

Autók, kártyák és gyerekek

Új, technikai ismereteket gyarapító gyűjtómánia veheti kezdetét a nagyobb üzemanyag-töltő állomásokon karácsonyra megjelenő autós kártyák jóvoltából. A hasonló, sporttémájú lapocskák után ezúttal a fiatalság autóban is „utazhat”. A névjegy formátumú kártyákon a járműipar legfrissebb újdonságaival lehet megismerkedni, a színes képek mellett a kocsira vonatkozó műszaki adatokkal és szellemes magyarázatokkal is. Az öt darab kártyát tartalmazó csomagban a gyerekek ezüstlapocskát is találhatnak, ezeken az autóipar nagy magyar egyéniségei, például Galamb József, Barényi Béla, vagy a BMW-nél még ma is aktív Anisits Ferenc mutatkozik be. A gyűjtők cserepiacán természetesen ezek a legértékesebbek. Aki többet szeretne megtudni az új kártyákról, vagy cserepartnert keres, forduljon a gyűjtő-

Continental-újdonságok

Új téli abroncs, növekvő piac

A gumiabroncsiparban tapasztalható termelési visszaesések és értékesítési gondok ellenére a legnagyobbak között nyilvántartott Continental Corporation jelentős forgalomnövekedésről számolhat be – tudtuk meg a cég budapesti sajtótájékoztatóján. Az idei év első felében (a mindig erős téli eladások nélkül) összesített abroncsértékesítési eredményük 54 százalékkal növekedett, ezen belül a személygépjárművekhez abroncsot gyártó ágazat tíz százalékkal növelte eladásait. Átlag felett nőtt a forgalom Németországban, a skandináv országokban és Franciaországban, de két számjegyű volt a növekedés az oroszországi és ázsiai piacokon is. A Continental számításai szerint az év végi mérleg is kiemelkedően jó lesz, közel 9 milliárd eurós árbevételre számítanak.

A cég egyébként új, átfogó reklámstratégiával vág neki a következő gazdasági évnek. Nemrég bemutatott új, szenciációs új tulajdonságú...



Érdekes mintázatáról lehet felismerni a Continental új téli abroncsát

inkább az új generációs abroncsok előnyeiről. A már említett TS 780-as téli abroncsot például a száraz és nedves utakon elérhető jobb futási tulajdonságok mellett felruházták egy rendkívüli oldalvezetési képességgel is, ami havas kanyarokban növeli a kocsizbiztonságot. Ezt az új méhsejt alakú lamellákkal érték el. A speciális profil révén 8 százalékkal javult az abroncs oldalvezetése, 5 százalékkal a jégen történő fékezés és 8 százalékkal a jeges úton való kanyarodás hatásossága. A cég budapesti sajtótájékoztatóján elmondták, hogy a csúcsmínőségű téli abroncsokhoz új gumikeveréket is kidolgoztak, s ez a szilikonvulkanizálási eljárás további előnyöket biztosít.

A Continental statisztikáiból egyébként kiderül, hogy az autósok Európaszerte egyre nagyobb számban vásárolnak téli gumit. Az elmúlt négy évben, a példának vett németországi piacon, 67

A General Motors útkeresése a felkelő nap országában

Amerikai autók Japánból?

A Financial Times értesülése szerint a General Motors (GM) egy kompakt kategóriájú modell gyártásának beindítását fontolgatja Japánban vagy más ázsiai országban a Suzukival közösen. A Suzuki szerint az úgynevezett stratégiai autó gyártása már a jövő évben megkezdődhet, s amennyiben a GM Japán mellett dönt, az ázsiai szigetországban több mint öt évtized után ismét termelne amerikai autógyártó. Szakértők véleménye szerint a GM (illetve más egyesült államokbeli autógyártó óriás) terve azt bizonyítja, hogy Ázsiának mind nagyobb a jelentősége a globális autógyártók számára, mert ezen a piacon várhatóan ismét nagy fizetőképes keresletre lehet majd számítani.

Amikor a General Motors tavaly novemberben 3,3-ról 10 százalékra növelte tulajdoni hányadát a Suzukiban, az amerikai autóiipari birodalom már arról adott számot, hogy szeretne mielőbb kocsikat gyártani az ázsiai piac számára. A Suzukinál nemrégiben azt jelentették be, hogy foglalkoz-

nak egy 1000–1300 köbcéntiméteres modelleszalád fejlesztésével, amely mind az európai, mind pedig az ázsiai piacon kedvező fogadtatásra és értékesítésre számíthat majd. A GM és a Suzuki egyébként jövőre Magyarországon (Suzuki Wagon R+) és Lengyelországban (Opel Agila) is közös

gépkocsigyártásba kezd. A Nikko Salomon Smith Barney elemzése szerint a GM–Suzuki kocsijapán gyártásának egyik igen valószínű színhelye a Tokió közelében fekvő Kosai. Ismeretes, hogy a GM erőssége a nagykocsi, Ázsiában viszont elsősorban a kiskocsi iránt növekszik igen dinamikusan a kereslet. Ezen a területen a Suzukinak nagy tapasztalata és kiváló hírneve van. Az együttes gyártás révén növekedhetnek a GM eladásai Japánban, ahol az importkocsi piacát jelenleg a német autók uralják. Jól jellemzi az erőviszonyokat, hogy júliusban például a statisztikák tanúsága szerint Japánban a GM 1700 autót értékesített, a Volkswa-

gen viszont 4500 kocsit. (Érdeemes megjegyezni, hogy a japán autópiacon összességében ma még elenyésző az importkocsi aránya.)

A GM 49 százalékos tulajdoni hányaddal rendelkezik az ugyancsak japán, Isuzu teherautógyárban. Együttal tárgyalásokat folytat stratégiai szövetség létesítéséről a Subarukocsikat gyártó Fuji Heavy Industries céggel. Az Isuzu egyelőre nem tervez közös teherautógyártást a GM-mel Japánban, mert gyártósorai nem alkalmasak az amerikai cég típusainak előállítására. A két cég viszont vegyesvállalatot alapított az Egyesült Államokban dízelmotorok gyártására, Lengyelországban pedig júniusban

kezdte meg az ottani GM–Isuzu cég a dízelmotorok termelését az Opel számára.

