

Az Európa filmhét vendége volt Artur Wiecek „Baron” – A rendező vígjátéka a reményről, a szenvedélyről és az ábrándokról

„A nézőknek elégük van az autós üldözésekből”

Giordano angyalt a purgatórium lakóival fenntartott túl szoros kapcsolataiért, a rock and roll iránti rajongásáért, valamint botrányos viselkedéséért száműzik a Földre, egy intrika következtében azonban Hollandia helyett Krakkóban találja magát. Artur Wiecek „Baron” – avagy a „Báró” romantikus komédiája, az Egy angyal Krakkóban a lengyel játékfilmfesztiválon a legjobb első rendezésért és a legjobb vígjátékért járó díjat is megkapta az idén. A rendező az Európa filmhét vendégeként járt hazánkban.

A debütáló rendezők nagyon meggondolják, milyen művel rukkolnak elő a moziban. Miért döntött végül a száműzött angyal és a kolbászsütő lány különös, vidám barátságának története mellett?

Egyszerűen azt láttam, hogy a romantikus vígjáték műfaja jelenleg hiányzik a lengyel filmmű-

amely által a nézők pozitív energiákkal tölthetnek fel, hogy lássák, ennek a világnak mégis van valami értelme, jó élni és itt élni. Természetesen nem egy olcsó szentimentális hollywoodi stílusú filmre gondoltam, inkább a „mágia” és a realizmus egyensúlyára törekedtem, hogy az Egy angyal Krakkóban az életről be-

A filmmel nemrég jártam az Egyesült Államokban. A vetések után megkérdeztem az amerikai nézőket, hangsúlyozom, nem a lengyel emigránsokat, hogy tudják-e, miről szól ez a történet, a filmben mi a legfontosabb. Szinte felháborodtak azon, hogy egyáltalán feltételezhetem azt, hogy nem értik a szimbólumok üzenetét. Az amerikaiak szerint is a film fő mondanivalója az, hogy az élet célja nem kizárólag a pénz utáni hajsza lehet, hanem egyszerű, hétköznapi dolgok is adhatnak örömet, amelyeket jobb esetben észreveszünk magunk körül. Nagyon sok olyan ember él közöttünk, akik hajlamosak elfelejteni, hogy nekik is fontos az egyszerű, a jó és a kellemes. Erre szeretném ráébreszteni őket, ha elmennek a moziba. Nem szégyen, ha valaki nem az erőszakos, durva filmekért rajong, s érdemes körülnézni, mert annyi minden jót lehet észrevenni ebben a világban.

A pénz nem tud mindent működtetni, ez nyilvánvaló, de az alacsony fizetés sem motiválja az embereket.

Majd mindannyian képesek vagyunk azt hinni, hogy csak a pénz motivál minket. Pedig sokan vannak, akik megpróbálnak úgy élni, hogy ne a materializmus domináljon az életükben, s némelyeknek ez sikerült is. Ahogy léteznek emberek, akik hisznek az angyalok létezésében, míg mások nem, úgy vannak olyanok, akik a pénz mindenhatóságában hisznek, miközben valaki inkább hisz az anyagiakon túli értékek fontosságában. Én sem vagyok kibékülve az angyalok létezésével, de a szellemi személy inkább szimbóluma annak, hogy van valami a világon, amiért ér-



Egy mai mesét dolgozott fel a lengyel rendező – Jelenet az Egy angyal Krakkóban című filmből

demes élni. Természetesen naivítás volna azt állítani, hogy nincs szükségünk pénzre. Az egészséges egyensúlyra kell ügyelni, hogy a pénzt használjam, s ne uralkodhasson felettem.

Krakkóban nem csupán „angyalok” vetemednek jó tettekre, ebben a városban nagyon sok lengyel művész is alkot. Mi a különbség a főváros, Varsó és Krakkó között?

Varsóban pénzért csinálnak filmet, míg Krakkóban többen laknak olyan emberek, akik inkább az „angyalokban” hisznek. Igaz, ezt úgy mondom, mint krakkói művész. Nálunk teljesen más az életritmus, nem lehetünk olyanok, mint a fővárosban, s nem az számít elsősorban, hogyan nézel ki, milyen márkájú a ruhád, az autód.

mint a fővárosban, s nem az számít elsősorban, hogyan nézel ki, milyen márkájú a ruhád, az autód.

Az Egy angyal Krakkóban magánpénzből valósult meg. Adakozó kedvű „angyalok” érkeztek Krakkóba?

Az idei év egy kicsit rendhagyó volt ebből a szempontból, több film is úgy jött létre, hogy az állami rendszeren kívül finanszírozták. Az állami és minisztériumi források nem igazán működnek, ha mégis működnek, akkor nem elégséges. A helyzet az, hogy az alkotóknak muszáj keresni magántámogatókat, társszponzorokat. A mi filmünket bankok és

ták, s amikor befejeztük a forgatást, az utómunkákat, akkor szállt be a tévé jelentősebb összeggel.

A lengyel nézők hogyan honorálták a vígjátékokat?

Talán Varsóban egy kicsit hűvösebben fogadták, mint máshol, de a filmről általában jó véleménnyel vannak. Az internet olykor bármilyen destruktív média is tud lenni, mégiscsak a véleménycsere legnagyobb fóruma, itt rendszeresen olvasom a filmekhez fűzött kritikákat. A közönség nyolcvan százaléka jól fogadta a művet. Nyilván a nézőknek már elégük van az autós üldözésekből, a gengszterekből és a lövöldözésekből.



Fotó: Kovács Katalin

Artur Wiecek „Baron”: nem szégyen, ha valaki nem az erőszakos, durva filmekért rajong

vészetből. Otthon szinte csak kétféle témát variálnak a rendezők, a moziban tisztán kommersz történetekkel, vagy a szürke szegényes lengyel valóság bemutatásával lehet találkozni. A kommersz témáknak és helyzeteknek semmi közük a lengyel hétköznapihoz, de a szürke valóságban sem szerettem volna elmerülni. Olyan történetet kerestem,

Mit gondol, a jelképes, költői témát mind...

Arisztokrata kocsikkal szeretne erősíteni a Ford

Ötven százalékot meghaladó bevételnövekedést várnak a „felső osztálytól” Amerikában

A Fordban zajló, már a végéhez közeledő reorganizációban megkülönböztetett figyelem és szerep jut a luxusmárkákat felölelő külön üzletágnak, a szervezetenként önálló Premier Automotive Groupnak (PAG). Ebben az üzletágba tartoznak a Ford saját és az elmúlt években felvásárolt luxusmárkái, nevezetesen a Lincoln, a Volvo, a Land Rover, a Jaguar, valamint az Aston Martin.

Gonda György

Ez a tekintélyes és az autópálya elitjébe tartozó „gépkocsi arisztokrácia” jelenleg a Ford nyereségének 13 százalékát biztosítja. A tervek szerint a Ford-elit értékesítése 2005-re 51 százalékkal bővül, s a cégcsoport nyereségének ugyanabban az esztendőben már 35 százaléka származik majd ebből a „felső osztályból”.

A Ford 2000-ben 2,6 milliárd dollárért vásárolta meg a BMW-től az akkor veszteséges Land Rovert. A brit cég 1970 óta gyártja sok változatban legismertebb modelljét, a Range Rovert, amelynek újabb változata 1,4 milliárd dollár fejlesztési költséget emésztett fel. Március közepe óta gyártják a szinte mindent tudó Range Rover modellt, amelynek alapára 61 ezer dollár. A nagy kereslet miatt a tervezettnél jóval többet, heti 700 egységet állítanak elő ebből a modelltől. Az előrejelzések szerint idén a világon 30 ezer Range Rover talál gazdára, a tavalyi mennyiség kétszerese. (Érdeemes megjegyezni, hogy a gyár csak most tart a gyártás kezdetét még jóval megelőző előjegyzések kielégítésénél...)

