

A Protonnal tárgyal a PSA

Irány a fejlődő országok piaca

98.7.23

Jean-Martin Folz, a francia PSA Peugeot/Citroën autógyári óriásvállalat elnöke megerősítette azokat a híreket, amelyek szerint cége előrehaladott tárgyalásokat folytat a malajziai Proton autógyár egyes részlegeinek megvásárlásáról. Az elnök szerint a versenyben maradáshoz a Peugeot/Citroën számára a jelenlegi szervezeti keretek hosszabb távon is megfelelnek, számottevő vál-

tozásra van azonban szükség a helyi gyártókkal való együttműködésben.

A fejlődő és a feltörekvő országok piacán a PSA a jövőben az eddiginél nagyobb részesedésre akar szert tenni, emellett fokozni kívánja szerepét a helyi gyártásban. Az autógyári konszern májusban – az eddigi 15-ről – 50 százalék plusz egy szavazatra növelte érdekelttségét a Sevel Argentina gyárban. A PSA

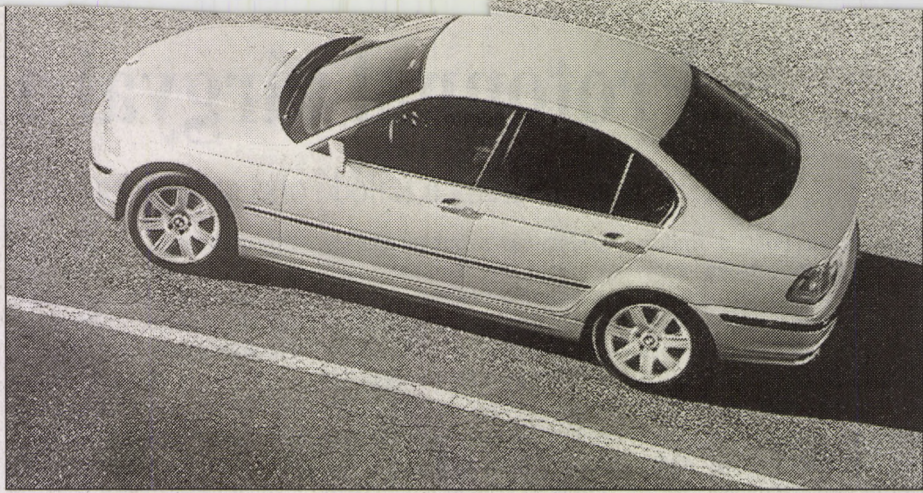
forgalmában a nyugat-európai piac részesedése jelenleg 84 százalék, ezt az arányt néhány éven belül 75 százalékra kívánják csökkenteni.

A csoporthoz tartozó Citroën vezérigazgatója úgy véli, hogy ötszázalékos piaci részesedés fenntartása a márka számára elegendő a jelenlegi márka-képviselési hálózat nyereséges működtetéséhez és a modellkínálat folyamatos fejlesztéséhez. A Citroën ré-

szesedése Nyugat-Európában – a hazai piacot is beleértve – jelenleg 4,9, Franciaországon kívül viszont csak 3,95 százalékos. A konszern másik márkája, a Peugeot a tavalyi évben a nyugat-európai autógyári piacon 6,5 százalékos részesedésre tett szert. Az idei esztendő első öt hónapjában ezt a részarányt sikerült 6,8 százalékra növelni.

• G. Gy.

ver Discovery típusú gépkocsit rendszeresített a rendkívüli esetekre. Mindenki jobban járna, ha a 3 tonnát is elvontatni képes járművek munka nélkül maradnának, de a nagy számok törvényéből következően fel kell készülni a legrosszabbra is. Magyarország útjain körülbelül 30 ezer gépkocsi fut a három márkából, többségük azonban nem a legújabb típus. Legyen bármilyen természetű a hiba, a kocsikat minden esetben megpróbálja a helyszínen megjavítani a hat városban – Budapesten, Pécsen, Szegeden, Kecskeméten, Miskolcon, Nyíregyházán – állomásozó, műhelynyi eszközt magával hordó szervizautó,



amely benzint és gázolajat is visz magával, hátha nincs olyan nagy baj... A kiszálláshoz elég egy telefonhívás a

06-20-420-000-s számra, és máris közel a segítség. Ha a bajba jutott jármű a helyszínen nem javítható, akkor a

legközelebbi márkaszervizbe vonatja a Discovery.

• N. Á.

98.9.23.

Ferrari-Maserati-házasság

A legendás sportautógyár, a FIAT tulajdonában lévő Ferrari nemrégiben arról adott számot, hogy az elmúlt évben számottevően növekedett az értékesített kocsik száma, valamint az adózás előtti nyereség. Az idei esztendőben távolról sem várhatóak a tavalyihoz hasonló sikerek, ugyanis a korábban bajba jutott Maserati-gyár „begyújtása” jelentős összegbe kerül. A FIAT ugyanis tavaly a Ferrari ellenőrzése és irányítása alá helyezte a Maseratit. Luca di Montezemolo, a Ferrari elnöke arra számít, négy év szükséges ahhoz, hogy ismét nyereséges legyen a patinás cég.

Tavaly a Maserati mindössze 700 autót gyártott, s ez is közrejátszott abban, hogy a Ferrari hat hónapra leállítat-

ta a termelést. A teljes átszervezést követően idén március végén kezdett újra termelni a Maserati-gyár, amely a tervek szerint az esztendő végéig ezer kocsit állít majd elő. Várhatóan a szeptemberi párizsi autószalonon mutatják be a nagyközönségnek a cég új kupémodelljét. Montezemolo elnök szerint a Ferrari és a Maserati a jövőben is megőrzi önállóságát, vagyis két külön cég marad. A Ferrari maximum 3500 szinte egyedi kocsit szándékozik gyártani évente, a Maserati pedig – az elnök reményei szerint – amolyan olasz Jaguárrá fog változni.

A tervek szerint 2002 körül a Maserati hatezer gépkocsit gyárt majd, s termékeivel jelen lesz a világ minden fontosabb autópiacán, beleértve az

USA-t is. Különböző jogi problémák miatt az elmúlt néhány évben a Maseratinak nélkülöznie kellett az amerikai piacot, a Ferrari azonban a márka újbóli bevezetésére készül az Egyesült Államokban. Egyébként tavaly a Ferrari bevétele minden korábbi rekordot megdöntött, s elérte az 1044 milliárd lírát (594 milliárd dollár), míg egy évvel korábban a cég bevétele 878 milliárd líra volt. Ami a bruttó nyereség alakulását illeti: az 1996-ban 12, tavaly viszont már 37,8 milliárd líra volt. Figyelemreméltó, hogy a Ferrari tavaly éves bevételének 15 százalékát fordította kutatásra és fejlesztésre. A Maserati újraindítása ellenére a Ferrari nyereséget vár az idei esztendőre is. A tervek szerint 3500

Ferrarit és 1000 Maseratit gyártanak. A Ferrari adózás előtti nyeresége várhatóan 60 milliárd líra lesz. Montezemolo elnök bejelentette, hogy a Ferrari F355-ös sportkocsijába a jövőben a cég Forma-1-es kocsijainak sebességváltóját építik be, s ez forradalmi változást hoz majd a gépkocsivezetésben. Az új sebességváltó több lehetőséget kínál: a sebesség kapcsolható a kormánykeréken elhelyezett gombok segítségével, illetve vezethető a kocsikormányos automataként is. Az új sebességváltó-rendszert a Ferrari a FIAT alkatrészgyártó részlegével, a Magneti Marellivel együttműködve fejlesztette ki.

Fordulj meg, megmondom, ki vagy!

Könnyű is, meg nem is autót vezetni Amerikában

Mint minden egyéb, a közlekedési normák is igen eltérőek a tengerentúli országokban. Hiba volna azonban azt gondolni, hogy az Egyesült Államokban aztán úgy élvezhetjük egy szabad ország szabad pályáját, ahogy az a filmekben látszik. Éppen ellenkezőleg. Aki Amerikában akar vezetni, annak a legtovábbnyitiztelőbb embernek kell lennie, különben...

Kár volna tagadni, hogy – elsősorban a hollywoodi akciófilmek alapján – az USA rendőreinek gyorshajtókkal szembeni eljárás módja hazánkban is közszájon forgó legenda. Pedig az elején min-

mutogatós brazilokat – úgy, hogy semmi esélyünk arra, hogy valami újat nyújtsunk.