De más cégek is keresik az utat: a Ford például – amely a Mazda Motorban 33,4 százalékos tulajdont birtokol – arra számít, hogy idén bevételeinek már 10 százaléka származik majd az ázsiai–csendes-óceáni térségből. A tervek szerint jövőre kezdődik meg egy közösen kifejlesztett autó gyártása a Mazda egyik japán üzemében. Hírek szerint a térségben a DaimlerChrysler is partnert keres, miután az idei esztendő elején kudarcot vallottak a Nissan megszerzésére irányuló kísérletei.

mutató infrastruktúrája 30 millió forintot vitt volna el a cég büdzséjéből. Ők ezt az összeget inkább a Primera modell kampányára költötték, meggyőződésük szerint jó hatásokkal. Távol maradásuk további oka, hogy a Nissan másik újdonsága, a következő generációs Almera csak jövőre, a második nyegyedév végén érkezik meg



Abszolút piaci siker lett nálunk is a Jaguar S-Type

FOTÓK: EURÓPA MOBIL - ARCHIV

Érdekes stratégiai húzások

99. sept. 30.

Modellválasztékot szűkít a Mitsubishi, korszerűsít a Honda

A csaknem 18 milliárd dolláros adósságot felhalmozó Mitsubishi Motors bejelentette, hogy a három évet felölelő 3,5 milliárd dolláros költségméréséklési program keretében mintegy 40 százalékkal csökkenti modelljeinek számát. A tavaly ősszel elindított átszervezési program többek között arra irányul, hogy felére csökkentse gyártóplatformjait. Ezek száma a tervek szerint 2004-re hatra mérséklődik. Ez idáig a reorganizáció elsősorban a termelési és az értékesítési költségek csökkentésére irányult.

A cégvezetés a jelenlegi pénzügyi évben 33,1 milliárd dolláros forgalom mellett 165 millió dollár nettó nyereségre számít. Többéves veszteség után tavaly a Mitsubishi már nyereséges volt, 28,9 milliárdos értékesítés mellett csaknem 29 millió dollár profitot ért el. Katsuhiko Kawasoe végelnök nemrégiben egy Las Vegas-i konferencián bejelentette, hogy egy tartósan nyereséges Mitsubishi a korábnál jobb esélyekkel kereshet magának fúziós partnert az ágazatban.

Ismeretes, hogy a Mitsub-

bishit az elmúlt hónapokban a szakajtó többször nevezte meg lehetséges összeolvadási célpontként. Legutóbb éppen a FIAT-tal „hozták hírbe” akkor, amikor a két autógyártó megállapodást írt alá sportkocsimodellek közös kifejlesztéséről. Az elnök szerint a Mitsubishi számára a cégházasság nem a legsürgösebb feladat, egyelőre kölcsönösen előnyös együttműködések létrehozása van napirenden. A japán óriáscég természetesen nem zárkózik el egy esetleges fúziótól, ehhez azonban sok feltételnek kell teljesülnie az elnök szerint.

A belátható jövőben a Mitsubishi döntően a sportkocsikra és a miniautókra kíván összpontosítani, s igyekszik nagyobb részesedésre szert tenni a hazai piacon. (Érdemes megjegyezni, hogy a Mitsubishi Motors személygépkocsik mellett haszonjárműveket, többek között autóbuszokat és teherautókat is gyárt.)

Kawasoe arról is tájékoztatott, hogy cége átalakítja külföldi működését. Tárgyalások folynak a Volvóval –

amely idén került Ford-tulajdonba – a Hollandiában meglévő közös gyár, a Nedcar sorsáról is. A vegyesvállalati megállapodás 2005-ben jár le, s a Mitsubishi szeretné ezt az együttműködést meghosszabbítani.

Miközben a Mitsubishi karcsúsít, a Honda vezérigazgatója, Hiroyuki Yoshino nemrégiben azt jelentette be, hogy cége fokozatosan korszerűsíti a gyártósorokat a termelés bővítése érdekében. Először a Honda Suzuka gyárában kerül sor a kapacitásbővítő modernizálásra, amely a tervek szerint rugalmasabbá teszi a termelést, vagyis egy gyártósoron több modell párhuzamos előállítására is lehetőség nyílik. A tervek szerint rövid időn belül sor kerül a Honda összes japán és külföldi gyárának korszerűsítésére.

A vezérigazgatói bejelentéssel egy időben hozták nyilvánosságra a legújabb gyártási statisztikákat, amelyek szerint a japán autógyártók listáján – a globális termelést tekintve – a Honda átvette a második helyet a Nissantól. A Honda az első félévben

1,18 millió autót gyártott, 0,5 százalékkal többet mint egy évvel korábban. Az esztendő első hat hónapjában ugyanakkor a Nissan termelése 13 százalékkal csökkent, és szerelőszejárait a világon összesen 1,15 millió autó hagyta el. A Honda jó teljesítményében számottevő szerepet játszik az amerikai értékesítés jelentős növekedése, ami képes egyelőre tartósan ellensúlyozni a gyengébb hazai eredményeket.

A Honda továbbra is fontos szerepet szán beszállítóinak, amelyek termékeinek részaránya meglehetősen magas a cég kocsijaiban. Míg a General Motorsnál az autók értékének mintegy 60 százalékát a vállalatbirodalom maga állítja elő, addig a Hondánál ez az arány nem haladja meg a 15-20 százalékot. Az alkatrészek, a részegységek és a modulok nagy részét a Honda továbbra is kipróbált szállítótól kívánja megvásárolni, s nem zavarja, ha a beszállítók szövetségre lépnek termelésük növelése és bővítése érdekében.

• Gonda György

Suzuki-GM-kooperáció Argentínában is

A Suzuki Motors bejelentette, hogy a General Motors argentinai gyárában a jövő év áprilisában megkezdődik a Latin-Amerikában Escudo néven forgalmazott Grand Vitara modellek összeszerelése. A japán és az amerikai autógyár újabb együttműködése része annak a kooperációnak, amelyet a két cég 1998 őszén jelentett be. A Suzukiban 10 százalékos tulajdoni hányaddal rendelkező General Motors és a japán autógyár tavaly többek között abban állapodott meg, hogy szorosabbra fűzik az együttműködést a tervezésben, a gyártásban, valamint az értékesítésben.

A General Motorsban a Suzuki 0,7 százalékos részesedéssel rendelkezik. Az Argentínára vonatkozó megállapodás keretében mintegy 13 millió dollár ellenében a Suzuki 2 százalékos tulajdoni hányadot szerez a GM rosariói üzemében. Emellett csaknem 20 millió dollárt investál az első évre tervezett hat-ezer darabos széria gyártásának előkészítésébe.