Maga a Land Rover cég a tavalyi esztendőt 250 millió dolláros veszteséggel zárta, az idei év talán már nullszaldós lesz. Jelentős, a gazdálkodást átmenetileg megterhelő tételt jelentett a patinás vállalat számára a topmodellrel kapcsolatos 1,4 milliárd dolláros kutatási, fejlesztési, gyártási kiadás, illetve beruházás. Nem hagyható figyelmen kívül az sem, hogy a Land Ro-

ver alacsonyabb árú (22–49 ezer dolláros ársávú) kocsijainak szegmensében folyik az egyik legnagyobb verseny az autópályán és az autópályán.

A statisztikák tanúsága szerint 2001-ben 170 ezer különféle Land Rover modellt értékesítettek a világon, a Ford 2005-ben ebből a márkából már negyedmillió darabot szeretne eladni.

A PAG zászlóshajója a Volvo, amely tavaly 700 millió dollár nyereséget hozott a Fordnak. Tavaly 400 ezer Voltót adtak el, s 2005-re az értékesítés eléri a félmillió egységet.

James Bond kedvenc sportkocsija, az Aston Martin 150 ezer dollárba kerül, de a cég hamarosan megjelenik a piacon egy olcsóbb modellel is, amelynek ára „csak” 92 ezer dollár lesz. Az Aston Martin igazán nem tömegkocsi: tavaly 1500 darabot adtak el a márkából, s ez a mennyiség a Ford tervei szerint három év múlva eléri majd az ötezer darabot.

A Jaguart 1989-ben kebelezték be a Ford, s azóta a tavalyi volt az első nyereséges év, a márká profitja elérte a 100 millió dollárt. Dinamikus növekszik a Jaguarok értékesítése is, s nagy ívűek a Ford piaci tervei a kocsival kapcsolatban: 2001-ben a világon százezer „Jag” talált gazdára, s a tervek szerint az értékesítés 2005-ben már negyedmillió egység lesz.

A Ford amerikai luxusmárkájára, a Lincoln is növekedésre „ítéltezt”: tavaly a kocsiból 160 ezer darabot adtak el, s a piaci tervek szerint az értékesítés 2005-re 200 ezer darabra emelkedik.



Az Aston Martin V12 Vanquish modell amerikai bemutatkozása New Yorkban – a Ford reménye szerint jócskán megnövelheti a bevételeket

Wolfgang Reitzle, a PAG elnöke a Ford luxusmárkáiit illetően igencsak optimista: véleménye szerint a cég erre a kategóriára határozott stratégiával rendelkezik, s a jelentős választék minden márkának jellegzetes profilt biztosít. Véleménye szerint a Ford számára piaci versenyelőnyt jelenthet, hogy míg a versenytársak – a Mercedes-Benz, a BMW és a Lexus – a luxuskocsikat egy márkánév alatt kínálják, addig a Ford PAG-üzletága a magas árfekvésű elit autók kategóriájában öt, egymástól markánsan különböző autót-

család modelljeit ajánlhatja a vásárlóknak.

Az Egyesült Államokban a Ford üzletmenetében jelenleg a jó konjunktúrát élvező teherautók foglalják el a központi helyet, az előrejelzések szerint azonban ebben a kategóriában rövid időn belül érezhető lanyhulás várható a piacon. Ebben a helyzetben logikusnak tűnik, hogy a Ford az USA-ban is kiemelt szerepet szán a szuperluxus kategóriának, amelynek igencsak jó a profittermelő képessége.

A nyereségesség további foko-

zására a Ford azt tervezi, hogy a PAG modelljeiben számos közös komponens használ fel. Természetesen óvatosan kell a cégnek bánnia ezzel a módszerrel, ugyanis a közös komponenseknek, részegységeknek a vásárlók számára észrevehetetleneknek kell maradniuk. Más szóval aki Jaguart vásárol, az nem szeretne kocsijában Ford-fődarabokat látni.

Ezt elkerülendő a Ford csak „láthatatlan” kategóriába tartozó alkatrészeket, például elektronikai egységeket épít be. Harry Roegner, a PAG egyik vezetője

szerint az autóelektronikai „felépítmény” adja ma a gépkocsik előállítási költségeinek egyharmadát, s a technika gyors ütemű fejlődésével ez a részarány hamarosan eléri majd az 50 százalékot.

A Ford már középtávon is sikeresnek tartja az elmúlt években végrehajtott felvásárlásait, mert véleménye szerint a PAG kínálatában minden megtalálható a luxuskategórián belül: az igencsak luxus „népautót” ebben a kategóriában a Volvo képviseli, míg a krém a tortán az Aston Martin jelenti.

Európából nem győzik az exporttermelést A DC Sprintereket gyártana egyik amerikai üzemében



Nem várt sikert aratott a Mercedes kisáruszállítója az USA-ban

A DaimlerChrysler 600 millió euró értékű beruházást szándékozik a közeljövőben végrehajtani az Egyesült Államokban a kereskedelmi járművek piacán indított agresszív terjeszkedése keretében.

A német-amerikai autóipari csoport nemrégiben egy úgynevezett kiválasztási bizottságot hozott létre azzal a feladattal, hogy az USA-ban megfelelő helyet találjon a Mercedes Benz Sprinter vanjének gyártására. A piackutatások tanúsága szerint az Egyesült Államokban számottevően növekszik a kereslet a kisteherautók iránt, elsősorban a csomagküldő és számítástechnikai kiskereskedelmi cégek részéről.

A DC számításai szerint az amerikai piacon évi legkevesebb 350 ezer kis szállítójárművet lehet értékesíteni, s a tervek szerint a Sprinter típust az óceán túlsó oldalán Freightliner név alatt gyártják és forgalmazzák majd. A vanek keresletének bővülésére akkor kerül sor, amikor számottevően csökken a nehéz-teherautók gyártóinak rendelésállománya. Tavaly az Egyesült Államokban mintegy 170 ezer nehéz-teher-

autót értékesítettek, idén az előrejelzések szerint ennél 20-30 ezerrel kevesebbre van fizetőképesség kereslet.

A Fiat kereskedelmi járműgyártó üzletága ugyancsak fontolgatja a Daily nevű könnyű vanek előállításának beindítását az Egyesült Államokban. Hírek szerint a Fiat az amerikai gyártóbázis kiválasztásáról előrehaladott tárgyalásokat folytat stratégiai szövetségesével, a General Motorszal, amely a torinói cégben 20 százalékos tulajdoni hányaddal rendelkezik. A Ford pedig nemrégiben jelentette be, hogy hamarosan megkezdi a Transit modell bevezetését az amerikai piacra, „leváltandó” az ugyancsak ebbe a kategóriába tartozó, de meglehetősen koros Econoline típust, amelyet Ohióban gyártanak.

A DC tavaly kezdte el értékesíteni az USA-ban a düsseldorfi gyárból származó Sprintereket. Tekintettel a folyamatosan bővülő európai keresletre, a németországi gyár csak évi 20 ezer Sprintert tud az amerikai piac számára gyártani, s ez a mennyiség jócskán elmarad a DC tengerentúli igényeitől.