Ezzel szemben attól mindenkit mentsen meg az isten, hogy a rendőrség szolgáljon meglepetéssel. A helyzet természetesen kizárólag annak ilyen rémisztő, aki rászolgál a kemény bánásmódra. Miután nem rendőrállamban vagyunk, anélkül hogy a járőr valami rendellenességet észlelne, meg sem állíthatja a kocsinkat. Ennek köszönhetően, aki tartja magát a szabályokhoz, az akár egy életen át sem találkozik rendőrökkel.

Ha viszont hibázunk, meg se próbálkozunk a hazai cse-

kérdezi, hogy beismerjük-e, amit elkövettünk. Függetlenül a válaszunktól, felveszi a rövid jegyzőkönyvet és utunkra bocsát. Helyszíni bírságról szó sincs, hiszen a büntetés mértékét eldönteni nem a járőr, hanem a jogban jártas bíró dolga. A rendőr ezért még csak a büntetés mértékét sem közli, bár esetleg megmondja, hogy körülbelül mire készülhetünk. Ugyanakkor külföldi jogosítvány esetében számíthatunk rá, hogy a rendőr azt bevonja. Ehelyett ad egy ideiglenes jogosítványt, ami az általa kiírt tárgyalás napjáig érvényes. A jogosítványunkért be kell menni, meg-

kulcsfontosságú vendéget, hogy eléjük tárhassák; íme, ilyen lesz a Ford, így igazodik a holnap követelményeihez és a változó vásárlói igényekhez. A cég azt szeretné, ha a következő években Henry Ford immár klasszikus jelmondata tényleg valósággá válna, vagyis mindenkinek lenne autója, természetesen lehetőleg Fordja. A nagyszabású kiállítás egyébként a következő hónapig tart nyitva, utána a Ford-palotát Berlin városa veszi át és kulturális központként hasznosítja.

• T. A.

Astra helyett Vectra

Nemrégiben az Opel Hungary bejelentette, hogy a régi Astra, vagyis az Astra Classic gyártását az idei év végén a szentgotthárdi evárból a

Az Audié lesz a Lamborghini

Néhány nappal azután, hogy a Volkswagen megvásárolta a brit Rolls-Royce-ot, a konszernhez tartozó Audi szándéknyilatkozatot írt alá a Lamborghini tulajdonosaival a patinás cég megvételéről. A sportautókat gyártó olasz vállalat részvényeinek 60 százaléka Suharto volt indonéz elnök legkisebb fia tulajdonában van, míg a tőzsdei és pénzügyi szolgáltatásokkal, valamint ingatlanfejlesztéssel foglalkozó malajziai Mycom cég 40 százalék tulajdoni hányaddal rendelkezik.

A hírek szerint az Audit a Lamborghini tulajdonosai ke-resték meg eladási szándékkal. Szakértők úgy látják: amennyiben a bolognai gyár teljes

egészében az Audi tulajdonába kerül, a várható vételár 200 millió márka körül alakul majd. De arról is szó van, hogy az Audi teljes tulajdonú leányvállalatként kívánja működtetni a Lamborghinit.

A felvásárlási szándék bejelentése után a frankfurti tőzsdén a VW árfolyama 1 százalékkal gyengült. Elemzők ezt annak tulajdonítják, hogy nem egységes a megítélés: előnyös lesz-e a VW számára a sportautógyár bekebelezése. Egyes vélemények szerint a konzervatív Rolls-Royce és a Lamborghini jól kiegészítik majd egymást, így a VW jó pozíciókra tud majd szert tenni a luxus-kategóriákban, ahol meglehe-

tősen magas a profitráta. Más vélemények szerint a két „új” autógyár egyidejű integrálása esetleg túl nehéz feladat lesz. A Lamborghini egyébként 310 dolgozót foglalkoztat, s a cég tavaly óta folytat üzleti tárgyalásokat az Audival, hogy tőle szerzi be a V8-as motorokat a Baby Diablo nevű új modell számára.

Nem kétséges, hogy a Lamborghini szinte elenyészően kis mértékben fog hozzájárulni a VW-csoport eredményéhez. Tavaly mindössze 200 Lamborghini talált gazdára, többségük a 350 ezer márkába kerülő Diablo modellből.

98-7-30 • G. Gy.



Corollát vásárolni mindig érdemes volt, idén nyáron azonban jobban megéri, mint eddig valaha! A modell megbízhatósága (TÜV '98), alacsony üzemeltetési költségei, az egész Európára kiterjedő 24 órás segélyszolgálat, a 3 év vagy 100 000 km garancia csak néhány a legközismertebb Toyota minőségek, szolgáltatások közül. Tekintettel a várhatóan különlegesen forró nyárra, a Linea Terra és Linea Luna felszereltségű modellek **légkondicionálóval** szerelvéskaphatók – egész nyáron* alapáron!

* júliusban és augusztusban

TOYOTA
EURO CARE
BIZTONSÁG A NAP 24 ÓRÁJÁBAN

Új Honda-gyár Nagy-Britanniában

98. 8. 6.

A Honda bejelentette, hogy 450 millió font befektetéssel új összeszerelő üzemet épít a nagy-britanniai Swindonban lévő autógyárában. A tervek szerint ezer dolgozót foglalkoztatnak majd, s 2000 végén kezdik meg a Civic kompakt modellek gyártását. Ezzel párhuzamosan bővítik és korszerűsítik a jelenleg ott működő motorgyárat és összeszerelő üzemet, ahol egy új kisautót fognak előállítani.

A swindoni gyár 1992-ben kezdte meg a termelést, jelenleg háromezer főt foglalkoztat, s évi 130 ezer kocsit állít elő. A bővítés és az új üzem felépítése nyomán ez a szám eléri majd 2002-re a negyedmillió egységet.

Szakértők szerint legkevesebb évi 200 ezer gépkocsit kell gyártani ahhoz, hogy a beruházás gazdaságos legyen. Egyébként a Honda ta-

valy 237 ezer autót értékesített Európában, ezt a mennyiséget 2000-ig 300 ezerre kívánja növelni.

Az elmúlt hónapokban több japán autógyár jelezte, hogy fokozni kívánja európai jelenlétét a következő években. A japán autóimportra vonatkozó európai mennyiségi kvóta, az alacsony árres és a magas szállítási költségek viszont a helyi gyártásra ösztönzik a japán cégeket. A Toyota például bővíteni kívánja nagy-britanniai gyárait, Franciaországban pedig évi 150 ezer autó előállítására alkalmas üzem létesítését tervezi. A Mitsubishi ugyancsak növelni kívánja a termelést a Volvóval közös hollandiai gyárában, ahol a japán Carismákat állítják elő.

Az idei év első három hónapjában a japán autógyárak részesedése az európai piacon 11,8 százalék volt, s nem

kizárt, hogy ez az arány 2005-re eléri majd a 15 százalékos értéket. A márciusban végződött pénzügyi évben az Európába irányuló japán autóexport 36 százalékkal nőtt, s elérte az 1,32 milliárd darabot. (Ugyanebben az időszakban az USA irányába 10,6 százalékkal bővült a japán autókivitel, ami összesen 1,29 milliárd egységet jelent.)

Szakértők szerint az európai autógyárak évi 5 milliárd darabos többletkapacitással rendelkeznek. Ezért a japán expanzió és ezen belül a kisautók irányába történő hangsúlyeltolódás még sok gondot okoz majd a kontinens autógyártóinak, különösen a kisautókra nagy hangsúlyt helyező francia cégeknek, amelyek igencsak függenek a jelenleg még védett regionális piacoktól is.

• G. Gy.

a 3 év vagy 100 000 km garancia csak néhány a legközismertebb Toyota minőségek, szolgáltatások közül. Tekintettel a várhatóan különlegesen forró nyárra, a Linea Terra és Linea Luna felszereltségű modellek **légkondicionálóval** szerelve kaphatók – egész nyáron* alapáron!

