egy közép kategóriás teherautót. Japán egyik vezető teherautógyára, az Isuzu – amelynek egyik vezető tulajdonosa a General Motors – még tavaly kezdett el könnyű-teherautókat gyártani a brit Leyland Truckkal kötött megállapodás keretében. (E megállapodás jövője áprilisban megkérdőjeleződött, az amerikai Paccar ugyanis felvásárolta a Leyland Truckot.)

# Csaladtagok a VW-Kons

A „család” tagjai, elsősorban a Skoda és a Seat – sokat széppültek, és minőségük is javult. Igaz, hogy a VW Golf legifjabb generációja ennek ellenére is messze maga mögé utasította „rokonait”. Kétségtelen viszont, hogy a használt autók piacán a Seat és a Skoda egyaránt magasan tartja az árat. A legújabb Felicia – amely kivételében is hasonló a középkategóriás Octáviához – ma még alig veszít értékéből, ha egyáltalán van ilyen a piacon. Ennek utastere jóval csendesebb elődeinél, alacsony fogyasztása pedig gazdaságosan üzemeltethető autóvá tette.

A tallózást kezdjük mindjárt egy drága darabbal, a VW Cabrio Pink Floyd kék metál színével valóban lenyűgöző látvány volt a Fővárosi Autópiacra. Az alig hároméves autót kétliteres motor hajtja, s mindössze 37 ezer kilométert futott. Szervizkönyvét pontosan vezette gazdája, és így három és fél millió forint-ra tartotta járművét. Többen sokallták, mások reálisnak tartották ezt az árat, mégsem akadt vevő, legalábbis ezen a vasárnapon. Egy másik kabrió már olcsóbb volt, de az '90-ben készült, és 2,8-as GT motorjával a jármű közel másfél száz ezer kilométert futott. Az irányár 1 millió 370 ezer volt, s bizonyos, hogy ennyi pénzért nem lehetett másik hasonló autót venni egyik piacon sem.

Eltérő árakat tapasztaltunk a Seat különböző típusainál. Az Ibiza, ha már

közeledik a tízéves korhoz, jóval egy-millió alatt van az ára. Egy '86-os kiadású dízelért pedig már csak 380 ezret kértek. A '92-es születésű Ibiza 1,2-es CLX Friend ötajtósára pedig azt mondták többen is, hogy lehet szép is meg jó is, de a kilencszázezer kicsit sok érte. Dacára, hogy az extrák akár százezerrel is növelhetik eladási árát.

Jól tartják árukat a Cordobák. Alig múlt hároméves az 1,6-os CLX, húszezeret futott, vagyis kifogástalan állapotban volt, árát pedig 1 millió 300 ezerre taksálták. Ugyanez a típus, de GLX felszereltséggel és plusz extrákkal, '95-ös kiadásban már túllépte a másfél millió forintot.

A Skodák esetében már egészen más képet mutatnak az irányárak. Először is alig akad két-hároméves autó, mert az új Felicia árába azonnal beszámítják a régít, azaz a hároméves Formant vagy Favoritot. Ez a rendszer így tökéletesen működik, mert használtat is inkább kereskedőnél vesz a skodás. A piacon találtunk egy Forman Plust – csak igéyesnek – 750 ezerért, meg egy négyéves Forman GLX-et 910 ezerért. Megkímélt '91-es Favoritot is láttunk elkelni 550 ezerért. Egy Skoda Favorit GLXi háromévesen, 55 ezer kilométerrel már 890 ezerbe került.

• Zelman Ferenc

Öss

Típus

Seat Cor  
Seat Mal  
Seat Ibiz  
Seat Ibiz  
Seat Ibiz  
Seat Ibiz  
Seat Co  
Skoda F  
Skoda F  
Skoda F  
Skoda F  
Skoda F  
Skoda F  
Skoda F  
VW Gol  
VW Golf  
VW Gol  
VW Golf  
VW Gol  
VW Golf  
VW Golf  
VW Golf  
VW Golf  
VW Golf  
VW Golf  
VW Golf  
VW Golf  
VW Golf

Monstre

Egy Golf a 1

# Kilátások az alkatrészgyártásban

98. 7.  
16.