GGY

NÉMETORSZÁG

El akarta foglalni Bostont

II. Vilmos német császár meg akarta támadni az Egyesült Államokat. A tervezett két főcsapás Boston és New York ellen irányult – tanúsítják a freiburgi katonai levéltárból a minap előkerült okmányok. A Die Zeit című hamburgi hetilap legújabb számában megjelent cikk szerint a berlini katonai vezetők 1897-től fogva tíz éven át készültek katonai csapást mérni Amerika keleti partvidékére. A katonai akció célja az lett volna, hogy a washingtoni kormányt az amerikai szárazfölddel, valamint a Csendes-óceán térségével kapcsolatos német érdekek elismerésére kényszerítse és ellenőrzést biztosítson Németországnak a tervezett Panama-csatorna fölött. Különösen a német haditengerészet atyja, Tirpitz tengernagy támogatta erőteljesen a tervet, amelyben lehetőséget látott a német császári hadiflotta első nagyarányú bevetésére. (MTI)

FINNORSZÁG

Evakuálták a tengeri fúrótoronyot

Több mint száz munkást kellett tegnap helikopteren kimenekíteni egy megsérült tengeri fúrótoronyból az Északi-tengeren. Az építmény akkor sérült meg, amikor egy halászhajó a fúrótorony egyik lábának ütközött. A munkásokat a mentőhelikopter egy közeli tankhajóra szállította. Sérültekről eddig nem érkezett jelentés, a kitermelő cég szóvivője szerint elzárták a gázt, így nem is lehetséges a szivárgás. Egy kis mérnökökből álló csapat viszont nem hagyta el a tornyot, hogy mihamarabb felmérhessék a károk nagyságát. (BBC)

KÍNA

Szikla zuhant egy buszra

Felborzolt a kőzetek között a busz

Kanadai kutatók egy

Megtalál

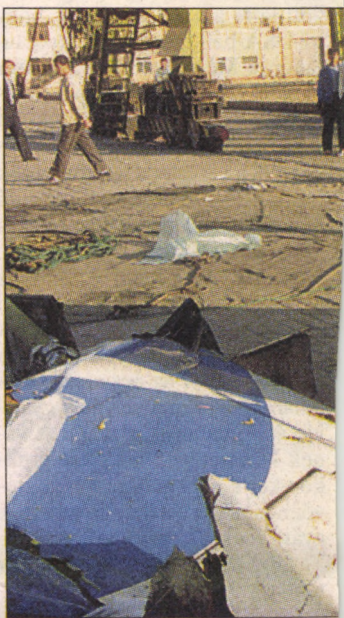
Kanadai tudósok felfedezték azt a genetikai mutációt, ami az epilepsziát okozza kamaszokban. A „klasszikusnak” nevezett epilepsziát a 0,4 százalékat érinti – ezek egynegyvedében szenved.

Guy Rouleau és munkatársai a montreali (Kanada) McGill Egyetem egészségügyi kutatóközpontjában a GABRA génben olyan mutációkra bukkantak, amelyek kiválthatják a serdülőkori epilepsziát, tudományos nevén a JME-t (juvenile myoclonic epilepsy).

Ez olyan típusos epilepszia a „klasszikusnak” nevezett betegségben belül, amelynek tünetcsoportja rendszerint a kamasz- vagy

Beltéri tüzet jelentett

Megráz



2002. 5. 9.

Új szelek fújnak a Lincoln-Mercurynál

A Ford vezetése a közelmúltban eldöntötte, hogy újabb átszervezést hajt végre a mind több veszteséget „termelő” Lincoln-Mercury márka üzletágában. Az elmúlt évben a Lincoln-Mercury – amelynek irányítása a Ford londoni Premier Automotive Group, azaz PAG nevű cége feladatkörébe tartozik – nem végleges adatok szerint 800 millió–1 milliárd dollár (910 millió–1,1 milliárd euró) veszteséget halmozott fel.

Wolfgang Reitle, a PAG vezetője nemrégiben arra tett javaslatot, hogy a Lincoln-Mercury üzletág jövőben a Ford észak-ameri-

kai működésének területi irányítása alá tartozzon. Ennek nyomán a PAG a jövőben csak a Ford „tisztá” európai márkáit, nevezetesen a Land Rover, a Jaguar, a Volvót és az Aston Martint irányítaná.

Szakértők egybehangzó véleménye szerint mind szervezeti, mind pedig marketing és értékesítési szempontok azt indokolják, hogy a Lincoln-Mercury észak-amerikai irányítás alá kerüljön, ugyanis így lehet igazán számítani az úgynevezett szinergikus hatások érvényesülésével.

Számos Lincoln modell készül

Ford-gyárakban, a Mercury pedig szinte minden típusához Ford-platformokat használ. Ennek a stratégiának a jegyében nem kizárt, hogy a Mercury importálja majd az Egyesült Államokba az Európában gyártott Mondeókat.

Ennek az üzletágnak az átszervezése újabb állomása a Ford januárban bejelentett 9 milliárd dolláros átszervezési programjának. Ismeretes, hogy a reorganizáció keretében Észak-Amerikában öt Ford-gyárat zárnak be és mintegy 22 ezer dolgozót bocsátanak el.

2000-ben a Lincoln-Mercury márkauzletág nyeresége még

meghaladta az 1,2 milliárd dollárt. A tavalyi veszteségeket egyrészt a kedvezőtlen amerikai autópiaci konjunktúra, másrészt az emlékeztető Firestone-botrány – amikor több millió veszélyt jelentő autóabroncsot kellett kicserélni – okozta.

Szakértők szerint a Lincoln-Mercury átkerülése észak-amerikai irányítás alá nem gyengíti a PAG és Wolfgang Reitzle pozícióit. Reitzle egyébként nemcsak a PAG-hoz tartozó márkák gyártócégeinek az elnöke, hanem az egész Ford marketingtevékenységének irányítója is. GGY



védelemes utazó volt. Kizárólag spontán felvételeket készített, s akár napokat várt a megfelelő alkalomra

Kiskakas animációs filmnapok

Százharminc vizsgafilmot mutatnak be azon nemzetközi fesztiválon, amely Kiskakas animációs filmnapok címmel május 21-én kezdődik a budapesti Puskin moziban. Kilenc országból tíz felsőoktatási intézményt hívtak meg; a vetítéseken a kaliforniai egyetem, az izraeli médiaképzéssel foglalkozó egyetem, a francia L'École Emile, a baden-württembergi német filmakadémia, a brit királyi művészeti akadémia, illetve a nemzeti film- és televíziós egyetem, az indiai nemzeti designegyetem, a finn, a holland és a norvég egyetem jó néhány munkája lesz látható. (MTI)

Fesztiválzenekari hétvége

– A Budapesti

a k

Terjeszkedik a Mitsubishi Ausztráliában

A Mitsubishi Motors megkétszerezi termelését Ausztráliában, s egymilliárd ausztrál dolláros (543 millió amerikai dollár) beruházást hajt végre. A döntésre azután került sor, hogy az ausztrál kormány további állami támogatást nyújt a japán autógyárnak, miután az még legalább tíz évig vállalta a helyi gyártás fenntartását.

A Mitsubishi – amely korábban kilátásba helyezte ausztráliai termelése felszámolását – bejelentette, az ausztrál kormánnyal kötött megállapodás nyomán lehetséges nyílik két új modell kifejleszté-

Az Autók és piacok rovat szerkesztője:
Tar András

sére és gyártására Adelaide-ben. Ugyancsak ebben a városban hozza létre az óriáscég egyik globális kutatási és fejlesztési központját.