A japán autógyár ezzel az együttműködéssel először vállal aktív szerepet a latin-amerikai autógyártás fejlesztésében

azután, hogy a General Motors kolumbiai, ecuadori és venezuelai üzemei már eddig is évi 15 ezer Escudót szereltek össze. Szakemberek véleménye szerint a Suzuki argentinai befektetése elsősorban Brazíliát célozza meg, amely Dél-Amerika legnagyobb autópiaca. (A statisztikák tanúsága szerint Brazíliában évi másfélmillió új gépkocsi talál gazdára. Argentínában ezzel szemben csak évi 450 ezer új gépkocsit értékesítenek.)

A GM és a Suzuki legnagyobb eddigi közös vállalkozása keretében Chevrolet Metro néven Suzuki Swift modelleket, valamint a kanadai CAMI Automotive Inc. által gyártott terepjárókat forgalmazznak. Az amerikai és a japán autógyár jelenlegi együttes erőfeszítéseinek középpontjában az áll, miként lehetne a közös gyár jövedelmezőségét javítani a Swift-Metro modellek felfrissítésével. Érdemes megjegyezni, hogy mind szorosabb gyártási együttműködés van kialakulóban az esztergomi gyár és a GM/Opel lengyelországi üzeme között.

• Gonda György

Heti árszondánk

A Magyarországon működő márkaképviseletek újautó-árai mostanában olyan rövid életűek, hogy ember legyen a talpán, aki elmondhatja, naprakészen ismeri az összeset. Az árakat ugyanis nem csak a devizaárfolyamok és a forintleértékelések mozgatják, de maguk a gyárak is. Mellékletünk

megpróbálja hétről hétre követni a piaci tarifákat, természetesen márkák szerinti bontásban. A táblázatunkban szereplő aktuális árakról annyit, hogy ezek a vámot, az áfát, valamint az illetéket tartalmazzák. Szondánkkal ezen a héten kivonatossan a Rover legújabb árait vettük célba.

Tipus (teljesítmény)

414 Si (103 LE)

Ajtók száma

5

Ár (Ft)

2 592 000

4 999 000 fo

4 999 000 fo

Mindenki kivár az orosz autópiacra

Miközben az autópári szakemberek szerte a világon Oroszországot tartják a távolabbi jövő egyik legígéretesebb piacának, a jelen és a belátható perspektíva meglehetősen komor a gyártók és a befektetők számára. A tavalyi ázsiai pénzügyi válság, valamint Oroszország gazdasági krízise arra készteti az orosz piacon igencsak érdekelt General Motorst, a Fordot, a FIAT-ot és Daewoo-t, hogy ambiciózus gyártási és értékesítési terveiket felülvizsgálják, s az előrejelzéseket a jelenlegi helyzetben némiképp lefelé módosítsák.

Miközben Oroszországban gyakorlatilag minden külföldi áru megvásárolható, a lakosoknak csak elenyésző része rendelkezik olyan megtakarítással, amely révén 12 ezer dollárnál többet tud autvásárlásra fordítani, vagy rendszeresen cserélhetné gépkocsiját.

Az elhúzóó és meg-megújuló orosz pénzügyi és gazdasági válság a hazai gyártók számára is nagy gondot jelent, hiszen a hazai beszállítók alkatrész- és részegységellátása akadokzik.

Így az AvtoVAZ az alkatrész-igényének 20 százalékát kénytelen importálni, miközben a rubel mélyrepülése miatt a behozatal egyre drágább.

A legújabb helyi hírek közé tartozik, hogy a Renault egyelőre nem kezdi meg a Megane-ok oroszországi gyártását, s a Ford módosította az Escort és a Transit típusok termelési ütemtervét. A General Motors oroszországi és FÁK-beli vezérigazgatója, David Herman – aki tavaly tavasszal

még az Opel elnöke volt – arra hívta fel nemrégiben a figyelmet, hogy a korábban tervezett piaci növekedési stratégiákkal meglehetősen óvatosan kell bánni. Jelenleg az óvatosság határozza meg a GM oroszországi tevékenységét is. Ma a Blazer modellt szerelik össze az országban, s az óvatos, visszafogott tervek szerint következő 2-3 esztendőben eléri az évi ötvözetet az összeszerelt Vectrák száma.

A GM tárgyalásokat folytat az AvtoVAZ-zal az Astrák esetleges gyártásáról, s nem kizárt, hogy idővel Corsákat is előállítanak. A tervezett festőüzemi beruházást azonban a GM elhalasztotta, s egyelőre kivár. Herman szerint az orosz autópiacra külföldinek manapság csak kis volumenű befektetést szabad végrehajta-

nia, ebből ugyanis nem támadhat nagyobb gond rövid távon. Nem kis problémát jelent a helyi beszállítók alacsony műszaki színvonala sem. A nyugati cégek autóinak gyártásához szinte mindent importálni kell, aminek következtében az összeszerelt gépkocsik igen csak drágák.

A jelentős gondok ellenére Herman optimista. Véleménye szerint Oroszország piaci potenciálja jóval nagyobb Kínánál, az előbbi gazdasága ugyanis minden probléma ellenére jóval nyitottabb, mint Pekingé. A lakossági vásárlási hitel egyébként Oroszországban sem megoldott: tavaly az értékesített új autóknek kevesebb mint 1 százalékát finanszírozták hitelből. Erre a konstrukcióra egyrésről még nem készültek fel a bankok,

másrésről a vásárlók sem igazán ismerik.

A nyugati autógyárak közül a FIAT tűnik a legkezdeményezőbbnek, amely közös vállalkozást jelentett be az AvtoGAZ-zal és az Európai Fejlesztési Bankkal, mégpedig a Marea és Palio típusok gyártására Nyizsnyij Novgorodban. A tervek szerint a 800 millió dolláros beruházás nyomán évi 150 ezer FIAT-ot gyártanak majd. A FIAT vezérigazgatója, Roberto Testore szerint ez az ügylet ma a legfontosabb projekt Oroszországban. Testore és cége – amely Európa második legnagyobb autógyártója – azért derülátó, mert számukra is jelentős az orosz piac majdani potenciálja, vásárlóereje.

• Gonda György

99. 7. 22.

VAGYONNAL is foglalkozó biztosító munkatársakat keres! Szakmai gyakorlat előny! Telefon: (06-20) 914-2542.