A londoni Economist Intelligence Unit legújabb tanulmánya megállapítja, hogy a következő években növekedni fog a világ autóalkatrész- és részegységgyártó iparának nyereségessége annak ellenére, hogy a világ vezető autógyárói évi 3-4 százalékos ár-csökkenésre kényszerítik a beszállítókat. Ami érthető is, hiszen az elmúlt évben az autógyártók profitrátája 2-3, a beszállítók pedig átlagosan 6 százalék volt. Az előrejelzés szerint ez utóbbi idén 4,5 százalékra csökken.

A nyugat-európai és az észak-amerikai alkatrész- és

részegységgyártók mindkét régióban a piaci részesedés, illetve az ennek megfelelő bevételi hányad csökkenésével számolhatnak 1998-ban, s hasonlóra lehet számítaniuk középtávon is. Nyugat-Európa a világ autóalkatrész- és részegységforgalmában jelenleg mintegy 33 százalékkal részesedik, ez az arány 2005-ig 31,3 százalékra csökken majd. Ugyanez a részarány a NAFTA-országokban – USA, Kanada, Mexikó – 31,7-ről 29,3 százalékra csökken, a brit piackutató cég előrejelzése szerint.

Kedvező kilátásokkal számolhatnak viszont ugyaneb-

ben az időszakban a csendes-óceáni térség, valamint Latin-Amerika autóalkatrész- és részegységgyártói. Előbbi térségben a gyártók részesedése a jelenlegi 7,2-ről 11,2 százalékra növekszik, Latin-Amerikában pedig 4,4-ről 5,1 százalékra bővül. Kelet-Európa részesedése 2005-ig 6,6-ről 7,4 százalékra növekszik.

Az előrejelzés igencsak meglepte a vezető alkatrészgyártókat, amelyek kiélezett piaci viszonyok közepette dolgoznak. Költségeik ugyanis folyamatosan emelkednek, mert az autógyártók nagyobb felelősségvállalásra kényszeri-

tik őket. Emellett meg kell felelniük a mind magasabb minőségi követelményeknek is. A General Motors például az elmúlt két évben beszállítóitól 40 százalékos minőségjavulást követelt meg. Ennek részeként csökkentette az általa elfogadható selejt arányát: jelenleg minden egymillió alkatrészből, részegységből 25 lehet selejtes. A beszállítóknak számottevő beruházási tevékenységet kell folytatniuk. Termelésükkel, jelenlétükkel követniük kell az autógyárak külföldi terjeszkedését annak érdekében, hogy a világ bármely pontján biztosítani tud-

ják a komponenseket. A tanulmány szerint a beszállítók nem számíthatnak hosszabb távon a nyereség jelentős növekedésére, ugyanis az autógyártókra is mind nagyobb árnyomás nehezedik. Mindent együttvéve az új kocsik gyártásához, valamint a javításhoz szükséges alkatrészek és részegységek kereslete hosszabb távon bővülni fog, hiszen az autóipar is növekedéssel számol. Az előrejelzések szerint a gépkocsigyártás 2005-ben 40,2 millió egység lesz, ami 7 százalékkal több a jelenleginél.

• Gonda György


## Schiller OPEL



### Cserélje fiatalabbra... Schillernél! Itt az új Astra!

Használt autó beszámítás, kedvező feltételekkel! Vállalkozóknak kedvező tartós bérletet és részletfizetést kínálunk!



Schiller OPEL  Bp. XIII. Váci út 113. Tel.: 452-1100, 452-1111

3.  
139.

piros, K%: 90, G%: ME:  
2000., EX: RM, színezett üveg,  
Á: 1 395 000.

**OPEL CORSA SWING 1,4 5 aj-**  
**tós.** TSZ: 2, ÜM: b, CCM: 1400,  
GYÉ: 1995., KM: 23 000, SZ: piros, K%: 100, G%:  
100, MÉ: 2001., EX: RM, EA,  
KZ, Á: 1 455 000.