Mintegy 1300 új munkaalkalmat teremtenek rövid időn belül Ausztráliában.

Eredetileg 140 millió ausztrál dollár támogatást kértek a kormánytól, végül 85 milliót kaptak. További 200 millió ausztrál dollárt a Mitsubishi viszont egy autóiipari fejlesztésekre elkülönített állami alaptól kap.

A tervek szerint a Mitsubishi jelenlegi évi 40 ezres ausztráliai autógyártása a beruházás nyomán 80 ezerre nő. A már említett két új modell közül az egyik a tervek szerint luxustípus lesz. Ez utóbbitól azt várják, hogy az ame-

rikai piacon sikerrel veszi majd fel a versenyt a Toyota Lexusával.

A múlt évet a Mitsubishi ausztráliai cége szerény, 16,1 millió dolláros nyereséggel zárta. Ez a teljesítmény azonban azért is figyelemre méltó, mert 1999-ben és 2000-ben a vállalat igencsak veszteséges volt. Ebben az időszakban a japán anyacég 242 millió ausztrál dollárt investált tulajdoni hányadának növelésére az ausztráliai leányvállalatba. Ez a lépés meglehetősen kockázatos és „érzékeny” volt, Japánban ugyanis a szakszervezetek ellenzik a veszteséges külföldi leányvállalatok anyagi támogatását, miközben odahaza az autóiiparban csökkentik a gyártókapacitást és a dolgozók számát. GGY

2002. V.9.

A gyújtópalackot éjfél tájban egy olyan földszinti helyiség ablakába dobták, amely a Jehova tanúi szekta összejöveteli helye. A be rendezés lángra kapott, de a gyorsan helyszínre érkező tűzoltók hamarosan elfojtották a tüzet.

Az előző napi véres incidens óta felbolydult környék lakói percek alatt kiszaladtak a környező házakból. Az égő helyiség körül mintegy 150 ember csődült össze, akik közül többen nekitámadtak a tűzhöz riasztott rendőröknek. A rendőrök erősítést kértek két szomszédos kerületből, és némi ügyel-bajjal megfékeztek a zavargókat. Egy rendőr komoly sérüléseket szenvedett, és kórházban varrták össze sebeit.

A benzinespalackos támadás elkövetőiről és indítékairól egyelőre semmit sem tud a rendőrség. Annál többet derítettek fel az előző napi gyilkos támadásról, amely úgy tűnik, hosszú idő óta

felverte marokkói szomszédait. Azok tiltakoztak az éjszakai zaklatás miatt, mire az idős férfi agyonlőtte a házaspárt. Utána pedig felgyújtotta a házat, és puskájával tüzel mindenkire, akit látott.

Az újabb incidensről azonban még nem tudni, kik és milyen indítékkal követték el, esetleg válasznak szánták-e az előző napi gyilkos támadásra. A La Derniere Heure az elmúlt napok erfurti majd hollandiai gyilkossága és a legutóbbi brüsszeli eset nyomán aggódva alapította meg, hogy „civilizációnk, amely már azt hitte, hogy végleg eltávolodik a barbarizmustól, most megindult visszafelé. Egyelőre a vadnyugatnál tartunk, ahol a nézeteltéréseket revolverlövésekkel oldották meg. Ezután vajon a középkor következik, meg a válásháborúk, s mindez csak előjáték a történelem előtti korba való visszatéréshez?” – fejezte be aggódó kérdéssel a liberális lap.

klimaváltozásra is befolyást gyakorolhat, mivel ennek a gáznak jelentős szerepet tulajdonítanak az üvegházhatás kialakulásában. A kutatók szerint minden probléma a legtöbb növényben megtalálható csersavra vezethető vissza. Új-Zéland mezőgazdasági kutatóintézete, az AgResearch Grasslands úgy találta, hogy a természetesen alacsony csersavtartalmú lótosz növényvel táplált kérődző állatok metánkibocsátása legalább 16 százalékkal csökkent a kísérletek során. A felfedezés ugyan sokakat meglephet, esetleg megmosolyogtat, de a tét komoly, nem is olyan rég ugyanis kiderült, ezek az állatok a szellentéssel és bőfögéssel kibocsátott metángázzal elősegítik az üvegházhatást és a bolygó felmelegedését.

Új-Zéland 45 milliós birka- és nyolcmilliós marhaállománya adja káros metánkibocsátásának kilencven százalékát. BBC

Nagy siker a Mini az amerikai autópiacon

Hagyományos hirdetések helyett gerillakampány mellett döntöttek a stratégiák

2002. v. 9.

A BMW a második negyedév elején kezdte el forgalmazni az új Miniket az USA-ban, s az előrejelzések szerint az Egyesült Államok lesz ezen modell első számú exportpiaca. A Mini amerikai premierjét a népszerű kocsik európai és japán bemutatkozása, illetve értékesítésének megkezdése előzte meg.

Gonda György

Tavaly a BMW mintegy 43 ezer Minit gyártott, idén a tervek szerint a termelés eléri majd a 100 ezer darabot, s ennek a mennyiségnek a 20 százaléka az USA-ban talál majd a piackutatások szerint gazdára. Torsten Müller-Ötvös, a Mini márkamenedzsere a Financial Timesban nemrégiben azt jelezte, hogy

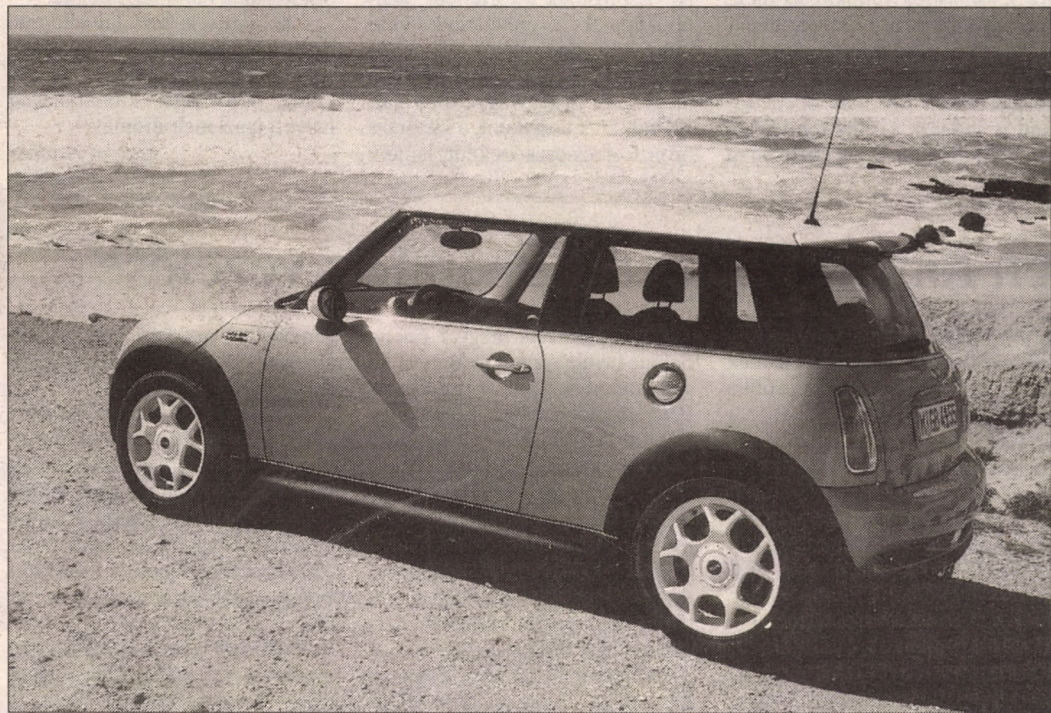
amennyiben az USA-ban a fizetőképes kereslet nagyobb lesz a vártnál, idén a tervezett 20 ezernél több Minit is tudnak oda exportálni. Müller-Ötvös szerint a Minik iránti kereslet az egész világon igen ígéretesen alakul.