* júliusban és augusztusban

TOYOTA
EUROCARF
BIZTONSÁG A NAP 24 ÓRÁJÁBAN

• KOCSIS ÉS TÁRSA KFT 6500 **BAJA**, SZEGEDI ÚT 84. TEL.: 06-79-321-810 • NÁFRÁDI KFT 5600 **BÉKÉSCSAB**
• TOYOTA PEST 1107 **BUDAPEST**, SZÁLLÁS U. 20-22. TEL.: 260-1811 • EMIL FREY MAGYARORSZÁG KFT 1
250-3916 • SAKURA LINE KFT 1115 **BUDAPEST**, BARTÓK BÉLA U. 113. TEL.: 2030-766 • M3 AUTÓKERESKED
SZENTGYÖRGYFALVI ÚT TEL.: 06-52-387-655 • TOYOTA-EGER 3300 **EGER**, KÜLSŐSOR U. 8. TEL.: 06-36-426
GYŐR, PUSKÁS T. U. 2. TEL.: 06-96-325-600 • REÁLSZISZTÉMA AUTÓKERESKEDELMI KFT **MO HALÁSZTELEI**
TEL.: 06-62-341-628 • HERING AUTÓHÁZ KFT 5100 **JÁSZBERÉNY**, NAGYKÁTAI ÚT TEL.: 06-57-415-038 • K
EÖTVÖS ÚT 10. TEL.: 06-59-312-588 • TROMF KFT 6000 **KECSKEMÉT**, LADÁNYBENEI ÚT 1. TEL.: 06-76-320-62
BESENYŐI U. 8. TEL.: 06-46-313-258 • KOVÁCS AUTÓHÁZ 2200 **MONOR**, 4-ES FŐÚT 35. KM TEL.: 06-29-413-3
SZABOLCS U. 12. TEL.: 06-42-480-040 • TROSKA AUTÓHÁZ KFT 7627 **PÉCS**, NÉVTELEN U. 1. TEL.: 06-72-325-8
BALATON 8654, **SÁGVÁR**, FŐ U. 39., TEL.: 06-30-869-775 • TOYOTA-FUN MÁRKAKERESKEDÉS 9400 **SOPRON**
467-591 • ANGYALFI KFT 8000 **SZÉKESFEHÉRVÁR**, KADÓCSA ÚT 59. TEL.: 06-22-337-589 • SZEYOKO KFT 7
06-26-312-921 • AUTÓFÓKUSZ KFT 9700 **SZOMBATHELY**, KŐSZEGI ÚT. TEL.: 06-94-317-451 • AUTÓ GÓBI
FŐ ÚT 32. KM TEL.: 06-27-305-030 • AUTÓHÁZ VESZPRÉM KFT 8200 **VESZPRÉM**, BUDAPEST ÚT 72. TEL.:

General Motors-modellek Kínából

98.8.31.

Clinton elnök kínai látogatása előtt néhány héttel a General Motors vegyesvállalati megállapodást írt alá a senjangi FAW-Jinbei Automotive autógyárral Chevrolet S-10-es kisteherautók és Chevrolet Blazer terepjárók közös gyártásáról. Ugyancsak a GM kínai jelenlétét erősíti, hogy decemberben megindul a Buick személygépkocsik előállítására is egy, az amerikai óriásvállalat 50 százalékos tulajdonában lévő sanghaji üzemből. A nemzetközi autóiipari együttműkö-

dések ismerői számára a senjangi ügylet nem jelent újdonságot: a kisteherautók és terepjárók közös gyártásáról már 1992-ben megszületett a megállapodás, annak végrehajtását azonban különféle okok miatt felfüggesztették. A General Motors az akkor 132 millió dolláros beruházását most 230 millióra egészíti ki. Ezzel az újonnan létrejövő Jinbei GM Automotive Co.-ban az amerikai cég tulajdoni hányada a korábbi 30-ról 50 százalékra emelkedik.

A jelenlegi tervek szerint 2000-ben kezdődik majd az autók gyártása: az első esztendőben a kapacitás 4 ezer egység lesz, ezt hosszabb távon 50 ezer gépkocsira emelik fel. A kisteherautókkal és terepjárókkal a tervek szerint több piaci szegmenst fognak megcélozni, nevezetesen a honvédséget, az olajkutató vállalatokat, a bányatársaságokat, de a fizetőképes magánszemélyeket is. A későbbiekben szó lehet a termelés egy részének exportjáról is.

Rudolph Schais, a General Motors ázsiai igazgatója szerint a termelés kezdeti szakaszában az alkatrészek és részegységek mintegy 40 százalékát állítják majd elő Kínában, A későbbiekben természetesen törekedni fognak a helyi beszállítói kör szélesítésére. A Jinbei adózás utáni nyeresége 2003-ban elérheti a 700 millió jüant (1 dollár jelenleg 8,3 jüan), forgalma pedig meghaladhatja a 7 milliárdot. (Érdeemes megjegyezni, hogy a cég 2003-ban a tervek szerint 30

ezer gépkocsit gyárt majd.) A GM 1,6 milliárd dollárt investált az ugyancsak 50 százalékos tulajdonát képező sanghaji vegyes vállalatba, amely a tervek szerint decemberben kezdi meg a Buickok gyártását. Az üzem kapacitása évi 100 ezer autó. A világ első számú autóiipari vállalatbirodalmának egyébként Kínában összesen 18 vegyes cége van, s eddig több mint 2 milliárd dollárnyit fektetett be.

• G. Gy.

r Hírlapban!

S

állalat tulajdonában álló:

et személyesen benyújtani 1998.

38-00000000 sz. számlájára kell

magysága alapján – a felszámoló

JON RÁ A FOR

**Nyeremény 2 db belépő
a Hungaroringre augusztus 16-án
a Forma-1 Magyar Nagydíjra.**

**a Forma-1 Magyar Nagydíj előzetesét
az Autó Motor 16. számában,
a verseny beszámolóját a 17. számban**

Óriásberuházás a Saabnál

A Saab Automobile AB svéd-amerikai autógyártó vállalat nemrégiben bejelentette, hogy egymilliárd svéd korona (133 millió dollár) értékű fejlesztést hajt végre három svédországi gyárában. Ismeretes, hogy a Saab részvényei 50 százalékának a Wallenberg-birodalomhoz tartozó Investor Ab svéd befektetési társaság, másik felének pedig a General Motors a tulajdonosa. Ugyancsak bejelentették, hogy megkezdik az új 9-5-ös kombi gyártását. Robert Hendry vezérigazgató szerint a modellt az ősi párizsi autószalonon ismerheti majd meg a nagyközönség.

A hírek szerint a Saab – a GM-mel közösen – megkezdte három új alváz kifejlesztését, amelyek révén első ízben gyárthat majd sportkocsikat. A beruházások nagyobbik része a cég trollhettani üzemébe irányul, de kisebb összegek

jutnak a göteborgi sebességváltókat előállító üzemnek és a söderteljei motorgyárnak is.

A Saabot 1990 óta négyszer tőkésítették fel: a két tulajdonos az elmúlt 9 évben összesen 11,5 milliárd svéd koronát investált a vállalatba. A cég ennek ellenére deficitese, 1989 óta összesen 12 milliárd koronára vesztéséget halmozott fel. Az idei esztendő első négy hónapjában 36 400 Saabot értékesítettek, ami 14 százalékos növekedés az előző év azonos időszakához képest. Az eladott kocsikból 25 ezer Európában talált gazdára. A Saab 1998-ban összesen 120 ezer autó értékesítését tervezi. Az első félévet a modellváltás is jellemezte: a Saab 9-3-ast radikálisan átdolgozták, a modell piaci bevezetése pedig áprilisban történt meg. A Saab 9000 gyártása végleg befejeződött annak érdekében, hogy fokozhassák a 9-5-ös termelését. A

Saab vezetői úgy vélik, hogy a szoros együttműködés a GM-mel különösen érdekeltté teszi a céget a gépkocsik következő generációjának a kifejlesztésében és gyártásában. Amennyiben a vállalat új modelljei iránt jelentős lesz a kereslet, nem kizárt, hogy a Saabok egy részét a GM-üzemekben állítsák elő. Erre akkor kerülhet sor, ha a kereslet meghaladja majd a 2000-ben gyártani kívánt 150 ezret.

A jövő év fontos lesz a cég történetében, ugyanis egy korábbi megállapodás értelmében a GM-nek lehetősége nyílik az Investor 50 százalékos tulajdoni részét megvásárolni. Persze kérdés, hogy a GM kíván-e élni a lehetőséggel.

• G. Gy.

A oldalt szerkeszti:
Tar András

98. 9. 17.

A munkák az Európai Unió Bizottsága által a PHARE Program keretében a Magyar Köztársaság fejlesztésére biztosított segélyből és részben magyar költségvetésből valósulnak meg.

5. A versenykírási dokumentáció átvétele, információ:

Ajánlattételben érdekelt Vállalkozók további információt kaphatnak és megvásárolhatják a Versenykírási **ber 17-től, munkanapokon 10 és 15 óra között 60 000 Ft + 25 % áfa** vissza nem térítendő összeg bealábbi címen:

Pénzügyminisztérium Vám- és Pénzügyőrség Országos Parancsnokság
Beruházási és Elhelyezési Hivatal
H-1137 Budapest, Szent István krt. 18., 2. emelet
Tel.: (+36-1) 340-4341, 340-4344. Fax: (+36-1) 340-4338

A fenti összeget a PM VPOP Házi pénztárába (Bp., XII. Hajnóczy u. 7.) kell befizetni.