**OPEL CORSA SWING 1,4i.**  
TSZ: 1, ÜM: b, CCM: 1400,  
GYÉ: 1995., KM: 27 000, SZ:  
zöld, K%: 90, G%: 90, MÉ:  
1998., EX: légszák, KZ, EA,  
RM, Á: 1 532 000.

**OPEL CORSA SWING 1,4i.**  
TSZ: 1, ÜM: b, CCM: 1400,  
GYÉ: 1995., KM: 42 000, SZ:  
bordó MF, K%: 90, G%: 90, MÉ:  
1998., EX: légszák, KZ, EA,  
RM, Á: 1 425 000.

**OPEL VECTRA 2.0 GLS.** TSZ:  
1, ÜM: b, CCM: 2000, GYÉ:  
1990., KM: 130 000, SZ: fehér,  
MÉ: 1999., EX: KZ, TT, R, EA,  
Á: 970 000.

**RENAULT LAGUNA 1.8.** TSZ:  
1, ÜM: b, CCM: 1800, GYÉ:  
1995. KM: 90 000, SZ: fehér,  
K%: 95, G%: 95, MV: 1998.  
EX: RM, KZ, Á: 2 070 000.

**FORD**

**SZIGETSZENTMIKLÓS FT.**



Telephely: 2310  
Szigetszentmiklós,  
Gyári u. 21.

Tel.: (06-24) 443-443.

**AKCIÓ!**

Új árkedvezmény  
és résztvételásrálás!!  
Orvosok és gyógyszerészek  
kezdő befizetés nélkül is  
elvihetik új gépkocsijukat.

**FORD ESCORT 1,3.** TSZ: 0,  
ÜM: b, CCM: 1296, GYÉ:  
1998., KM: 0, SZ: választha-

**SIVA AUTÓHAZ**



Telephely: Jászberény,  
Rékely u. 38.  
Tel.: (06-57) 402-184.

**LADA 21053.** TSZ: 2, ÜM: b,  
CCM: 1500, GYÉ: 1995., KM:  
55 000, SZ: fehér, K%: 90, G%:  
90, MÉ: 1999., EX: katalizátor,  
RM, VH, dob betét, Á: 630 000.

**LADA SAMARA 4a.** TSZ: 1,  
ÜM: b, CCM: 1500, GYÉ: 1995,  
KM: 48 000, SZ: bordó, K%:  
95, G%: 90, MV: 2001. EX: R,  
RM, KZ, Á: 800 000.

**ZUK A-06.** ÜM: b, CCM: 2120,  
GYÉ: 1991. SZ: sárgás Oliv.  
K%: 80, G%: 80. MV: 1998. 08.  
Á: 120 000.

**HONDA SZABÓ**



**HONDA**  
Telephely: 1162 Budapest,  
Rákosi út 207.  
Tel.: 405-2923.

Az új autóhoz Kenwood  
rádió, MABISZ ugrókö-  
dos autóriasztó és lég-  
kondi berendezés jár.

**HONDA CIVIC 3 a 1,4 IS.** TSZ: 0,  
ÜM: b, CCM: 1400, GYÉ: 1998,  
KM: 0, SZ: s.zöld és bordó MF,  
K%: 100, G%: 100, MÉ: 3 év, EX:  
szervókormány, AC, EA, ET, KZ,  
immobiliser, Á: 2 760 000.

**HONDA CIVIC 1,4i. 5a.** TSZ: 0,  
ÜM: b, CCM: 1400, GYÉ: 1998,  
KM: 0, SZ: bordó MF, K%: 100,  
G%: 100, MV: 3 év, EX: szer-  
vókormány, KZ, AC, ET, EA, 2  
légszák, Á: 2 980 000.

gyári, Á: 2 485 000.

**PEUGEOT 406 SR 1.6.** TSZ: 0,  
ÜM: b, CCM: 1580, GYÉ:  
1998., KM: 0, SZ: fehér, K%:  
100, G%: 100, MÉ: 3 év, EX:  
gyári, Á: 3 600 000.