A BMW nem közöl külön adatokat a Mini-üzletégről, de becslések szerint ez a részleg a cég számára tavaly 300 millió euró veszteséget „termelt”. Igaz, ennek elsősorban értékcsökkenési és könyveléstechnikai okai voltak, Müller-Ötvös szerint a Mini-üzletág működési szinten jócskán nyereséges volt. Az USA-ban a BMW 70 dílt bízott meg a Minik forgalmazásával. A modellt nem hirdetik az amerikai televíziós csatornákon, hanem stadionokban, repülőtereken és más forgalmas he-

lyeken állítják ki. Ez az úgynevezett gerillakampány sok esetben sikeresebb, mint a tévéhirdetés, ugyanis a forgalmas helyeken szem- és emberközelpbe kerül a kocsik.

A BMW már napi 500 Minit állít elő három műszakban az oxfordi gyárban. Szakértők szerint bőséggel van mit javítani az üzemi termelékenységén, ahol egy dolgozóra évi 25 kocsi előállításra jut, miközben a Nissan egyik angliai gyárában ugyanez a szám 94.

A BMW stratégiájában a Mini fontos szerepet játszik mint úgynevezett prémiumautó. A cégvezetés véleménye szerint – s ezt a jelentős külföldi kereslet is alátámasztja – helyes döntés volt a Minit az ugyancsak a BMW-hez tartozó Rover csoporton belül tartani.



Elsősorban az amerikai fiatalokat hódította meg az angol gyártmányú retroautó, amelynek már kész a Cooper S változata is

Fotó: Tar András

Kamaradarab helyett igazi melodráma

Papírforma szerint ennek a filmnek jónak kellene lennie. A forgatókönyv alapjául a pakisztáni származású, kitűnő brit regény- és drámaíró, Hanif Kureishi novellái szolgáltak. Nevéhez fűződik többek között a Szép kis mosodám, a

INTIMITÁS

*Francia–angol–német–spanyol film
Rendező: Patrice Chéreau
Főszereplők: Mark Rylance,
Kerry Fox, Timothy Spall*

Sammy és Rosie, a London megöl engem forgatókönyve, s az utóbbi rendezése is. Nagy valóságismetről, szociális érzékenységről tanúskodó történetei az angol főváros külterli negyedeiben játszódnak, kitűnően megformált szereplői bevándorlók, munkanélküliek, a társadalom peremére szorult páriák. Adva van tehát egy kvalitásos író, aki ráadásul részt is vett a forgatókönyv elkészítésében. Jelentős művész a film rendezője, Patrice Chéreau is, aki elsősorban

színház- és operarendezőként szerzett érdemeket. Kureishi és Chéreau szövetsége érdekes és ígéretes kombinációnak látszott, amit az Intimitásért besöpört berlini nagydíj is visszaigazolt.

Kitűnőek a szereplők is, a hősnőt játszó Kerry Fox Berlinben megkapta a legjobb színésznőnek járó díjat. A sztori is tetszetős, együtt van benne sok olyan dramaturgiai és látványelem, kellék, ami hatásossá, sikeressé tehet egy mozidarabot. A téma divatos, a végsőkig lecsupaszított alaphelyzet – egy lepusztult lakás zárt terében két sérült lélek, a társadalom két hajótöröttje keres menedéket egymásban feloldóva – ismerős Bertolucci Az utolsó tangó Párizsban című, évtizedekkel ezelőtti, híres-hírhedt dolgozatából.

Hőseink, Jay és Claire szexuális viszonyának a története tulajdonképpen a jóvátehetetlenül kiüresedő kapcsolatokról, az elidegenedésről, a magányról, a megkapaszkodás vágyáról, a másik nemcsak tárgyként, a szexuális örömszerzés eszközeként, hanem

társként való kezeléséről szól. Mindez akár jó és érdekes is lehetne. Csak nem az. Hanem kimódolt és üres. Jay és Claire nexusából csak a szexus látszik, de azt, hogy kettejük között valami több, valami más is történne, hogy valami készülődne, annak nincs jele. Jayról és Clairról keveset tudunk meg, mert keveset árulnak el magukról, keveset mutatnak meg magukból. Chéreau-nak éppen az lenne a feladata, hogy felnyissa a személyiség páncélját, felvillantsa a szerepek, maszkok mögé rejtőző szereplők igazi arcát. Nem, ő az intenzívebb ábrázolás helyett felszínesebb, tetszetősebb „megoldást” választ. Háttérrel rajzol hősei köré. Sztereotip figurák bukkannak elő banális helyzetekben. Claire boldogtalan házasságban él egy csúnya és bunkó férjjel, Jay pedig egy boldogtalan házasság túlélője.

Chéreau – le sem tagadhatná, hogy színházi ember – teatrális spektakulumot rendezett. Halk szavú, bensőséges kamaradarab helyett igazi melodramát.

Gervai András

Den reménykedik az Operaház vezetése

zetés (Kesselyák Gergely, Ókovács Szilveszter) irányítja. Ennek megfelelően a két teátrum profilja is markánsan elkülönül.

Locsmándi Miklós tájékoztatása szerint megújult a bérletstuktúra, és a helyárák kialakításánál arra törekedtek, hogy a legszerényebb jövedelműek is eljuthassanak az Operaházba: számukra háromszáz forintos jegyeket kínálnak. A 2002/2003-as évad első bemutatója (szeptember 29.) Verdi Macbethje lesz, amely a római operaház produkciójában, a nemzetközi híró Josef Svoboda díszleteivel, Győriványi Ráth György vezényletével csendül fel. Október

26-án egy kortárs magyar opera, Fekete Gyula A megmentett város című dalműve kerül színre Halász Péter rendezésében. Dohnányi Ernő születésének 125. évfordulója előtt november 13-án az Hommage a Dohnányi című balettesttel, november 30-án pedig A vajda tornya című opera premierjével tisztelegnek. 2003 januárjában, Szinétár Miklós rendezésében mutatják be A sevillai borbélyt, március 29-én pedig két egyfelvonásos – Schönberg: Várakozás, Zemlinsky: A törpe – bemutatója lesz Zsótér Sándor rendezésében. Május végén Csajkovszkij Pikk dámája kerül színre – Jurij Szimionov ve-

zényletével, majd az évadot újabb kortárs bemutató (Madarász Iván: Az utolsó keringő) zárja.

Mint ismert, az Operaház szervezeti átalakítása nem mentes a feszültségektől. Erre utal, hogy a sajtótájékoztatón Harangozó Gyula balettigazgató váratlanul közölte, nem tud jól együtt dolgozni az intézmény tavaly kinevezett vezetőivel, s megítélése szerint a balettet méltatlanul háttérbe szorítják. A főigazgató és a főzeneigazgató mindenesetre május 13-ára egész napos hajókirándulásra hívta az Operaház művészeit és dolgozóit, hogy „kötetlenül beszélgessenek a színház jövőjéről.” ReA

Óvatos bizakodás a Delphinél ^{2002.} _{v.2.}

2001-ben a Delphi értékesítése 26,1 milliárd dollár volt, 3 milliárddal kevesebb az előző évinél. A cég forgalmában a General Motors – amely korábban tulajdonosa volt a Delphinek – részesedése megközelítette a 17,6 milliárd dollárt. A világ számos országában komponensgyártással foglalkozó leánycégekkel rendelkező Delphi adózás utáni nyeresége tavaly 202 millió dollárra rúgott.