6. Versenyztetés előtti helyszíni bejárás:

A bejárás időpontjáról és a találkozó helyszínéről a Megbízó minden Ajánlattevőt írásban (telefax) legalább egy héttel.

7. Ajánlati Biztosíték:

Az Ajánlati Biztosíték összege 5 000 000 Ft, melyet bankgarancia formájában kell az Ajánlattal együtt be

8. Az ajánlatok beadása:

Az ajánlatot nem később, mint **1998. november 2-án 8.00 óráig** kell személyesen vagy ajánlott küldemény

Pénzügyminisztérium Vám- és Pénzügyőrség Országos Parancsnokság
Beruházási és Elhelyezési Hivatal
H-1137 Budapest, Szent István krt. 18., 2. emelet

9. Az ajánlatok felbontása:

Az ajánlatok felbontására az Ajánlattevők képviselőinek jelenlétében **1998. november 2-án 12.00 órakor** címen.

Jól megy a Renault-nak

Kimagasló első félévi eredményekről adott számot nemrégiben a Renault, a cég 4,44 milliárd frank (778 millió dollár) nettó nyereségre tett szert. Egy esztendővel korábban ez az összeg nem haladta meg az 1,67 milliárd frankot. Az sem elhanyagolható tény, hogy a Renault első félévi nettó profitja valamivel több mint kétszerese volt a Peugeot-Citroën csoporténak.

A Renault forgalma az első félévben 21,6 százalékkal bővült, s megközelítette a 122 milliárd frankot. Az értékesítés, valamint a nyereség látványos növekedése szakértők szerint elsősorban a Mégane, a Clio II és a Kangoo modellek piaci sikerének köszönhető. A Renault az első félévben több mint egymillió személykocsit és úgynevezett

könnyű kereskedelmi járművet értékesített a világon; minden 10 eladott Renaultból hét Franciaországán kívül talált gazdára. A haszonjarművek értékesítése 20,4 milliárd frank bevételt hozott, 27,8 százalékkal többet, mint egy évvel korábban.

Az előrejelzések szerint Nyugat-Európában idén 3,4 százalékkal bővül az új autók piaca. A Renault számára ez azt jelenti, hogy igencsak erőteljesen növekedhet a cég üzemi nyeresége. A kedvező első félévi eredményekkel egy időben azt is bejelentették, hogy a Renault kereskedelmijármű-üzletágának új elnöke Patrick Faure lesz, akinek elődje, Shemaya Lévy a Renault-csoport ügyvezető alelnöki székét foglalja el.

• G. Gy.

98. olt. 8.

A Honda CR-V Real-time különle
útviszonyok mellett csak az els
nyelmessé és gazdaságosabk
Amennyiben valamelyik kerék
automatikusan összkerékajtásu
A Honda CR-V kényelmes, g
akadályt nem ismerő, dinamikus

Minden HONDA modellre 2 év kilométer-megkötés nélküli garanciát biztosítunk.

HONDA márkakereskedők:

Bp., III. ker. **HONDA Autóház-Fehér**, Bojtár u. 46-48. Tel.: 367-0078 Kaposvár, **HONDA**
Bp., III. ker. **Ventura Kft.**, Szépvölgyi út 61. Tel.: 250-7968 Kecskemét, **HONDA**
Bp., X. ker. **HONDA Éles**, Jászberényi út 38. Tel.: 262-1340 Kőrmend, **HONDA**
Bp., XI. ker. **HONDA Buda**, Budaörsi út 60. Tel.: 310-2866 Miskolc, **HONDA**
Bp., XI. ker. **HONDA Grohoczky**, Fehérvári út 130. Tel.: 204-7703 Nyíregyháza, **Ú**
Bp., XIII. ker. **RM-Royal Motor Kft.**, Frangepán u. 46. Tel.: 140-2378 Pécs, **Ste-Ba**
Bp., XVI. ker. **HONDA Szabó**, Rákosi út 207. Tel.: 405-2923 Salgótarján, **HC**
Bp., XVIII. ker. **HONDA Szallerbeck**, Üllői út 812. Tel.: 291-5555 Sopron, **Novu**
Baja, **HONDA Balla**, Dózsa Gy. út 153. Tel.: (79) 322-992 Szeged, **HONI**
Balatonalmádi, **HONDA Kőfalvi**, Fűzfői út 156. Tel.: (88) 431-070 Székesfehérvár
Balatonlelle, **HONDA Kenéz**, Vágóhíd u. 1. Tel.: (20) 213-951 Szolnok, **HON**
Debrecen, **Főnix Rt.**, Kassai u. 27. Tel.: (52) 414-338 Szombathely,
Ercsi, **HONDA Ercsi**, Rákóczi u. 44. Tel.: (60) 391-238 Tatabánya, **HO**
Győr, **Flick Kft.**, Baross G. u. 63. Tel.: (30) 473-597 Vác, **HONDA**
Jászberény, **HONDA Fedor**, Nagykátai u. 29. Tel.: (57) 415-148 Veszprém, **Hon**
Zalaegerszeg, **H**

HONDA HUNGARY Kft. 2040 Budaörs, Törökbálin

98.11.5.

Autógyárak és az orosz válság

A világ vezető autógyártói a Moszkvában nemrégiben megrendezett autószalonnán alkalmából megerősítették hosszú távú elkötelezettségüket az orosz piac, valamint az ország autópárának fejlesztése iránt. A mély gazdasági és pénzügyi válság azonban rövid távon igencsak óvatossá tette a nagyívű oroszországi projekteket megfogalmazó külföldi autógyárakat.

Roberto Testore, a FIAT Auto vezérigazgatója a Financial Timesnak úgy nyilatkozott, hogy cége nem áll el attól a 800 millió dolláros tervtől, amely évi 150 ezer gépkocsit előállító vegyes vállalat alapítására irányul. A vezérigazgató szerint az orosz autópiacon továbbra is bővülő fizetőképes keresletre lehet számítani. A beruházást a FIAT közép-távú szándékozások megvalósítan.

Ismeretes, hogy a torinói cég az orosz Gazdal Jelcin elnök februári római látogatása idején állapodott meg a vegyes vállalat létrehozásáról. Az új vállalat neve Nyizsgorod, s a tervek szerint szalon- és középkategóriás kocsikat gyárt majd. (Az eredeti tervek szerint az első

kétezer kocsinak még az idei év vége előtt le kellene gördülnie a gyártósorokról, de ennek már meglehetősen kicsi a valószínűsége.) A közös vállalkozásban a FIAT és a Gaz 40-40 százalék tulajdoni hányaddal rendelkezik, az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank (EBRD) pedig a részvények 20 százalékát tudhatja magáénak.

Valamelyest lelassultak a Ford tárgyalásai orosz partnerével – a szentpétervári Russky Diesel céggel –, amelyek személyautók és kisbuszok közös gyártására irányulnak. A Ford szerint a projekt továbbra is él, a detriti központú vállalatbirodalomnak azonban orosz partnerével együtt pontosítania és módosítania kell a tervezett közös vállalkozás üzleti tervét.

A Renault ugyancsak meg akarja valósítani azt az 1997 novemberében bejelentett tervét, amely szerint gépkocsikat akar gyártani egy orosz céggel. A francia nagyvállalat nemrégiben állapodott meg kooperációs partnerével, a moszkvai önkormányzattal abban, hogy létrehozzák az OAO Avtoframos üzemet.

Ismeretes, hogy a moszkvai városi hatóság a többségi tulajdonosa a meglehetősen rossz pénzügyi és műszaki helyzetben lévő Moszkvics autógyárnak. A tervek szerint az új vegyes vállalat a Moszkvics-gyár területén termel majd. Az együttműködő partnerek 420 millió dolláros beruházást hajtanak végre, s az új autógyár – a termelés felfutása után – évi 120 ezer gépkocsit állít majd elő. A megállapodás értelmében a Renault és a moszkvai önkormányzat még az idei esztendő vége előtt 10-10 milliós dollár készpénzzel és épület apportálásával megkezdni a vegyes vállalat feltőkésítését.