SZEMÉLYVÉDELMET, illetve villaőrzést vállalok. Telefon: (06-20) 914-9054.

INGATLAN

ÓBUDAI 78 nm-es, háromszobás, igényesen kialakított

(06-30) 900-6509.

VÁSÁROLNÉK személygépkocsit reális áron, azonnali készpénzfizetéssel 1986-tól 1996-os évjáratig. Cégautó is érdekel. Esetleg sérült, hibás is. 290-2455, (06-20) 980-5075.

DACIÁT reális áron vásárolnék. Telefon: (06-30) 951-4998.

88-AS OMEGA kis esztétikai hibával eladó. Érdeklődni: (06-20) 974-8870.

ÉRTESÍTÉS

A Százhalombattai köztemetőben a 25 évnél régebben váltott sírhelyeket újra kell váltani 1999. július 1-jétől 1999. december 31-ig a SZIGÜ Temetkezési Rt. irodáján (Százhalombattán, mindennap 8–16 óra között).

Cím: Százhalombatta, Madách Imre utca 2.

Ha az újraváltás nem történik meg a jelzett időpontig, akkor a régi sírhelyek újra betemetésre kerülnek.

Érdeklődni lehet:

- SZIGÜ Temetkezési Rt.,
(06-23) 357-479, (06-30) 919-3002, (06-23) 365-336;
- városfejlesztési, városüzemeltetési iroda:
(06-23) 355-044

POLGÁRMESTERI HIVATAL

MH 5651

Telefon: 210-0050/101-es mellék.
TELEFON/FAX: 303-0950, 303-0951.

Nyitva tartás: hétfőtől péntekig 8–16 óráig.

VÁRJUK HÍVÁSUKAT!

HIRDETMÉNY

A Ganz-Hunslet Rt. (székhelye: 1089 Budapest, Vajda Péter utca 12., a Fővárosi Cégbíróóság által 0110041261 számon bejegyzett cég) közlése, hogy a társaság az 1999. július 9-én kelt határozata alapján csődeljárást kezdeményez. A csődeljárás kezdő időpontja: 1999. július 20. A fizetési haladékhöz való hitelezői hozzájárulás érdekében a társaság 1999. augusztus 6-án 13 órai kezdettel a társaság székhelyén egyeztető tárgyalást tart. A csődeljáráshoz kapcsolódó iratokat a hitelezők a társaság székhelyén, a III. emeleti tanácssteremben munkanapokon 9–13 óra között megtekinthetik.

MH 5638

TV2 20.50 Rex felügyelő

Az új év első napjának reggelén a Moretii megállapítja, hogy az őn hogy az előkelő házban senki se összekötözött hajléktalanra.

Kínában a VW a „király”

Élesedik a verseny a növekvő ázsiai piacért

A versenytársak meglehetősen irigykedve vették tudomásul a VW statisztikáit a kínai piacon nyújtott tavalyi teljesítményről, amely szerint a német óriásvállalat részesedése 60 százaléka a hatalmas ázsiai országban, amely egyébként a térség egyetlen állama, ahol jelenleg dinamikusan növekszik a gépkocsik iránti fizetőképes kereslet. Az előrejelzések szerint a következő években a Volkswagen tovább növelheti majd részesedését a kínai piacon.

Tavaly a VW több mint negyedmillió gépkocsit értékesített Kínában, vagyis csaknem 6 százalékkal többet, mint egy évvel korábban. A Volkswagen kedvező helyzetét annak is köszönheti, hogy betartotta az egyik legfontosabb gazdasági-üzleti arany szabályt: jelen kell lenni a torta felszeletelésének kezdetekor, s igyekezni kell minél nagyobb szeletet megszerezni belőle. 1984-ben – a Chrysler után másodikként – vegyes vállalati formában gyárat alapított, s azóta az egész országra kiterjedő kereskedelmi és szervizhálózatot is kiépített.

Számottevő előnyt jelent a versenytársakkal szemben, hogy a VW rendelkezik a legszélesebb gyártási palettával Kínában. Sanghaji üzemében

vitáznak, hogy az autópárnak a 24 ezer dollár körüli szedánok vagy a 6-7 ezer dollár körüli Suzukik gyártása felé kell-e irányt vennie Kínában. A Ford heji cégének vezetője szerint egy olyan hatalmas piacon, mint a kínai, mindkét kategóriának van és lesz fizetőképes kereslete.

A sanghaji gyár 50 százalékos részesedéssel rendelkezik a Volkswagené, 50 százalékos pedig a Shanghai Automotive Industrial Corp. tulajdona. 1985 óta gyártja a Santanákat, termékei gyakorlatilag uralják a kínai személygépkocsipiacot. Összehasonlításképpen: a Chrysler vegyes vállalata, a fővárosban termelő Beijing Jeep 1997-ben 20, tavaly pedig 10 ezer autót állított elő.

Kínában a külföldi versenytársak általában egyelőre csak

októberben a Honda megkezdte az Accordok gyártását egy dél-kínai városban, a volt Peugeot-üzemben. Válaszul a sanghaji VW-üzem termékcsaládját Passatokkal bővíti.

A Dunne of Automotive Resources of Asia számításai szerint az autógyártó kapacitása Kínában jelenleg kétszerese a fizetőképes keresletnek, s ez a tény tovább fokozza a versenyharcot. A VW számára a legnagyobb kihívást a következő években Kínában az jelent majd, hogy számottevően növekszik a kiskocsik iránti kereslet, miközben a drága autók iránt – elsősorban állami és közületi – kereslet stagnálása várható.

A piackutatások tanúsága szerint nagy kereslet várható a személyszállításra is alkalmas kisteherautók, kisbuszok, valamint a Suzuki Alto (nálunk Swift néven gyártott) méretű kocsik iránt. 1998-ban a Suzuki Altók értékesítése növekedett a legdinamikusabban Kínában. Érdemes megjegyezni, hogy ezeket a kocsikat Szezsuan tartományban gyártják.



FOTÓ: EURÓPA MOBIL – ARCHÍV

A kerékpár és a VW Santana után a Jetta a legnépszerűbb közlekedési eszköz Kínában

a Santana alapmodellét, valamint a jóval korszerűbb Santana 2000 típust is gyártja, míg a csangcsuni második VW-gyárban az Audi 200-asokat és a Jettákat állítják elő. Az idei esztendő második felében kezdődik meg az Audi A6-osainak a gyártása.