Nem végleges adatok szerint a Delphi forgalmi és profitmutatói 2002 első negyedében kismértékben javultak az előző év azonos időszakához képest. A tavalyi esztendő első hónapjaiban az alkatrész- és a részegység-beszállítókat igen kedvezőtlenül érintette, hogy a világ vezető autóiipari cégeinek többsége lefelé módosította korábbi gyártási és értékesítési terveit az új kocsik iránti fizetőképes kereslet drámai

visszaesése következtében. A kedvezőtlen évkezdés után tavaly a tervezetthez képest viszonylag jól alakult az új személykocsik és teherautók értékesítésének konjunktúrája. Ennek elsősorban az volt az oka, hogy a gyártók és a kereskedők – természetesen a nyereség terhére – számos, a vásárlók számára kedvező pénzügyi konstrukcióval és egyéb akciókkal élénkítették a keresletet. GGY

Egy 28 éves kézműves heteken át fogorvosként dolgozott, és számos ember fogát kezelte Ausztriában, mígnem április 24-én őrizetbe vették – adta hírül a Kurier. Az illető az alsó-ausztriai Zwentendorfban betört egy fogorvosi rendelőbe, magához vette az orvos végzettségét igazoló papírokat, s meghamisította azokat, csak a nevet hagyta meg valami miatt. Ezután jelentkezett a bécsi egyetem fogászati klinikáján hirdetett egyik állásra és február elején munkába állt a szabadságon lévő igazi fogorvosok helyetteseként. Két hétig asszisztált, majd két hét alatt vélhetően mintegy 50 páciens



2002. ápr. 25.

Nem lesz gyárbezárás a General Motorsnál

A világ első számú autóiipari vállalata, a GM márciusban először ismerte el hivatalosan, hogy évi egymillió darabos termelési túlkapacitással rendelkezik Észak-Amerikában.

John Devine, a GM pénzügyekért felelős vezetője szerint a vállalatbirodalom a fölösleges kapacitást költségcsökkentéssel, az üzemek kihasználtságának javításával és új modellek gyártásának megkezdésével szeretné lekötni. Ismeretes, hogy a GM kö-

zéptávú tervei között szerepel az üzemek 80 százalékos kihasználtságának 100 százalékosra emelése.

A GM jelenleg 5 millió járművet gyárt Észak-Amerikában, gyártókapacitásai viszont ennél évi egymillióval több kocsi előállítását teszik lehetővé. Devine szerint a probléma megoldását nem a gyárak egy részének a bezárása, illetve a dolgozók egy részének elbocsátása jelenti majd, erre 2003 szeptemberéig egyéb-

ként sincsen lehetőség a szakszervezetekkel kötött megállapodások értelmében.

A pénzügyi vezérigazgató-helyettes szerint a kapacitások teljesebb kihasználásának legjobb módszere olyan új modellek kifejlesztése és gyártása, amelyek számottevő fizetőképes keresletre számíthatnak a piacon. Szakértők véleménye szerint egyébként a fölösleges kapacitások leépítése négy GM-gyár bezárását jelentené. (Ezt az utat követi

viszont a Ford, amely Észak-Amerikában öt gyárat bezárja, s 22 ezer dolgozót elbocsát.) A tervek szerint a következő időszakban a GM minden harmadik héten egy új modellel jelenik meg a piacon. Emellett változatos intézkedésekkel igyekszik minden üzletága pénzügyi helyzetét javítani. A legfontosabb feladat azonban Devine szerint továbbra is a termelés költségeinek csökkentése és a termelékenység javítása marad. GGY



Egyéves labdazsonglőr

Abu, a schönbrunni állatkert elefántbébije. Abu 92 centiméteres magas, jött a világra, ma 150 centiméter magas és 440 kilót nyom. Mire felnő, három méter magas lesz, és napi 140 kilónyi táplálékot fogyaszt. Gondosan fejlődik, sokat tanul, és most éppen unokatestvért vár a csordába. A születésnapra kapott labdával

Fotó: MTI/AP – Martin Gnedt

MH-összeállítás

Az interneten terjesztett gyermekpornográfia elleni eddigi legnagyobb brit hadjárat keretében országsszerte hetvenöt lakáshoz vonult ki a rendőrség. A Magenta-művelet középpontjában azok az internet felhasználók álltak, akik a világháló csevegő fórumait használták pedofil képek cseréjére. A The Guardian értesülései szerint, a tizenhat letartóztatott között akadnak az egészségügyben dolgozók, tanárok és szociális munkások. A legfiatalabb őrizetbe vett személy csupán tizenöt éves volt.

Rendőrségi források azt állít-

nem ért véget az akció, ugyanis az elkobzott számítógépek merevlemezén található adatok alapján további letartóztatások várhatók.

A gyermekpornográfia visszaszorításáért küzdő szervezet tanácsadója, Christine Atkinson a BBC-nek elmondta, a fiatalok nemcsak akkor alázzák meg a pedofilok, amikor szexuális kapcsolatot létesítenek velük, de akkor is, amikor a képeiket közszemlére teszik. A tapasztalat szerint ezek a képek gyakran ösztönzően hatnak az „érdeklődőkre”, és a gyerekek megrontásához vezető úton többnyire a pornográf fotók jelentik az első lépést. A műveletben együttműködött a skót és az ír rendőrség is.

Szorosabb együttműködés a DC konszern és az MMC között

2007
apr. 25.

A DaimlerChrysler amerikai „keze”, a Chrysler – az autóipar globalizálódásának újabb állomásként – éves beszerzési költségvetése 15 százalékat együttesen, poolban használja fel a Mitsubishi Motorsszal. Évi mintegy 6,5 milliárd dollárról van szó, s a közös beszerzés elsősorban azon kis- és közepes méretű kocsik alkatrészeire és részegységeire terjed ki, amelyeket a két autóipari óriáscég a közelmúltban együttesen fejlesztett ki. Ismeretes, hogy a DC 37 százalékos tulajdoni hányaddal rendelkezik a Mitsubishiben.

Gonda György

A Chrysler évi 43-44 milliárd dollárt fordít beszerzésre, s a projekt ennek az összegnek a 15 százaléka terjed ki. A két autóipari vállalat fokozatosan és folyamatosan integrálódik, tavaly például az egymástól függetlenül, tehát külön-külön használt gyártási platformok száma 29-ről 13-ra csökkent, idén pedig a külön-külön felhasznált motorok száma csökkent majd 15-30 százalékkal.

A Mitsubishi egyébként a cégvezetés szerint sikeresen hajtja végre átszervezési programját, amelynek eredményeként idén már valószínűleg nem lesz veszteséges. A japán cég meredeken csökkent a működési költségeit, valamint munkatársainak számát, s kedvez a Mitsubishinek a valuta-

árfolyamok alakulása is. A tervezett 9500-ból már 7500 dolgozót elbocsátottak.