A General Motors és az igencsak eladósodott Avto-vaz (Lada-művek) tárgyalásokat folytat olyan vegyes vállalat alapításáról, amely kizárólag az orosz piac számára gyártana kocsikat. Amennyiben a tárgyalások sikerrel zárulnak, akkor a két cég együttesen fejleszti ki azt a modellt, amelyből Togliattiban évi 100 ezer egységet szándékoznak majd előállítani.

Piacról piacra

Tiszta a fővárosi autópiac

Két-három évvel ezelőtt még gyakori volt, hogy a rendőrség odaállt egy-egy kiválasztott autóhoz, és mert eladója nem tudta kellő igazolásokkal bizonyítani tulajdonjogát, a járművet egyszerűen elszállította. Ebben az esztendőben már csak elvétve lehetett ilyen esetet találkozni a fővárosi autópiacra. Az történt ugyanis, hogy a Falcon ellenőrző berendezések minden bejáratú kapunál abszolút pontossággal szűrik ki a gyanús járműveket. A számítógépes rendszámfelismerő megjelenése utáni egy-két hétvégén valamelyest csökkent az eladásra hozott autók száma, de rövid idő alatt mindenki megszokta, hogy jobb egy tiszta piac, ahol könnyebb eladni a portékát.

Április óta tehát a fővárosi autópiac egyre népszerűbb, s most már nemcsak magánszemélyek jönnek ki a hétfégen, hanem az autókereskedők is nagyobb teret kérnek maguknak: a márkaképviselek közül kora őszől már jelen van a Seat, az Opel, a Peugeot és a Daewoo is. Ugyanakkor a piacon egy 1500 négyzetméteres létesítmény beruházását kezdték meg, s a 150 méter hosszú szalonsoron újabb márkák jelenhetnek meg. Meg kell jegyezni, hogy a kereskedők jól ápolat használt kocsikat kínálnak, csak győzzenek a vevők válogatni.

Mi is ezt tettük: ezúttal kizárólag a kereskedők készletét vettük számba, mégpedig azok közül is a jobbakat. Első látásra is jól ápoltnak és kifogástalanak tűnt a nem egészen nyolcéves Honda Civic 1,5i, amelyet első tulajdonosa adott be eladásra. Egy vevő alkut kínált, s végül az egymilliós határnál meg is állapodtak. Ragyogott a Corsa 1,4-es is, amely ugyancsak első tulajdonosától került a piacra, teljesen hibátlan állapotban. Ez a kisautó nyolc év alatt mindössze 60 ezer kilométert futott, amit kárpítja és külleme is alátámasztott. Meglepően alacsonynak tartottuk irányárát, amely 790 ezer volt.

Sokalltuk viszont a 85-ös Opel Kadett 1,6-os dízel árát: a kocsi már elmúlt 13 éves, s több mint félmilliót kértek érte. Egy 1981-es VW Jetta pedig azért keltette fel a figyelmünket, mert ennyi idő alatt állítólag csak egyetlen tulajdonosa volt. A forgalmi adatainak ilyenkor érdemes utánanézni, már csak azért is, mert ez a szolgáltatás ugyancsak a helyszínen igénybe vehető.

Azt már csak megemlíjtjük, hogy a korábban beharangozott zálogház már működik, sőt az első árverezésre november hónapban sort kerítenek. Lehet tehát autóra is licitálni.

• Zelman Ferenc

Heti árszondánk

A Magyarországon működő márkaképviseletek újautóárai mostanában olyan rövid

tünk megpróbálja hétről hétre követni a piaci tarifákat, természetesen márkák szerinti bontásban. A táblázatunk

Átfestett

Saabot a Po

Október végétől a svéd Saab

Öss

Típus

Opel As
Opel Ve
Jaguar
Honda A
Renault
Renault
Toyota C
Honda C
Toyota C
Mitsubis
Mercede
Nissan F
Ford Esc
VW Jetta
Nissan F
Honda J
Opel Kad
Nissan S
Mitsubis
Peugeot
Honda C
Renault
Renault
Opel Kad
Audi 80
Mercede
Toyota C
BMW 52
Toyota C
Honda F

Végéhez közeledik a General Motors Saab-bőjtje

98.11.5.

A felerészben a General Motors-tulajdonban lévő Saab már a jövő évet tervezi: kínálatának szélesítését fontolgatja, a termelést pedig várhatóan 20 százalékkal fogja növelni. Ezek és számos más lépés azt szolgálják, hogy a Saab végre tartósan nyereséget termeljen svéd és amerikai tulajdonosai számára.

A vállalat vezetősége nemrégiben háromnapos stratégiai megbeszélésen vett részt, ahol többek között döntés született a termelékenység emeléséről, valamint az amerikai értékesítési hálózat megerősítéséről. Minden jel arra mutat, hogy az idei esztendőt is veszteséggel zárja a Saab, biztató jel azonban a jövő számára a második félév eredményének várható alakulása: 1998 második hat hónapja már nyereséges lesz, s ez elsősorban az új 9-5-ös modell iránti kereslet gyors növekedésének köszönhető.

Robert Hendry vezérigazgató szerint a Saab a jövő év

egészében nyereséges lesz, s az értékesítés várhatóan eléri majd a 30 milliárd svéd koronát (8,2 milliárd dollár), a működési nyereség pedig 180 millió korona körül alakulhat. Meglehetősen szerénynek tűnik ez a profit, de már nyereség és nem veszteség, s egyúttal azt is jelzi, hogy a Saabnál valószínűleg véget ért a hosszú és fájdalmas reorganizáció szakasza.

A Saab tulajdonának 50 százaléka 1989-ben került a GM-hez. Az amerikai óriásvállalat és az ugyancsak 50 százalékban tulajdonos svéd Investor az elmúlt 10 évben 11 milliárd korona beruházást hajtott végre a cégben. A várt eredmények azonban elmaradtak: a vállalat egy évtizede veszteséges, az összesített veszteség értéke 12 milliárd korona, s egy évtized alatt négyszer kellett tőkeemelését végrehajtani. A GM egyik vezetője szerint tíz évvel ezelőtt a svéd autógyár a szükségesnél háromszor több munkást

foglalkoztatott, naponta a létszám 30 százaléka hiányzott a munkahelyéről, s a cég nem rendelkezett marketingköltségvetéssel. A reorganizáció során a dolgozók számát 15 ezerről 9500-ra csökkentették, a gyártási darabszám pedig évi 93 ezerről 120 ezerre növekedett, jövőre pedig eléri majd a 145 ezer egységet. Az egy autóra jutó gyártási idő rövid időn belül a jelenlegi 40-ről 30 órára fog mérséklődni.

A Saab új pénzügyi igazgatója Detroitból érkezett, s úgy véli, hogy a vállalatnak két alapplatformon kell gyártania, az egyik kizárólag a Saabé, a másik pedig a GM-é. A vezérigazgató és a pénzügyi direktor tervei szerint a Saab termelése 2000-ben eléri a 150, rövid idő múlva pedig a 180 ezer kocsit. A cégvezetés véleménye szerint az eredmények csak akkor jelentkeznek, ha sikeres lesz a 9-5-ös kombiváltozatának jövő évi bemutatkozása, valamint a 9-3-as-

ból kialakított sportkocsi. Amennyiben az előre jelzettnél nagyobb mértékben növekszik a Saabok iránti kereslet, a svéd gyár évi 180 ezer darabos termelési kapacitását egyelőre nem bővítik, hanem valamelyik GM-üzemben végznek majd összeszerelést. Rövid időn belül befejeződik a márkakereskedői hálózat bővítése is az USA-ban, ahol hamarosan Saab-dírelek kínálják majd a márkát. Szakértők véleménye szerint nem kizárt, hogy a GM már jövőre növelni fogja tulajdoni hányadát a Saabban. Az sem utolsó szempont, hogy szeretné eddigi befektetéseit minél nagyobb mértékben viszontlátni. Elemzők szerint nem esélytelen a GM a többségi tulajdon megszerzésében, ugyanis a Wallenberg-csoporthoz tartozó Investor hajlandó tárgyalni tulajdoni része csökkentéséről.

A legújabb modellnek, a teljesen átformált Toledónak is itt ringatják a bölcsőjét. Kifejlesztésére és a gyártás beindítására 700 millió német márkát fordított a Seat, illetve a háttérben működő VW-csoport. A végeredmény egy ízig-vérig mediterrán alkotás lett, kitűnő és értékes műszaki tartalommal. A Seatnál ezt a kocsi új korszak nyitányaként is emlegetik. Mint mondják, végre szeretnének kilépni a licenogyártók nem feltétlenül hálás szerepéből és bebizonyítani, hogy a márka a jónevű konzernrokonoktól függetlenül is élet- és piacképes. Az új Toledóval egyébként a gyár a korábbiól eltérő célcsoportot kíván meghódítani, az úgynevezett D-szegmens (középkategória) igényes közepretegét, valahol a Golf IV-es és a Passat között, ott, ahol nemrég a VW Bora is csatába szállt.