A nemzetközi autópári szakértők egybehangzó véleménye szerint a Volkswagennek nem lesz könnyű folytatnia a jelenlegi növekedési ütemet a kínai piacon, ugyanis a versenytársak frontális támadásra készülnek a kiskocsik kategóriájában is. A konkurencia nemcsak a Santana versenytársaival jelenik meg a piacon, hanem annál jóval olcsóbb és kisebb kocsikkal is. A szakértők időközben arról

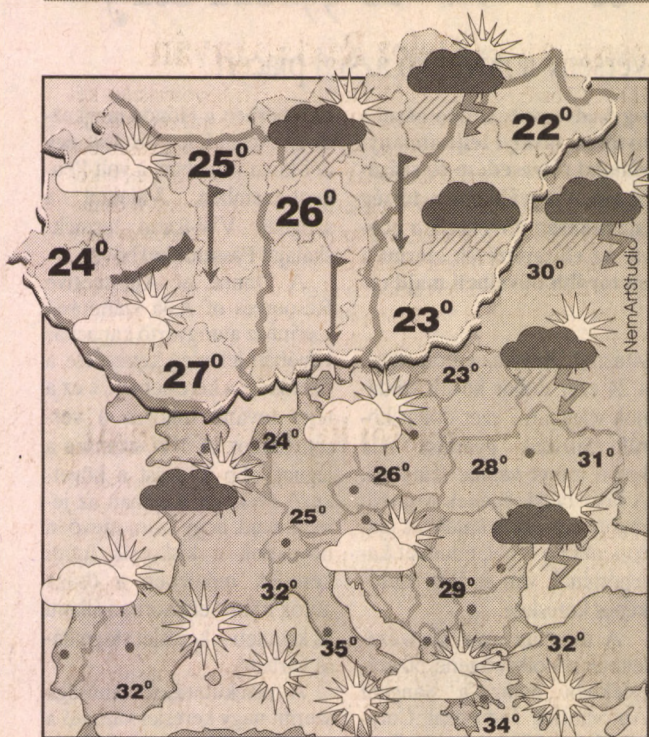
egy modellét állítanak elő egy-egy helyi partnerrel közösen. A VW itt is kivételt jelent, hiszen második gyárában tavaly mintegy 60 ezer Jettát készítettek, s az ezredfordulóra a termelés eléri az évi százezer egyet. Tavaly kezdték meg az Audi 200-asok korszerűsített változatának gyártását. A két kivételben és felszereltségben készülő kocsik Kínában a luxus kategóriát képviselik 43, illetve 55 ezer dolláros árral.

Hírek szerint veszélyben a Santana egyeduralmódó helyzete, hiszen a sanghaji General Motors idén jelenik meg a kínai piacon Buick szedánjaival, amelyek ára nem éri el a 20 ezer dollárt. Az A6-osok ugyancsak versenyt jelentenek a Santana 2000 számára. Idén

Az úgynevezett könnyű teherautók, kisbuszok és kiskocsik piacát jelenleg a japán technológia uralja, ezeket a járműveket a Mitsubishi-tól, a Daihatsu-tól és a Suzukitól vásárolt licencek alapján gyártják Kínában.

A VW számára egyértelmű, hogy piaci részesedése csak úgy növelhető, ha rövid időn belül a meglévő modellek mellett megkezdik kisebb kocsik gyártását is. Az új modellek hatósági engedélyeztetése nem egyszerű. Annyi azonban egyértelmű, hogy a VW kínai „népautójának” kicsinek, környezetbarátnak, biztonságosnak s nem utolsósorban olcsónak kell lennie.

Időjárás-jelentés



Európai városok időjárás adatai

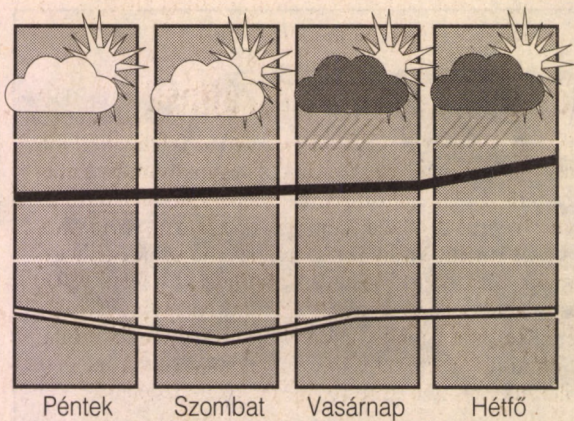
Város	Időkép	Max. hőm. (°C) Tegnap (tényl.)	Ma (várható)
Athén	napos	34	34
Bécs	zivatar	27	26
Berlin	zápor	26	23
Belgrád	zivatar	30	29
Bukarest	változó	30	31
Kijev	változó	27	28
Ljubljana	zápor	28	28
London	zápor	20	23
München	zivatar	21	24
Madrid	napos	33	32
Moszkva	változó	27	33
Prága	zápor	25	25
Pozsony	zivatar	26	26
Párizs	változó	25	24
Rijeka	változó	30	28
Róma	változó	31	32
Stockholm	esős	23	21
Szófia	napos	29	28
Varsó	zivatar	29	23
Várna	napos	28	30
Zágráb	zivatar	30	29
Zürich	zivatar	24	25

Világvárosok időjárás adatai

Város	Időkép	Max. hőm. (°C) Tegnap (tényl.)	Ma (várható)
Bangkok	zivatar	31	32
Buenos Aires	napos	11	11
Caracas	változó	31	32
Fokváros	zápor	17	28
Kairó	napos	38	39
Kalkutta	változó	32	32
Los Angeles	változó	25	26
Mexikóváros	zivatar	20	26
New York	változó	26	25
Peking	változó	28	28
Rio de Janeiro	változó	24	24
Sidney	esős	15	15
Tel-Aviv	napos	33	35
Tokió	változó	29	28
Torontó	felhős	29	28
Tunisz	napos	30	40

EURÓPA ÉS MAGYARORSZÁG IDŐJÁRÁSA

A kontinens északnyugati felében az ott örvénylő ciklon hatására változékony, csapadékos időjárás várható. A ciklon frontja mélyen benyúlik a szárazföld belsejébe, és a Kárpát-medence keleti felében, valamint Ukrajnában záporokat, zivatarokat okoz. Oroszországban és a mediterrán térségben napos, igen meleg idő várható továbbra is. Hazánkban keleten még többfelé lehet záporosó, zivatar, ugyanakkor a Dunántúlon a felhőátvonulásokból legfeljebb néhol fordulhat elő futó zápor. Szeles idő lesz. A csúcshőmérséklet 22, 27 fok között várható.