**PEUGEOT BOXER L.H.T.** ÜM:  
d, CCM: 2446, GYÉ: 1998. SZ:  
fehér, K%: 100, G%: 100, MV:  
2 év, EX: gyári, Á: 3 532 000 +  
áfa.

**PORSCHE  
INTER-AUTO BUDA**



Porsche Audi

Telephely: 1117 Budapest,  
Prielle K. u. 45.  
Telefon: 204-4070,  
Fax: 204-4071.

**AUDI A4 1.6.** TSZ: 2, ÜM: b,  
CCM: 1595, GYÉ: 1997. KM: 31  
000, SZ: zöld MF, K%: 90, G%:  
90, MV: 2000, EX: AC, R, jobb-  
oldali árbecko, Á: 4 699 000.

**AUDI A4 1.6.** TSZ: 2, ÜM: b,  
CCM: 1595, GYÉ: 1997. KM:  
38 000, SZ: piros, K%: 90, G%:  
90, MV: 2000, EX: AC, RM, Á:  
4 480 000.

**AUDI A4 1.9 TDI.** TSZ: 1, ÜM: d,  
CCM: 1896, GYÉ: 1995., KM:  
40 000, SZ: s.kék MF, K%: 90,  
G%: 90, MÉ: 1998., EX: AC,  
KT, R, Á: 4 630 000.

**AUDI A6 2.0.** TSZ: 2, ÜM: b,  
CCM: 1894, GYÉ: 1996.  
KM: 51 000, SZ: bordó MF,  
K%: 90, G%: 80, MV:  
1999. EX: TT, AC, immobi-  
liser, Á: 4 480 000

**SKODA FELICIA KOMBI LXI.**  
TSZ: 2, ÜM: b, CCM: 1289,  
GYÉ: 1997. 02. KM: 24 000, SZ:  
mélykék, K%: 90, G%: 90, MÉ:  
2000., EX: R, RM, Á: 1 590 000.

**VW CADDY 1.4.** TSZ: 2, ÜM: b,  
CCM: 1391, GYÉ: 1996. KM:

**DAEWOO NÉRO**

(Autó Néro Kft)

1115 Bp. Bogoyú u. 8.  
Tel.: 206-4011. (06-20) 375-790.



**DAEWOO LANOS 1,5 S, 3 aj-**  
**tós, DOHC.** ÜM: b, CCM:  
1498, GYÉ: 1998. SZ: színvá-  
lasztékkal, MF. K%: 100, G%:  
100, MV: 2001. EX: RM, illetve  
igény szerint. Á: nyitási ked-  
vezmények + 100 000 Ft.

**DAEWOO LANOS 1,5 SE 4 aj-**  
**tós, DOHC.** ÜM: b, CCM:  
1498, GYÉ: 1998. SZ: kékes  
zöld MF. K%: 100, G%: 100,  
MV: 2001. EX: EA, KZ, illetve  
igény szerint. Á: nyitási ked-  
vezmények + 100 000 Ft.

**DAEWOO LANOS 5aj. 1.6 SX,**  
**DOHC 16V.** ÜM: b, CCM:  
1598, GYÉ: 1998. SZ: ibolya  
kék MF, K%: 100, G%: 100,  
MV: 2001. EX: AC, EA, KZ,  
RM. Á: nyitási kedvezmények +  
100 000 Ft.

**DAEWOO LEGANZA 2.0. CDX.**  
**DOHC 16V.** ÜM: b, CCM:  
1998, GYÉ: 1998. SZ: ezüst  
metál MF. K%: 100, G%: 100,  
MV: 2001. EX: AC, EA, TT,  
ABS, R, KZ, RM, KT, Á: nyitási  
kedvezmények + 500 000 Ft.

**DAEWOO NUBIRA KOMBI 1.6**  
**SX, DOHC 16V.** ÜM: B, CCM:  
1598, GYÉ: 1998. SZ: metál-  
kék MF. K%: 100, G%: 100,  
MV: 2001. EX: EA, KZ, RM, AC  
igény szerint. Á: nyitási ked-  
vezmények + 300 000 Ft.