Míg a korábbi Toledo, jól kihasználható óriási csomag-tartójával, a családi kocsi

**A MELLÉKLETET SZERKESZTI:
TAR ANDRÁS**

praktikumát hangsúlyozta, a mostani a sportos életérzést, az elegáns megjelenést és a dinamizmust ígéri. A 4,4 méteres kocsiszekrény első váz-latait a céggel hagyományosan együttműködő olasz Giugiaro vetette papírra, a végleges dizájn azonban házon belül, a sitgesi formatervező stúdióban formálódott ki. Ami a műszaki tartalmat illeti, azt is hazai pályán, a Martorelli Seat Centro Técnicóban hozták össze, természetesen nagyrészt a konzern jól bevált egységeinek felhasználásával.

A benzin- és dízelmotorok, a váltók ugyanazoktól a beszállítóktól érkeznek, amelyek a VW, az Audi vagy a Skoda termelőegységeit is el-látják, és az is természetes, hogy a szerkezeteket hordozó platform szintén közös. Ugyanarra a padlóra épül az új Toledo, amire a Golf IV-es vagy a Skoda Octavia. Ami viszont a felépítményt illeti, az szintisza spanyol. Kelle-mes, mediterrán ízléssel tervezett tágas utastér, igényes kárpitozás, kifogástalan ergonomiájú ülések és kezelő-

szervek, s ami a legfonto-sabb, precíz és igényes össze-szerelés.

A sajtóbemutató kereté-ben lebonyolított néhány száz kilométeres első menet-próbán a Toledo technikája is kitűnőre vizsgázott. A precíz és feszes futóművet kitűnően hangolták össze a temperamentumos motorokkal, az autó még határesetekben is neutrálisan viselkedik, hatásosak a fékek, a beépített biztonságtechnika pedig szintén a kategória élvonalát példázza. A két nagyméretű első légzsák mellé rendelhetők oldallégzsákok, míg a pirotechnikai elven működő övfeszítők minden üléshez szériá-ban járnak, s a biztonsági fej-támla is az alapfelszereltség része.

Valamennyi új Toledóban ott van a biztonságot ígérő ABS fék, az elektronikus fékerőelosztó (EBV), a két nagyobb motorizáltságú model-be pedig már az EDS névre hallgató elektronikus differenciálzárat is beszere-lik. A kerekek kipörgését megakadályozó TCS auto-matika külön rendelhető a

V5-ös, illetve a 110 lóerős TDI Toledóhoz, s ugyan-ezekbe a VW- és Audi-prog-ramban szereplő ESP menet-stabilizációs szerkezetet is beépítik. Az autó gazdag fel-szereltségéhez természetesen valamennyi változat eseté-ben hozzátartozik a szervokormány, a központi zár, az elektromosan működtethető ablakemelő, az állítható ma-gasságú kormány és a 15 co-los keréktárcsa.

Az új Toledo kivitelét te-kintve is változatos. A vi-szonylag kevés extrát tartal-mazó alapváltozatot Stella néven forgalmazták majd, ezt követi a Sport verzió, majd a luxus módon adjusztált Signum. Ráadásként létezik egy V5 típusjelzés is, valamennyi olyan különle-ges tartozékkal, ami a többi-ből hiányzik. Szintén gazdag az új középkategóriás spa-nyol kocsi motorválasztéka. A sort a 100 lóerős, könnyű-fém, 1,6 literes benzinmotor nyitja, ezt követi a 20 sze-lepes, 1,8 literes, 125 lóerős aggregát, majd extra ajánlat-ként a 2,3 literes hengerür-tartalmú, 150 lóerős V5-ös.

Profitriadó a Volvónál

Október utolsó napjaiban a Volvo bejelentette, hogy 1998 első kilenc hónapjában 27 százalékkal csökkent adózás előtti nyeresége, s nem kizárt, hogy a cég emiatt a termelés korlátozására kényszerül. A vállalati statisztikák szerint az első három negyedévben a nyereség 7,79 milliárd svéd koronára (997 millió dollár) esett vissza, miközben az értékesítés 15 százalékkal, 150 milliárd koronára bővült. (Érdemes emlékeztetni arra, hogy az első kilenc hónapra a szakértők legfeljebb 15 százalékos nyereségzsugorodásra számítottak.)

Leif Johansson vezérigazgató szerint a kedvezőtlen eredmény kialakulásában szerepet játszott a cég költséges reorganizálása, az új modellek (például az S80) bevezetésének magas költsége, valamint a nem eléggé széles termékválaszték. A vezérigazgató úgy véli, cégének alkalmazkodnia

költségeket a kisebb termelési volumenhez kell igazítani. A harmadik negyedévben a Volvo mintegy 70 millió koronás költséggel bezárta egyik összeszerelő üzemét a kanadai Halifaxban, s várható, hogy jövőre 30 százalékkal mérsékli a termelést braziliai teherautógyárában.

A cég az első három negyedévben 6720 autóbust értékesített, ezen a területen 13 százalékos a növekedés. Az emelkedő termelési költségek miatt a buszüzletág nyeresége csak 345 millió korona volt. Teherautóból kilenc hónap alatt csaknem 60 ezer darabot értékesítettek, ami 26 százalékos növekedés. Az előrejelzések szerint az utolsó negyedévben viszont jelentős visszaesés várható a teherautók értékesítésében. Az építőipari gépek és berendezések eladásának értéke 13,7 milliárd korona.

rakodótérrel töltik ki. Kívül-
ről nézve a Multiplát, a meg-
hökkenítő formát leginkább a
motorháztér hangsúlyozza.
Az erőforrást egy „delfinorr-
ba“ rejtették, ami határozot-
tan megtöri az utastér bubo-
rékszerű jellegét és diszhar-
monikussá teszi az egész au-
tót. A furcsa fazonba vagy
azonnal beleszeret az ember,
vagy élete végéig képtelen
megszokni a „másságot“.

Azt, hogy egyelőre a FIAT
sem látja pontosan a Multipla
jövőjét, a gyártásra vonatkozó
terv is jelzi. A torinói Mirafiori
gyárban, ahol a sajtóbemuta-
tóval egy időben indult meg a
Multipla futószalagja, évente
60 000 családi kisbuszt tervez-
nek legyártani. Olaszország-
ban már novembertől árulják
az új modellt (nagyjából a VW
Golffal azonos áron), a nem-
zetközi porondra pedig
1999-től lépnek ki vele. A ma-
gyarországi márkaképviselő
elképzelése szerint itthon
évente körülbelül 100 Multipla
találhat gazdára, a kétféle
modell ára 3,5 és 4 millió forint
körül várható.

rában lép színpadra. A
rét alapvetően biztosítja, hogy
csupán néhány formai elem-
ben különbözik az idén Az Év
Transzporterének választott
Mastertől. A hasonlóságra
magyarázatot adhat, hogy a
két jármű Franciaországban,



Újabb Rover-gyár épül

98.
12.3

A BMW és a tulajdonában lévő brit Rover a közelmúltban bejelentették, hogy újabb autógyár épül az Oxford melletti Cowleyban, ahol már működik egy hatalmas Rover-üzem. Az új helyszínen a tervek szerint 2002-ben kezdik meg a termelést: a BMW 3-as szériájához hasonló nagyságú kocsikat állítanak majd elő, ezek az autók jelenleg R41 kódnévre „hallgatnak”.

A beruházás nyomán ismételten megkétszereződik a Cowley gyártelep kapacitása, ahol a háromezer munkás évi negyedmillió kocsit fog előállítani. A cég egyébként itt eddig 400 millió fontos beruházást hajtott végre, ehhez jön az új üzem 120 millió fontos investíciója, valamint az új kocsik kifejlesztésére szánt 300 millió font. Érdeemes megjegyezni, hogy a Rover most nyolcszáz fővel bővíti a létszámot, mivel hamarosan megkezdí a jövő tavasszal piacra kerülő Rover 75-ös modell gyártását. A kocsit október második felében mutatták be a birminghami autószalomon, s a fejlesztés, valamint a gyártás felszerszámozása mintegy 700 millió fontjába kerül a Rovernak és német anyacégének.