Miközben az USA-ban az autópiac kereslete januárban 5,2, februárban pedig 3,5 százalékkal csökkent, a Mitsubishi az amerikai piacon ebben a két hónapban 24 százalékkal növelte értékesítését, s összesen 57 ezer autót adott el.

Erőteljes költségcsökkentést hajt végre idén a Chrysler is, miután 2001-ben a tervezettnél nagyobb mértékben és gyorsabb ütemben mérséklődtek működési költségei. A tavalyi esztendőt a Chrysler 2,2 milliárd euró (1,96 milliárd dollár) veszteséggel zárta, s a várakozások szerint a cég az idei üzleti évet nulla körüli eredménnyel zárja majd.

A KPMG legújabb tanulmánya szerint egyébként a Chryslernek – a General Motorsszal és a Forddal egyetemben – piaci részesedése zsugorodásával kell számolnia mind odahaza, mind pedig külföldön a következő öt esztendőben európai és ázsiai versenytársai javára. Az USA-ban tavaly a három nagy piaci részesedése 63,7 százalék volt, fél százalékkal alacsonyabb, mint egy évvel korábban.

Az Autók és piacok rovat szerkesztője: Tar András

netekkel jár. A szindróma középkorú férfiaknál jelentkezik, és 3-7 napig tart. A kór felfedezője Marcel Waldinger, a hágai Leyenburg kórház pszichiátriai és neuroszexológiai osztályának vezetője. Éveken át kísérte figyelemmel öt holland férfi állapotát, míg megvilágosodott az összefüggés az orgazmus és az influenzatünetek között. Utóbbiak rendkívüli gyengeségben, szemirritációban, torokfájásban, verejtékezésben nyilvánulnak meg percekkel az ejakuláció után.

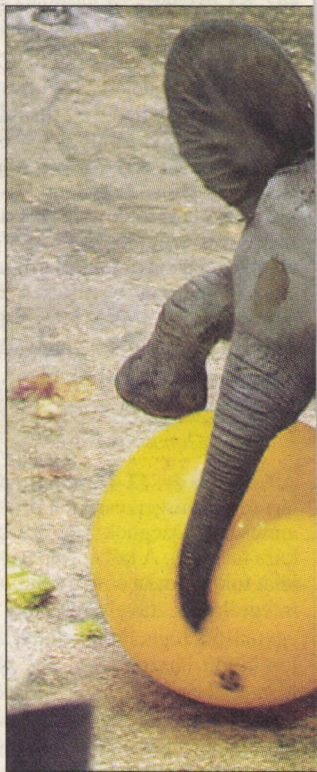
Bronzkori csontvázat találtak

(DPA) Szlovén régészek az ország dél-keleti részén a bronzkorból származó csontvázra bukkantak. A leletet a Zágrábot Ljubljánával összekötő autópálya építésekor fedezték fel. Az emberi maradványok mellett még házrészeket és kenyérsütő kemence romjait is rejtette a föld. Becslések szerint mindegyik lelet idősámításunk előtt kilenc- és nyolcezer körülről származik.

Furcsa per furcsa hobbi miatt

(Reuters) Görögországban tegnap kezdődött azoknak az állítólagos kémeknek a tárgyalása, akik nem mindennapi hobbijuk – a repülőgépek számolása – miatt kerültek rács mögé. Ők tizenketten (britek és hollandok) azt mondják: mindössze a repülőgépeket számlálták az égen, a görögökben azonban felmerült, hogy talán a törököknek dolgoznak.

azt kapták, amit vártak, és ez a film fogadtatásán is érezhető volt. (Az Obi Wan Kenobi szerepét eljátszó, amúgy Ewan McGregor utólag szintén unal-



Abu, az

Ma ünnepli első születésnapját A sággal, 111,5 kilogrammos súllyal várhatóan hat tonnát nyom majd dozói szerint a kiselefánt szépe Legalább lesz kivel játszania a s

Hullámvölgybe került

az indiai autópiac ^{2002.} ^{apr. 18.}

Sokatmondó, hogy az Indiában évente megrendezésre kerülő autószalonról idén távol maradt a piacvezető Maruti Udyog és a világ első számú autógyára, a General Motors is. Szakemberek egybehangzó véleménye szerint az indiai autóipar recesszióba került a piaci konjunktúra kedvezőtlen alakulása miatt. Ez feltétlenül kedvezőtlen jelenség az egész indiai nemzetgazdaság számára is, ahol az autóipar állítja elő a GDP 5 százalékát.

Indiában az autóiparban 200 ezer főt foglalkoztatnak, s a kiszolgáló, beszállító iparágak közvetve további 10 millió (!) dolgozónak biztosítanak megélhetést. A külföldi befektetések első számú célpontja az autóipar, amelynek évi forgalma eléri a tízmilliárd dollárt.

Az indiai iparszövetség adatai szerint tavaly az autóipar termelése 2 százalékkal csökkent, az értékesítés pedig 3 százalékkal maradt el az előző évitől. Jól jellemzi a korábbi konjunktúrát, hogy a termelés és az értékesítés 1999-ben még 15, illetve 16 százalékkal bővült.

A visszaesést a szakemberek több tényezővel magyarázzák. Ezek közül érdemes megemlíteni a világgazdasági növekedés lassulását, az emelkedő olajárakat, az ugyancsak növekvő indiai adókat, valamint az indiai-pakisztáni ellenségeskedések kiújulása miatt tapasztalható fogyasztói bizonytalanságot.

A tehetős és mind több tagot számláló indiai középosztály vásárlásaival egyelőre kivár, pénzét


inkább a bankban tartja. Mindezek rossz hírek a hazai autógyártók, valamint azon külföldi gépkocsiiipari cégek számára, amelyek az utóbbi években jelentős összegeket ruháztak be az ország autóiparába. Tették ezt annak reményében, hogy befektetéseik viszonylag hamar megtérülnek, hiszen az indiai piac hatalmas értékesítési lehetőségeket kínál. Jelenleg évi 600 ezer új autót értékesítenek Indiában, s a külföldi autóipari cégek korántsem derülátó véleménye szerint a bűvös egymillió túllépése még legalább hét esztendővel vesz igénybe.

A hazai fizetőképes kereslet megélénküléséig az indiai autógyarak igyekeznek minél több olcsó részegységet és alkatrészt exportálni. A viszonylag egyszerűbb és alacsony árfekvésű komponensek behozatala kapóra jön a világ sok autógyarának, amelyek éppen költségcsökkentési programot hajtanak végre.

Az indiai autóipar elemzőinek véleménye szerint az iparág nagyobb mértékű növekedésének a recesszióból való kilábalás után a szegényes infrastruktúra – utak, kikötők stb. – lesz a legfőbb akadálya. Az ugyancsak hatalmas autópiaccal rendelkező és nagy értékesítési potenciált jelentő Kína ebből a szempontból – mutatnak rá az elemzők – „okosabb”, előrelátóbb volt. Jelentős összegeket fordított az infrastruktúra fejlesztésére, mielőtt a nagyobb fizetőképes kereslet megjelent a hazai autópiacon.

GGY

ERŐKES, SOI SZINTE hihetetlen, de Perlasca családjának sem be-szélt soha tetteiről. „Apám tet-teire sose derült volna fény, ha nincsenek azok a német, illetve magyar hölgyek, akik megis-



Reviczky Gábor és Matilda May a F

Berlini tárlat Eggerth

A harmincas évek ismert énekes-színésznőjéről, Eggerth Mártáról nyílt kiállítás kilencvenedik születésnapja alkalmából, a berlini Magyar Kulturális Intézetben. A korabeli fotók, képeslapok, cigaretta-reklámok, újságok, lemezek, s múlt századi tárgyak Werner Mohr és Kőniger Miklós magán-filmgyűjteményéből származnak. A tárlat május 10-éig tart nyitva.