**DAEWOO TICO SX 5 ajtós.**  
ÜM: b, CCM: 796, GYÉ: 1998.  
SZ: színválasztékkal. K%: 100,

csí színe (és ha metálfestéses MF), EX: beépített extrák  
(AC=kilma, EA=elektromos ablakemelő, TT=tolótető,  
ABS=komputeres karosszéria állapot a százelékban, G%: gumí-  
abroncs állapot a százelékban, MV: műszaki vizsga érvé-  
nyessége (év, hó, számmal), CT: cím és telefonszám a to-  
vábbi érdeklődéshez.

**JOBB ESÉLYEKEL HIRDETHET, HA VALAMENNYI  
RÖVIDÍTÉSI LEHETŐSÉGET KIHASZNÁL!**

**KÍNÁL**

Felhívjuk egyéni autóshirdetők figyelmét, hogy a kódolt hir-  
detés beküldése a lapból kivágott nyomtatványon lehetséges.  
Egy autó kódolt hirdetése 620.- Ft + áfa. Kérjük hirdetőinket,  
hogy a címükre kiküldött csekk befizetett másolatát szíves-  
kedjenek címünkre megküldeni. Köszönettel a szerkesztőség!

**GYŰJTŐNEK: HONDA CIVIC 1240.** ÜM: b, GYÉ: 1979, KM:  
128 000, SZ: világos kék MF, K%: 100, G%: 95, MÉ: 1999. 05.,  
EX: minden rész eredeti gyári, Á: 480 000, CT: (06-62) 434-  
970, (06-30) 497-551.  
**RENAULT CLIO 1.2.** TSZ: 1, ÜM: b, CCM: 1171, GYÉ: 1995.  
KM: 40 000, SZ: fekete, K%: 10, G%: 90, MV: 2001. EX: RM, Á:  
1 380 000. Tel.: 210-0050/258.  
**UAZ TEREJÁRÓ.** TSZ: 1, ÜM: b, CCM: 2445, GYÉ: 1988. KM:  
80 500, SZ: s. oliva, K%: 95, G%: 95, MV: 2000, Á: 500 000.  
CT: (06-62) 313-685.

G%: 100, MV: 2001. EX: igény  
szerint. Á: akciós ár, 1 199 000  
nyitási kedvezményekkel.

K%: 90, G%: 90, MÉ: 2001.,  
EX: R, KZ, RM, AC, Á:  
4 000 000.

**TOYOTA AVENSIS 5a.** ÜM: b,  
CCM: 1587, GYÉ: 1998. SZ: vil.  
zöld MF: K%: 100, G%: 100,  
MV: 3 év, EX: AC, kívül FULL.  
Á: 3 800 000.

**TOYOTA COROLLA 1,3.** TSZ:  
0, ÜM: b, CCM: 1332, GYÉ:  
1998., KM: 0, SZ: piros, K%:  
100, G%: 100, MÉ: 3 év, EX:  
EA, KZ, R, szervókormány, kor-  
mánymag. áll., Á: 2 700 000.

**TOYOTA COROLLA VAGON.**  
TSZ: 0, ÜM: b, CCM: 1587,  
GYÉ: 1998. KM: 0, SZ: piros  
MF, K%: 100, G%: 100, MV:  
3v. EX: EA, KZ, RM, KT, szer-  
vókormány, színes üveg, im-  
mobiliser, légszák. Á:  
2 850 000.

**TOYOTA AUTÓHAUS**



Telephely: 2030 Érd, Ercsi út 19.  
Tel.: (06-23) 369-444.  
Fax: (06-23) 369-443.

**CITROEN XANTIA 1,8 16V.** TSZ:  
0, ÜM: b, CCM: 1796, GYÉ:  
1990., KM: 0, SZ: s. kék MF, K%:  
100, G%: 100, MÉ: 3 év, EX: full,  
Á: 3 300 000.