A főváros légszennyezettsége

A levegőtisztasági határérték %-ában a tegnapi 12 órakor mért értékek alapján.

	Belváros	Külváros
CO	15%	7%
SO ₂	11%	12%
NO ₂	33%	32%

A magaslégköri ózon 6%-kal marad el a sokévi átlagtól.

Széljelentés (km/h)

Dunakanyar	50-60
Szellidi-tó	50-65
Balaton	40-60
Fertő tó	50-60
Tisza-tó	50-60
Velencei-tó	50-60

Ma Henrik és Roland napja van.
A Nap 5.03-kor kel, 20.37-kor nyugszik.

☾ A Hold 7.39-kor kel, 22.17-kor nyugszik.

A legközelebbi holdtölte 13 nap múlva lesz.

TÁVOLABBI HAZAI KILÁTÁSOK

Az előttünk álló hét végén időnként megnövekszik majd a felhőzet, de csak elsősorban alakulhat ki zápor, zivatar. Hosszabb-rövidebb időközökre kisüt a nap. Fokozatosan melegszik az idő.

Országos Meteorológiai Szolgálat médiakapcsolatok osztálya

Meteorológiai tájékoztatás telefonon

Országos előrejelzés: 1 napos: 06-90-304-611, 5 napos: 06-90-304-631, 30 napos: 06-90-304-628; **Orvosmeteorológia:** 06-90-304-612; **Faxbank-info:** 06-90-304-100; **Budapest és környéke 1 napra:** 06-90-304-621; **Északi-középhegység 1 napra:** 06-90-304-626; **Közép-Európa 1 napra:** 06-90-304-641; **Nyugat-Európa 1 napra:** 06-90-304-642; **Dél-Európa 1 napra:** 06-90-304645

A telefonszolgálat díja: 120 Ft/áfa/perc. Balatoni élszavas: (180 Ft/perc) 06-90-490-015. Általános élszavas: 240 Ft/perc (06-90-504-001)

KÖZLEMÉNY

AZ ÁLLAMI PÉNZ- ÉS TŐKEPIAC FELÜGYELET által jóváhagyott, 1 éves futamidejű, folyamatosan megvásárolt Baumag Tűzép-kötvény kamata 1999. július 20-tól: 19%.

FELHÍVÁS

90 nm-es, III. emeleti, igényesen felújított, kéterké...

SKODA 120 L, 1987-es, 2001. márciusig vizsgával...

us 15-21. között. Tov felvilágosítást Csernán...

Német autók az Egyesült Államokban

Németország vezető autógyárjai – amelyek meghatározó szereppel és részesedéssel rendelkeznek az Egyesült Államok luxuskocsiimportjában – egyöntetűen arra számítanak, hogy idei amerikai értékesítésük megdönt minden korábbi rekordot.

Jens Neumann, a Volkswagen Észak-Amerikáért felelős igazgatósági tagja arra számít, hogy cége idén csaknem 300 ezer kocsit értékesít majd az USA-ban. A VW tavaly 218 ezer kocsit adott el az amerikai piacon, a legtöbbet 1981 óta, amikor a cég még rendelkezett saját gyártóüzemmel az

USA-ban. Neumann szerint továbbra sincs akadálya annak, hogy Európa első számú autógyára Észak-Amerikában két számjegyű értékesítési növekedést érjen el. (Tavaly a VW 11 százalékkal növelte világforgalmát, s mintegy 4,7 millió autót adott el. Ennek nyomán 1998-ban a VW részesedése a világ autópiacán 11,4 százalékra növekedett az előző évi 10,4 százalékról.)

A kedvező amerikai értékesítési eredményekben fontos szerepet játszott és játszik az új Beetle megjelenése a piacon. A Mexikóban gyártott és 1998 márciusában bemutatott

kocsikból a tavalyi esztendő végéig a tervezett 50 ezer helyett 64 ezret értékesítettek. A népszerűséget tovább növelheti a hamarosan bemutatkozó turbófeltöltéses Bogár is.

A DaimlerChrysler tavaly 40 százalékkal tudta növelni a Mercedes-Benz értékesítését az Egyesült Államokban, ahol ebből a típusból mintegy 170 ezer talált vevőre. Ez a jelentős növekedés nagymértékben járult hozzá ahhoz, hogy a Mercedes-Benz világértékesítését tavaly 26 százalékkal sikerült növelni, s a cég összesen több mint 900 ezer autót adott el. (A cég bevételei elérték a

60 milliárd márkát. A tervek szerint a Mercedes idén 950 ezer, jövőre pedig egymillió autót értékesít.) Az eladások bővülésének hajtómotorját elsősorban az új modellek, az S- és az M-osztály jelentik.

A BMW új kocsiját, a négykerék-meghajtású X5-öt a cég észak-karolinai üzemében gyártják, s az előrejelzések alapján nagy keresletre számító autó számottevően lendít majd a BMW amerikai forgalmán. A sportkocsik és az egyterűek iránt egyébként akora az érdeklődés az Egyesült Államokban, hogy e két kategória értékesítése tavaly

novemberben először lépte át az új személyautók piacán az 50 százalékot. A BMW most azt is fontolgatja, hogy felújítja a Land Roverek exportját az USA-ba, s megkülönböztetett figyelmet fordít e kocsik minőségére és megbízhatóságára.

Miközben a német autógyártók nagy lendülettel nyomulnak az amerikai piacon, nem tétlenkednek a japánok sem. A Toyota például nemrégiben hírül adta, hogy 1999-ben 1,23 millió gépkocsit szándékozik értékesíteni az USA-ban.

művek fűvös hangszereken. 16.05 Muzsikáló délután. 18.05 Kapcsoljuk a 6-os stúdiót. 19.15 Barátságos bölcsességek. 19.35 Az MRT Énekkara hangversenye. 20.55 Francia muzsika. 21.47 Petőfi Sándor minden verse. 22.05 A zene üzenete. 22.20 Mendelssohn: Szentivánéji álom. 23.22 Századunk zenéje. 0.00 Hírek. Szózat.