Az R41-es projekt viszont a BMW-től és a Rovertől összesen több mint egymilliárd font beruházást igényel, ezt az összeget az új modellek kifejlesztésére és ezek gyártási kapacitásának meg-

teremtésére fordítják. Doug Dickson gyárigazgató szerint a kapacitásbővítés is bizonyítja, hogy a BMW igencsak elkötelezett a Rover irányába, annak ellenére, hogy az erős angol font és a kiöregedő Rover 200-as és 400-as modellek termelésének csökkentése nyereségességi gondokat okozott a cégnél.

A Rover 75-ös az Audi A4-es modelljének és a Mercedes C-osztálynak lesz a versenytársa. A fejlesztők és a cégvezetés véleménye szerint az új kocsik legalább annyit tud, mint versenytársai, mellette szól viszont, hogy valamelyest olcsóbb azoknál. A tervek szerint a Rover évi 125 ezer kocsit állít majd elő, ez a mennyiség kétszerese a kifutó 600-as és 800-as modellek termelésének. Nem kizárt, hogy a darabszám még az új kapacitás belépte – tehát 2002 – előtt eléri az évi 150 ezer egységet. A következő két esztendőben szerte a világon mintegy 110 képviselő forgalmazza

majd a Rover 75-öst, s a tervek szerint a kocsik 70 százaléka exportra kerül.

Újdonságot jelent, hogy a Rovernek az új modell kapcsán sikerült számottevően csökkentenie a beszállítók számát. A 600-as és a 800-as gyártásában még mintegy 450-en vettek részt, a Rover 75-ös előállításában már csak 170-en. Ezek 30 százaléka a BMW-nek is beszállítója, így beérőben van a német cég azon terve, hogy a költségek csökkentésének további fontos forrása a közös beszerzés.

A jelenlegi Rover-modellekre gyártásának csökkentése bizonyos félelmeket váltott ki az autóiipari munkások brit szakszervezetében. Noha a cég biztosította az érintett szakszervezeteket arról, hogy termelését nem kívánja külföldre telepíteni, az érdekvépviseletek mégis attól tartanak, hogy a tartósan erős font, valamint a modellváltás ígéretei felülvizsgálatára készítheti a cégvezetést. Más szavakkal: a szakszervezet szerint nem elképzelhetetlen, hogy az R41-es gyártása nem Cowleyban kezdődik meg, tehát a tervezett beruházást sem ott hajtják majd végre.

Piacról piacra

Mennyit ér ma az aut

Manapság minden piacon gyakorta elhangzik ez a kérdés, s elsősorban az teszi fel, aki először megy ki a piacra, hogy megpróbálja eladni autóját. Az ilyen embert azonnal kifigyeli a tapasztalt vásárló – még hamarabb a nepper –, mert ez az autós először bezárja kocsját és alaposan körülnéz. Összeírja azokat az autókat, amelyek korbán és küllemben közel állnak a sajátjához, visszavonul és kialakítja az általa megálmodott irányárát. A kalkulált ár vagy azonos vagy nem a kocsi valós értékével, de az mit sem számít, ő ennyit akar.

Kinek mennyit ér az autója, azt nem az előbbi módon kellene meghatározni. Először is döntő momentum, hogy az eladásra szánt kocsi melyik évjáratból származik, s az évjárat közel vagy messze esik a gyártott típus kiadásának kezdetéhez vagy végéhez. Az irányár meghatározásában döntő szerepet játszik az is, ha az adott típust már nem gyártják, s azt egy új modell váltotta fel. Amennyiben egy változatot túl rövid ideig futott a szalagon, az is értékcsökkenő tényező. Ilyen például a FIAT Tipo 1,9 TD, amelyet csak három évig gyártottak, s amely hároméves korára már akkor háromszázszázötven százalékos értékvesztést szenvedett. Pedig senki sem vitatta, hogy ez az autó jó volt. Ma már alig van belőle a piacon, s 600-700 ezerért is meg lehet vásárolni. Az egy évvel tovább gyártott 1,7-es dízelt viszont magasabbra értékelik.

Minden érték meghatározásnál döntő lehet, hogy az autót milyen körülmények között használta első tulajdonosa,

nak üléseit, belső berendezéseit. Fontos szempont a motor állapota, az extrák listája, a biztonsági felszerelések sora, bár mérlegelés tárgya, hogy mindez mennyivel növeli meg az eszmei értéket.

Például egy Ford Fiesta 1,1 C, amely katalizátorral szerelt és még nem múlt el hatéves, ma is jól tartja az árát. Az 1993-as autó irányárát – az Eurotax Kft. útmutatása alapján – 883 ezerre taksálta volna a vevő. Nem így az autó első tulajdonosa, aki a hat év alatt csak 60 ezret futott a piros Forddal, garázsban tartotta, több extrával is felruházta, s ezért 950 ezerre tartotta a kocsit. A reális ár valahol a kettő között lehet, de a Fiesta első gazdája nem engedett a kiírt összegből. Ezért a pénzért viszont egy évvel fiatalabb Fiesta is kapható, ezért nem jött létre az üzlet.

Hasonló volt a helyzet egy FIAT Panda 750 L esetében. Az érték meghatározása kapcsán a kocsi második tulajdonosa elmondta, hogy az autó biztonságosan vesz részt a közlekedésben, és a jövőre esedékes második műszaki vizsgára alig kell költenie az új tulajdonosnak. Ez utóbbit kétségbe vonta a leendő vevő, mert ez a típus – mondta némi indulattal – közismerten igen szervizigényes. A kis autót '92-ben helyezték forgalomba, a következő évben pedig már nem gyártották. Az Eurotax táblázata szerint 506 ezret ér, a szóban forgó fehér és valóban hibátlan autóért mégis 580 ezerre számított első tulajdonosa, és az árból nem is engedett.

Össz

Típus

Ford Esco
Ford Fiest
Citroën AX
Lancia Y
Mazda 12
Mazda 32
FIAT Panc
Honda Civ
Ford Fiest
Ford Fiest
Ford Orion
Citroën AX
Daihatsu C
Daihatsu A
Ford Esco
Ford Fiest
Ford Fiest
Opel Cors
Toyota Sta
VW Polo 1
Suzuki Swi
Ford Fiest
Skoda Feli
VW Polo 1
Seat Ibiza
Skoda Fa

Nagy nyereségre számít a VW

1998.

Európa legnagyobb autógyártójának vezetői nemrégiben közölték, hogy a vállalatcsoport idei nyeresége várhatóan számottevően felülmúlja a tavalyi profitot. A közzétett adatok szerint az esztendő első kilenc hónapjában a VW – az előre jelzett 50 százalékhelyett – 76,9 százalékkal tudta növelni nyereségét.

A Volkswagen az első három negyedévben 99,95 milliárd márkás – a tavalyihoz képest 19 százalékkal magasabb – forgalom mellett 1,51 milliárd márkás nettó nyereséget ért el. Szeptember vé-

gégig a vállalatbirodalom összesen 3,53 millió darab új személyautót értékesített, ez 10,9 százalékos növekedést jelent. A német autóipar elemzőinek véleménye szerint ez öt év óta a legnagyobb arányú növekedés.

A világ számos részén az év eddig eltelt részében jelentősen csökkent a fizetőképes kereslet az új gépkocsik iránt. A VW ezt a negatív piaci irányzatot nem érezte meg, ugyanis a visszaesést ellensúlyozta az erős európai, illetve az ismét növekvő németországi kereslet. Otthon mint-

egy 811 ezer autót értékesítettek, vagyis 12,7 százalékkal többet, mint egy évvel korábban. A hazai keresletnövekedés elsősorban az alacsony inflációnak, valamint a foglalkoztatási helyzet érezhető javulásának tudható be.

Ugyanebben az időszakban külföldön az egy évvel korábbanál 10,3 százalékkal több VW kocsit értékesítettek. Ez az eredmény azért is figyelemre méltó, mert az év első kilenc hónapjában a brazil forgalom 18,2, a délkelet-ázsiai értékesítés pedig 2,5 százalékkal esett vissza. Jó hír volt a cégve-

zetés számára, hogy a VW legfontosabb ázsiai piacán, Kínában 5 százalékkal sikerült bővíteni az értékesítést.

A VW jelzést viselő autók fogytak a legjobban, mintegy 2,4 millió kelt el belőlük, s ez 4,1 százalékos növekedést jelent. Az Audikból 446 ezer, a SEAT-okból 330 ezer talált gazdára, vagyis 8,4, illetve 10,1 százalékkal több, mint 1997 első kilenc hónapjában. Ugyanebben az időszakban a Skodák eladása 11,3 százalékkal, 271 ezerre bővült.