MH-Berlin / Mogyorósi Géza

„Eggerth Márta a harmincas évek egyik legünnepeltebb, leg-fiatalabb magyar színésznője volt Berlinben. Közel harminc német, osztrák, olasz, francia és angol produkcióban működött közre” – mondja Kőniger Miklós, a kiállítás kurátora. „Ha valaki az elmúlt esztendőben láthatta a tévében az idős Eggerth Márta bécsi élő fellépését egy nemzetközi galaesten – ahol anyanyelvén elénekelt egy magyar népdalt –, akkor gyönyörködhetett meg-ragadó művészetében. Fontos megjegyezmem, hogy ezen felvétel kapcsán sikerült német szponzorokat szerezmem az áprilisi kiállításához. Különösen hálás vagyok a wiesbadeni Friedrich Murnau Alapítványnak. Számta-lan zenés színház megirigyelhet-né Eggerth Márta ma is lírai szépségű szopránját. Bevallom, hogy megrendítő pillanatokat éltem át a képernyő előtt.”

A csodagyerekként indult Eggerth Márta zenei tanulmányait Pesten végezte, s fiatalon került

különböző fővárosi színpadokra. Játszott Ábrahám Pál Az utolsó Verebély-lány és Zerkovitz Béla Párizsi divat című operettjében. Egyetlen magyar – utószinkronizált – filmben szerepelt: 1929-ben, a Csak egy kislány van a világon című Balogh Béla rendezte alkotásban. Az 1930-ban Bécsben vendégszereplő Eggerthet Kálmán Imre hívta meg Hamburgba. A Monmartre-i ibolyára figyelt fel Géza von Cziffra, és ajánlotta be Richard Eichberg német rendezőnek. 1931-ben Eggerth Márta már négy filmfőszerepben debütált Berlinben. 1938-ig a tehetséges és népszerű magyar színésznő több mint húsz német, osztrák, olasz, francia, angol operett és zenés produkcióban táncolt, énekelt. 1938-ban – két esztendővel a Jan Kiepurával kötött házassága után – a világhí-rű lengyel tenoristával közösen emigrált Eggerth Márta az USA-ba. Már 1942–43-ban két, az MGM Stúdió által készített film-ben játszott, majd jó ezerszer énekelte a Broadway-n Lehár Ferenc Víg özvegyének címsze-

2002. ápr. 18.

Dizájnközpontot nyit a Nissan Londonban

A Nissan Motor a közelmúltban bejelentette, hogy több millió fontos beruházással a londoni Paddington pályaudvar közelében egy használaton kívüli vasútremízben hozza létre 2004-re új európai dizájnközpontját.

Gonda György

A japán autógyár ezzel követi a világ második legnagyobb autóiipari cégét, a Fordot, amely nemrégiben az angol főváros központjában egy postaépületet alakított át formatervezési központtá. Érdeemes megjegyezni, hogy olyan luxusmárkák, mint a Jaguar, az Aston Martin és a Land Rover is Londonban „dizájnolnak”. Szakértők szerint szükséges a tervezés és a gyártás helyszínét szétválasztani, hiszen az autótervezés manapság olyan fontos és kényes tevékenység, mint az ékszerek és a ruhamodellek tervezése, tehát a dizájnt oda kell telepíteni, ahol az és a „divat” a leginkább fejlett.

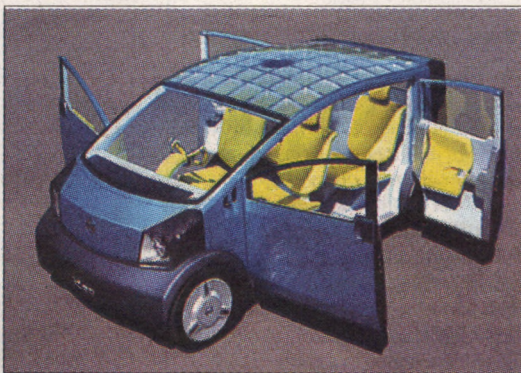
A tervek szerint a jövő év végéig a Nissan európai dizájnstúdióinak – ezek jelenleg Münchenben és Londontól északra vannak – szakembereit áthelyezik az

új londoni központba. (A japán autóiipari óriásvállalat a világon összesen hat tervezőközpontot működtet.)

A Nissan Design Europe elnöke, Shiro Nakamura szerint a londoni központ elsősorban az európai piac számára gyártandó autók dizájnjára összpontosít. Emellett azonban tervezési koncepciókat készít majd a világ más piaci számára is. A tervek szerint az új központban a Nissan 40 tervezőt foglalkoztat. A londoni „bázis” ugyanakkor nem végez majd tervezési munkát a Renault számára, amely a Nissanban 44,4 százalékos tulajdoni hányaddal rendelkezik.

Nagy-Britanniában a Royal College of Art rendelkezik autótervezési szakkal, s az erről a főiskoláról kikerülő szakemberek a szakmában nagy elismertségnek és keresletnek örvendenek. Nem véletlen, hogy a BMW, a Volvo, a Lincoln, a Jaguar, a Cadillac és az Audi vezető tervezői brit szakemberek. A szakma véleménye szerint a következő években a patinás főiskola szakemberei igen nagy hatással lesznek majd a világ autóiiparának dizájntevékenységére, vagyis az autódivatra.

A furcsa kisautók hazája alapvetően Japán. Európa más formatervezési irányzatot követ, nem csoda, hogy a Nissan is dizájnközpontot telepít Londonba



81. 7/2005

Fejdísz csak színpadra

Fotó: Reuters - Kieran Doherty



(MH) Naomi Campbell a képen Philip Treacy fantasztikus kalapkollekciójának egyik visszafogott darabját viseli. A kifutón a tollfejdísz mellett óriási tapsot kapott a vitorlášhajós álomkalap is. Nagy-Britanniában a kalapnak nagy a divatja. Ehhez biztosan hozzájárult, hogy II. Erzsébet királynő a különböző ceremóniakon a legkülönlegesebb fejdíszekben jelenik meg. A világhírű modell által bemutatott tollfejdísz a tervező valószínűleg csak a színpadra tervezte. Az esős Angliában hordása komoly veszélyekkel járhat. A víztől lekonyulhatnak a tolldíszek.

Eutanázia a belga parlament előtt

(MTI) A belga parlament képviselőházának alkotmányügyi bizottsága jóváhagyta a kegyes halálról, a súlyosan betegek önkéntes orvosi halálba segítéséről szóló törvényjavaslatot és az azzal összefüggő, a fájdalomnyhító tüneti kezelésekről szóló javaslatot is. A tervezet várhatólag még a nyár előtt a képviselőház teljes ülése elé kerül szavazásra. Ezzel a törvénnyel Belgium lehet a má-

Zöld je

A szólásszabac

Engedélyezték az Egyesült Államok fiát, ami nem valóságos helyzetet rejtett montázs eredménye. A legfelzonnal nemzetközi vitahullámot indított. Hollywood is támogatta.

Elítélendő a gyermek és felnőtt közötti szexuális kapcsolat, ha nem a valóságban, hanem csak fotón történt meg? Az elméleti kérdésre most az egyébként konzervatív amerikai törvénykezés adott választ. A legfelsőbb bíróság úgy