RÁDIÓ BRIDGE

 **FM 102,1 MHz Budapest vételkörzetében.**
Állandó műsorok: 0.00-24.00 Zene, hírek. E-mail bridge@radiobridge.datanet.hu. 06.00 Rákóczi Ferenc. 08.00 Forintos Percek – Gazdasági műsor. 09.00 Balázs Panna. 12.00 Pásztor Máté. 15.00 Világi Péter. 19.00 Dittmann András.

REDŐNYÖSMUNKÁK.
262-4724.

PROFI költöztetés, szállítás, rakodás magánszemélyeknek és vállalatoknak. (06-30) 911-8696.

FM 93,9, Ózdi FM 101,5; Szeged: FM 90,3; Sopron: FM 96,8; Nagykanizsa: FM 90,2; Kiskőrös: FM 88,4; Miskolc: FM 97,1; Tokaj (Debrecen): FM 97,5; Kab-hegy (Balaton): FM 107,2; Vasvár: FM 91,6; Komádi: FM 103,0; Kékes: FM 95,5; Csávoly: FM 96,7; Szentés: FM 100,4)
5.45 Bochkor Gábor és a Bumeráng – a Sláger Rádió reggeli műsora. 9.00 Szabó Tamás műsora. Benne: 12.00 „Kívánságok Órája”. 14.00 Ivanics Eszter műsora. 19.00 Leirer Tímea műsora. 24.00 Balogh Ákos műsora.

Regionális rádiók

BERETTYÓ RÁDIÓ


(90,3 MHz) 12.00 Szieszta. Benne: zene, kultúra, sport. Fékezz! Gyere velünk két nyugodt órára a rohanó világba. 14.00 DL Stúdió. 16.00 Műsorvezető: Hudák Anita. A délután, hírek, időjárás, napi aktualitások, térségi hírek, névnapköszöntő, érdekességek, telefonos játékok, lapszemle, programajánló, könnyűzenei kalendá-

rius vers (2.00 Déli harangszó – lapozó, lapszemle, hírek. 12.25 Mágán Miska (1948-ism.) – magyar játékfilm. 13.55 Székelyház Budapesten (1998) – magyar riportfilm. 14.05 Bálnák rejtélyes halála (1981) – angol ismeretterjesztő film. 14.55 Hogyan készülnek? (1996) – olasz ismeretterjesztő filmsorozat. 15.10 Kelet-Európa kolostorai (1995) – holland ismeretterjesztő filmsorozat. 15.35 Műsorajánlat 15.45 Katedra nélkül – Olvasónapló – Vörös és fekete II/2. (1954) – francia játékfilm. 17.10 Nyelvőrző – nyelv-szöveg-játék. 17.25 Mese 17.50 Reklám, műsorajánlat. 18.00 Híradó 18.20 Alpok-Adria Fesztivál – Indián nyár (1995) – cseh játékfilm. **19.25 Remigius Geyling (1971) – osztrák dokumentumfilm. 20.05 Hej, hej, helyesírás! 20.10 Váltó – gazdasági magazin. 20.40 Esti kérdés. 20.50 Reklám, műsorajánlat. 21.00 Híradó 21.25 Sportpercek 21.40 Szentivánéji álom – balettfilm. 22.45 Raul a terítéken (1982) – amerikai játékfilm. 00.05 Hírek 00.10 Műsorajánlat 00.15 Vers (ism.) A**

RTL KLUB

 6.30 Reggeli. 9.10 Recept Klub. 9.20 Esmeralda. 10.05 Varázslatos álmok. 10.30 Második csók. 11.00 Televásár. 11.30 Dóra mozija. 12.05 Paula és Paulina. 12.55 Mire gondolt? 13.00 Hírek. 13.10 Élettér. 13.20 Recept Klub. 13.30 Televásár. 14.00 Klip Klub. 14.30 Rajzfilm Klub. 15.40 Második csók. 16.10 Knight Rider. 17.00 Mire gondolok? 17.05 Renegade – A fejedelmű. 17.50 Mire gondolok? 17.55 Paula és Paulina. 18.45 Híradó. **19.15 Fókusz. 19.50 Cobra 11. 20.45 Három szökevény. 22.25 Híradó. 22.40 Ellen. 23.05 Megdöbbentő világ – Riporterek Klubja. 0.05 Fókusz. 0.35 Divatklip.**

ALFA TV

 Adásunk az UHF 47-es csatornán és a kábelhálózaton vehető. 15.45 Lóverseny. **19.36 Zenés magazin. 0.10 Hippolyt a lakáj.**

országban. **20.15 TV a tárgyalóteremben. 21.00 Géporkszak: Remények és félelmek – Tökéletes jövő. 21.50 Hírheft bűnesetek és perek: Robert Kennedy meggyilkolása. 22.20 Hírheft bűnesetek és perek: Malméd és más náci rémtettek. 22.50 Állatok nyelvén: Úton a jobb megértés felé? 23.20 Távlatok. 23.50 UFO-repülőter Nevadában. 0.40 Náci arany Svájcban.**

SZÍV TV

 0.00 Music Box. Interaktív kívánságműsor. 16.00 Információs magazin. 16.15 Agrár magazin. 16.30 Partridge. 17.30 Lesen. 18.30 Országjáró kamera. **19.00 Horgászkalandok. 20.00 Sötét igazság. 21.00 Végzetes gyémántok. 22.30 Mese a négy kívánságról. 23.40 Music Box. 0.10 Tipp-top. 0.20 Kereskedelmi műsor. 0.35 Music Box.**

ZENIT TV

csolható. S mindez nem bonyolult, sőt elmes is. Az auto-
cozatváltásokra jel-
tások nélkül gyors-
sit, míg ha kis spor-
gyunk, a fokozato-
kiválasztva, a mo-
maximális fordula-
hajthatunk végig
as szerpentinén.
apvetően olyan,
Primera egésze:
des, és egyszerűen

csival a többi eu-
lóhoz hasonlóan
ben találkozha-
árkakereskedések-
lsődleges informá-
t az új modell ára
y csak alig fogja
i az elődét.

• Ifj. Petró Lajos

CORD 1,6

alapotok

rát vásárolhat, s biztosan számára ideális mikroklímat, kisebbik motor a Lybra palet

99.07.01

FIAT–Mitsubishi együttműködés?

Újabb „interkontinentális” együttműködés van születőben a nemzetközi autóipar mind kevesebb talpon maradt önálló szereplője körében. A FIAT csoport és a Mitsubishi Motors megállapodás-tervezetében közös gyártású luxusterepjáró szerepel, s szó van arról is, hogy a japánok közvetlen benzinbefecskendezés (GDI) motorjaival szereznek az olasz modelleket.