**JEEP CHEROKEE.** TSZ: 1, ÜM:  
b, CCM: 2464, GYÉ: 1995.,  
KM: 36 000, SZ: óarany MF,

# Csúcsra járatott fejlesztés

98.7.20

A tőzsde honorálja a kutatást

**A világ vezető üzleti lapjai – hagyományaik szerint – 1998 derekán tették közzé a gazdasági élet 300 vezető cégének ipari kutatási és fejlesztési toplistáját. A statisztikák tanúsága szerint a világ 300 vezető vállalata 1997-ben összesen 131 milliárd fontot (216 milliárd dollár) fordított kutatásra és fejlesztésre, 12,8 százalékkal többet, mint egy évvel korábban.**

A kutatás-fejlesztésre tavaly az amerikai cégek fektettek be a legtöbbet, egy év alatt 17 százalékkal növelték ráfordításaikat. Tavaly a toplistán szereplő 133 amerikai vállalat összesen 59 milliárd fontot (97 milliárd dollár) költött K+F-re. A német cégek esetében 10, a japán vállalatoknál pedig átlagosan 9 százalékos volt a fejlesztési kiadások növelése.

A kutatásra és fejlesztésre vonatkozó világadatokat a brit kereskedelmi és iparügyi minisztérium 1991 óta összesíti és közli, s az adatok gyűjtésének megkezdése óta a tavalyi ráfordítás volt, mind abszolút mértékben, mind növekedési értékben a legmagasabb.

Az európaiak közül a svéd vállalatok vezetik az úgynevezett agregát listát, amely azt fejezi ki, hogy egy-egy cég az értékesítésből származó bevételeinek hány százalékát fordítja K+F-re. A svéd cégek esetében ez a mutató átlagosan 26 százalék. A skandináv ország toplistáját az Ericsson vezeti, ahol tavaly 1,86 milliárd fontot költöttek kutatásra és fejlesztésre, 39 százalékkal többet, mint 1996-ban. (Érdemes megjegyezni, hogy ez az összeg háromszorosan haladja meg az 1992-ben regisztráltat.)

A brit összesítés szerint a legerőteljesebb a növekedés az információtechnológiai és a gyógyszeriparban. A Cisco amerikai informatikai vállalat

például 1994-ben mindössze 89 millió, tavaly viszont már 1,2 milliárd dollárt fordított K+F-re. (Elemzők véleménye szerint a kutatási és fejlesztési ráfordítások robbanásszerű növekedése több tényezőre vezethető vissza. A Harvard Egyetem egyik kutatója, Paul de Sa véleménye szerint a befektetők számára egyértelmű az összefüggés a K + F kiadások nagysága és a hosszú távú növekedés között. A szakértő szerint a Wall Street a részvényárfolyamokban mind jobban elismeri a K+F költségek alakulását.)

Igencsak feltűnő, hogy a világtendenciával ellentétesen a világ két legnagyobb K + F ráfordítója, a General Motors és a Ford tavaly 8, illetve 7 százalékkal csökkentette kutatási és fejlesztési büdzsáját. 1997-ben a GM 8,3, a Ford pedig 6,3 milliárd dollárt költött K+F-re. Az olajvállalatok egy része ugyancsak visszafogta kutatási és fejlesztési kiadásait. A Shell például 10 százalékkal, 403 millió fontra mérsékelte K+F kiadásait, s ez az összeg az éves értékesítési bevétel 0,5 százalékával egyenlő. (1991-ben a Shell ugyanezekre a célokra 472 millió fontot költött.) Még feltűnőbb a visszaesés az Amoco esetében: míg 1991-ben a cég 211 millió fontot fordított kutatásra és fejlesztésre, tavaly mindössze 92 millió fontot. Az elemzők egybehangzó véleménye szerint az olajipari vállalatoknál a jelentős visszaesést a kőolaj tartósan alacsony világpiaci ára indokolja.

Az amerikai autóiparban az egyik lehetséges magyarázat az, hogy a nagy cégek mind nagyobb K+F kiadást és tevékenységet várnak el vezető beszállítóiktól.