2,
10.

1112 BUDAPEST, BOLDIZSAR U. 1.
Telefon: 310-2980 Fax: 310-2976

V. Sz. Gy.



A Honda új stratégiája

98.12.17.

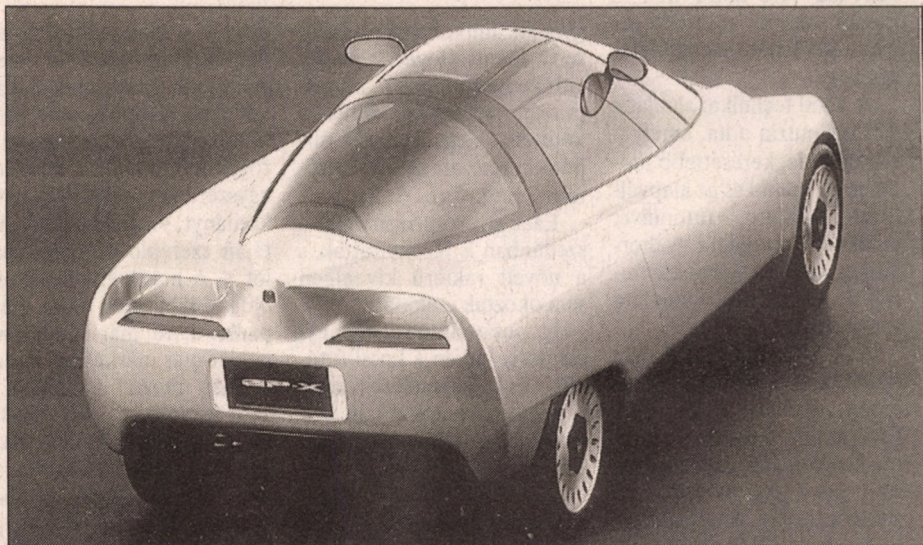
Hiroyuki Yoshino, a Honda nemrégiben kinevezett új elnöke – aki korábban a vállalat kutatási és fejlesztési részlegét vezette – a közelmúltban a nyilvánossággal is ismertette Japán harmadik legnagyobb autógyártójának új stratégiáját. Ennek értelmében a cég a jövőben több anyagi és szellemi erőforrást koncentrálna majd a sportos és a különleges teljesítményű autókra. A vállalat vezetése ettől azt reméli, hogy számottevően növekszik a Honda-értékesítés, emellett a cég markánsan megkülönböztethető lesz a többi japán versenytársától.

Ismeretes, hogy a Honda az ázsiai szigetország egyik legsikeresebb autógyártó cége, amely tartósan jó eredményeit többek között széles és keresett modellekből álló választékának, valamint a világ számos országába „átültetett” gyártóbázisainak köszönheti. Miközben a japán autópiacon a visszaesés jellemző,

ugyanis széles választékban kínálják a nem tömegautóként értékesített úgynevezett résmo-delleket. Ebbe a kategóriába tartozik a HR-V modelles család, valamint a közelmúltban bemutatott miniautó-család, a K.

Az elnök véleménye az, hogy a sportos, különleges kocsiknak jó piaca van, ugyanakkor, „ha luxuskocsikat gyártanánk, akkor igen nehéz lenne a helyzetünk”. Yoshino szerint a gazdag modellválaszték valamint a cég erős amerikai piaci pozíciói következtében idén ismét növekszik a Honda-csoport nyeresége. Az USA-ban különösen nagy kereslet mutatkozik az új Accord iránt, amely jelenleg az első számú családi kocsija az amerikai piacon. A kimagasló keresletet helyi gyártásból nem is tudják kielégíteni, ezért az Accordokat már Japánból is exportálják az Egyesült Államokba.

Az elnök bejelentette, hogy a cégvezetés jelentősen



Egy bizarr példány a Honda „holnapautói” közül

FOTÓ: EURÓPA MOBIL ARCHÍV

ben tartósan erős marad a Hondák iránt a piaci kereslet. Kanadában egyébként hamarosan megkezdí termelését az új kisbuszokat és egyterűeket gyártó üzemet, amelynek kapacitása évi 100 ezer autóra

ezen a modelleken nagy keresletre számíthatnak, így a Honda Észak-Amerikában tovább erősíti majd pozícióit és bővíti profilját is. A Honda elnöke úgy véli, hogy még

pán autópiacon feltámadjon, s ismét az erőteljes kereslet legyen meghatározó. Az ázsiai gépkocsi piac egészét illetően viszont Yoshino továbbra is borúlátó.

A várhatóan jövőre...

több mint harminc évig kellett várni. Valószínűleg most nem kell ekkora szünetre számítani, hiszen a nagykoszik kategóriájában egyre nagyobb tért hódít meg a kombi, s ez volt az elsődleges oka a 9-5 Estate megszületésének is.

A kocsik technikai alapját a 9-5-ös limuzin adta, amely a cég talán legkeresettebb modellje. A kombi és az alapváltozat utastere, futóműve, erőátviteli rendszere gyakorlatilag azonos, s természetesen az Estate motorkínálata is a limuzinéból való.

A legkisebb Estate-hez rendelhető a kétliteres, alacsony nyomású turbó (150 LE), amit a 2,3 literes, szintén kisnyomású turbóval erősített négyhengeres (170 LE) követ a sorban. A csúcsváltozatban is feltöltött motor dolgozik, ám ez V6-os, teljesítménye pedig 200 lóerő. Speciális esetben (s ilyen a ma-

gyar is), amikor a vám a kétliteres lökettérfogat felett jóval kedvezőtlenebb, az importőr csatasorba állítja a kétliteres nagynyomású turbómotort is, amely 190 lóerős teljesítményű.

Ezek az erőforrások már a szedánban is bizonyítottak, s a növelt rakterű kivitelben sem okoztak csalódást.

Igaz ez az autó valamennyi elemére, hiszen a kocsik futóműve és zajszigetelése is elsőrangú, s hasonlókat lehet elmondani a felhasznált anyagokról és az összeszerelés minőségéről is. Röviden szólva az Estate ugyanolyan jó autó, mint a szedán, azonban a rakterben található megoldások igazi autós csomagok. Az egyik figyelemre méltó

részlet a légiszállításból átvett csomagrögzítő rendszer. A raktér szélén hosszában két sánt találunk, amelyben könnyedén lehet csúsztatni a rögzítőpontokat. A fülekhez egyszerűen rögzíthetjük a rakományt, vagy az extrák listáján szereplő csomagterhelőt is. A másik érdekes megoldás a kihúzható csomagterepadló. Erre már láthattunk példát más márkáknál is, ám a Saab mozgó padlójára – akár kihúzva is – kétszáz kilogrammot rakhatunk. Ez azt jelenti, hogy két felnőtt is ráülhet, például átvenni a síbakkancsot, de a rendszer megkönnyíti a nehéz áruk beemelését is.

További figyelmesség, hogy a hátsó ajtót felnyitva

több lámpa is megvilágítja az autó mögötti teret, s azt is érdemes megemlíteni, hogy a hátsó ajtó alá még a 190 centiméterre nőtt ember is fejhajtás nélkül befér. A fényezett lökhárító a csomagterelőtt nincs lefestve, megelőzve ezzel a csúnya sérüléseket, amelyek a ki- és bepakolásakor keletkezhetnek. A csomagterep alaphelyzetben 416 literes, de természetesen a hátsó ülések osztva dönthetőek, így a raktér akár 1,5 köbméterre is bővíthető. Lehajtott ülésekkel így akár 1,7 méter hosszú tárgyat is szállíthatunk, ennél is nagyobb holmit pedig az alapárért járó tetősínhez rögzíthetünk.

A Saab 9-5 Estate-et per se nem nagy tárgyak szállí-

tására, hanem az aktív életet élők stílusához alakították ki. A Saab mindig az exkluzív márkák közé tartozott, s a dinamikus és elegáns megjelenésű svéd autó elsősorban a tulajdonos életfilozófiájáról árulkodik. Az egyediséget erősíti az autó árfevése és rendkívül gazdag felszereltsége is, ám figyelemreméltó, hogy a szedán vételára a konkurens márkák hasonló típusai alatt van. Ha ez így lesz a kombiváltozattal is, akkor az autó legalább akkora sikerre tarthat számot, mint az alapváltozat. A pontos árakra és a forgalmazás megkezdésére azonban márciusig várni kell.

• Tóth Milán

Bombasiker a Daewoo Matiz