Összeállította: Gonda György

- / 74	francia-matematika	N A	112 / -
73 / -	francia-német	N A	79 / -
96 / -	francia-számítástechnika	N A	112 / -
81 / -	francia-történelem	N A	90 / -
75 / -	gazdaságismeret	L A	72 / -
91 / -	gazdaságismeret	L D	- / 104
90 / -	gazdaságismeret-kommunikáció	N A	91 / -
79 / -	gazdaságismeret-német	N A	98 / -
79 / -	gazdaságismeret-számítástechn.	N A	106 / -
74 / -	gazdaságismeret-történelem	N A	110 / -
- / 120	hittanár-magyar	N A	82 / 82
72 / -	hittanár-német	N A	72 / 900
87 / -	hittanár-történelem	N A	74 / 72
88 / -	kémia	L A	- / 78
82 / -	kémia	L D	- / 88
- / 117	kémia-magyar	N A	90 / -
- / 120	kémia-matematika	N A	96 / -
93 / -	kommunikáció-magyar	N A	99 / 90
80 / -	kommunikáció-német	N A	97 / 88
- / 84	kommunikáció-számítástechnika	N A	91 / 82
- / 112	kommunikáció-történelem	N A	99 / 90
72 / -	kommunikáció-történelem	L A	75 / -
94 / -	könyvtár	L A	72 / -
72 / -	magyar	L A	72 / -
74 / -	magyar	L D	- / 72
77 / -	magyar-matematika	N A	88 / 80
84 / -	magyar-német	N A	89 / 81
86 / -	magyar-számítástechnika	N A	86 / 78
- / 104	magyar-történelem	N A	100 / 92
- / 104	matematika	L A	- / 84
74 / -	matematika-német	N A	84 / -
- / 80	matematika-számítástechnika	N A	92 / -
77 / -	matematika-testnevelés	N A	77 / -
82 / -	művelődésszervező	N A	78 / 72
90 / -	művelődésszervező	L A	73 / -
84 / -	német nyelvtanári	N A	89 / 81
- / 84	német nyelvtanári	E A	72 / 72
- / 76	német nyelvtanári	E D	- / 84
92 / -	német-számítástechnika	N A	94 / -
- / 72	német-történelem	N A	97 / -
- / 76	pedagógia	L A	108 / -
113 / -	pedagógia-számítástechnika	N A	87 / 79
72 / -	pedagógia-történelem	N A	107 / -
77 / -	rajz, vizuális kommunikáció	N A	107 / 97
82 / -	számítástechnika	E A	88 / -
- / 88	számítástechnika	L D	- / 96
- / 84	számítástechnika-történelem	N A	77 / -
- / 91	szociálpedagógus	N A	87 / -
- / 104	szociálpedagógus	L A	78 / -
72 / -	szociálpedagógus	L D	- / 120
74 / -	testnevelés	N A	82 / 75
- / 80	testnevelés	L A	80 / -
- / 96	testnevelés	L D	- / 72
72 / 72	történelem	L A	78 / 72
91 / -	történelem	L D	- / 80
72 / 72	<b>Gábor Dénes Főiskola</b>		
105 / -	műszaki informatika	N A	100 / 90
96 / -	műszaki informatika	T A	- / 70
- / 999	<b>GATE Gazdasági- és Társadalomtudományi Kar</b>		
73 / -	gazdasági agrármérn. (hat. túli)	L A	95 / -
- / 999	gazdasági agrármérnöki	N A	119 / -
72 / -	gazdasági agrármérnöki	L A	- / 84
72 / 72	gazdasági agrármérnöki	L D	- / 84
94 / -	humán erőforrás menedzser	T A	- / 93
- / 999	mérnök tanári	L D	- / 110
89 / -	munkavállalási tanácsadó	N A	103 / -
81 / -	munkavállalási tanácsadó	L A	- / 84
114 / 103	műszaki tanári	L D	- / 110
72 / 72	szakoktatói	L A	90 / -
72 / -	<b>GATE Kereskedelmi és Vállalkozási Akadémia</b>		
- / 999	vállalkozásszervező	N A	- / 105
- / 999	vállalkozásszervező	L A	- / 95
74 / -	<b>GATE Mezőgazdasági Főiskolai Kar, Gyöngyös</b>		
- / 72	gazdasági mérnöki	N A	124 / 112
- / 90	gazdasági mérnöki	L A	114 / -
	gazdasági mérnöki	T A	- / 78