Szakértők egybehangzó véleménye szerint a luxusterepjáró gyártásával a FIAT bővítené választékát, míg a Mitsubishi megújítaná korábbi mo-

delljeit. A motorszállítási megállapodás – a londoni Financial Times szerint – új fejezetet nyitna a FIAT történetében, hiszen az olasz cég hagyományosan saját motorokkal szereli fel autóit. Az sem kizárt, hogy további műszaki együttműködési megállapodásokat köt majd egymással a két vállalatbirodalom.

Roberto Tessore, az Auto FIAT vezérigazgatója megerősítette, hogy cége racionalizálni akarja a termelést és csökkenteni a költségeket, de nem tervezi tulajdonosi kapcsolat létrehozását a japán vál-

lattal. Az együttműködéstől a Mitsubishi többek között azt reméli, hogy sikerül enyhíteni a kedvezőtlen hazai gazdasági helyzetből fakadó nehézségeket. Az idei év márciusában véget ért pénzügyi évben a Mitsubishi forgalma 10500 milliárd, adózott eredménye pedig 11,5 milliárd jen volt. Az előző pénzügyi évben a 12012 milliárdos forgalom mellett 21,4 milliárd jen adózott eredményre tett szert a cég. A romló teljesítmény miatt a világszerte elismert Moody's Investor Service hitelminősítő vállalat a közelmúltban stabil-

ról negatívra változtatta a Mitsubishi hosszú lejáratú adóságára adott A2 hitelkockázati besorolás kilátásait.

A döntést a Moody's a japán vállalatok számára mind szigorúbbá váló gazdasági környezettel, illetve ennek a középtávú teljesítményre gyakorolt negatív hatásával magyarázta. A hitelminősítő ugyanakkor helyesli, hogy a Mitsubishi vezetése célul tűzte ki a rossz portfólióbefektetések csökkentését és az ezzel járó kockázatok kezelését.

• G. Gy.

Autonomy program – átalakított FIAT-ok mozgássérülteknek

Belépő az autósok világába

Nagyon sok mozgássérültnek van jogosítványa és mégis csak nehézségek árán juthatnak számukra mindenben megfelelő gépkocsihoz. Akik egészen szereztek meg jogosítványukat és utána sérültek

zetési segédeszközök beszerezésével minden egyes alaplomból tíz eltérően kialakított új modell jöhet létre. A be-
rendezések listája hosszú: kormánykerékről működő infravörös távirányítás, kézfékekkel kombinált

mozgáskorlátozottság fokát, pontos tanácsot adhatnak a páciensnek a gépkocsi biztonságos vezetéséhez szükséges segédeszközökkel kapcsolatos

ton 1 napra: 06-90-304-627; Közép-Európa 1 napra: 06-90-304-641; Észak-Európa 1 napra: 06-90-304643; Nyugat-Európa 1 napra: 06-90-304-642; Dél-Európa 1 napra: 06-90-304645

A telefonszolgáltatás díja: 120 Ft/óra/perc. Balatoni élőszavas: (240 Ft/perc) 06-90-490-015. Általános élőszavas: 240 Ft/perc (06-90-504-001)

KÖZLEMÉNY

A ZALAKERÁMIA RT. igazgatósága rendkívüli tájékoztatási kötelezettségének megfelelően az alábbiakat közli: az Inker d.d. Zapresic 1999. június 28-án megtartotta rendkívüli közgyűlését. A közgyűlésen megválasztásra kerültek az alábbi tisztségviselők: felügyelőbizottság: Takáts Imre, Elek Ágnes, Sasinszki Ágnes. Zalakerámia Rt. igazgatósága.

FELHÍVÁS

HIRDETÉS- FELVÉTEL!

Telefon/fax:
303-0950
Telefon:
303-0951

SZABÓSÁG
267-9312

ÁLLÁS

MÉRLEGGÉPES könyvelőnőt felveszek. Telefon: 290-8209.

INGATLAN

ELADÓ Visegrádon 1057 nm-es saroktelek 160 nm-es családi házzal. (06-20) 955-3914; este 240-2252. Irányár: 14 millió Ft.

BEVEZETETT műszaki üzlet és márkaszerviz árukészlettel, Budafokon eladó. Telefon: (06-30) 960-1272.

BALATONFENYVESEN ikernyaraló eladó egyben vagy megosztva. Irányár: 6 + 6 M Ft. Telefon: (06-85) 350-854.

TELEK

A TISZA-TÓNÁL Abádszalókon (a strandtól 2 km-re) Mikos Kelemen utcában szőlő-gyümölcs-telek

telefon van az utcában. Irányár: 250 E Ft. Érdeklődni lehet este: 19-22 óráig a 290-6082-es számon.

ALBÉRLET

RÓZSADOMBI, 60 nm-es, lodzsás, bútorozott örökklás kiadó június 20-tól. Telefon: 202-5826.

JÁRMŰ

KARAMBOLOS, totálkáros autóját megvenném. Azonnali kp.-fizetéssel. (06-30) 950-2637.

OPEL ASTRÁT vagy Kadettot vennék saját részre, sérült is érdekel. (06-20) 984-0106.

VÁSÁROLNÉK személygépkocsit reális áron azonnali készpénzfizetéssel 1986-tól 1996-os évjáratig. Cégautó is érdekel. Esetleg sérült

A Nap 4.51-kor kel, 20.45-kor nyugszik.

A Hold 22.26-kor kel, 7.13-kor nyugszik. Ma van holdtölte, a legközelebbi 27 nap múlva lesz.

0.00-24.00 Zene. E-mail bridge@radiobridge.datanet.hu. 06.00 Rákóczi Ferenc. 08.00 Forintos Percek – Gazdasági műsor. 09.00 Balázs Panna. 12.00 Pásztor Máté. 15.00 Világi Péter. 19.00 Dittmann András.

levélborítékokat vásárolunk. VIII., Szentkirályi u. 6. Telefon: 267-2494.

ADÁS-VÉTEL

ROMÁN ÉTKEZŐ és 3 db hőtárolós kályha eladó. Telefon: (06-30) 944-7333.

SZOLGÁLTATÁS

MAGANNYOMOZÁS teljes diszkrécióval, magas színvonalon. Telefon: 383-6132.

MŰBÚTORASZTALOS vállalja antik és stílbútorok restaurálását. Telefon: (06-30) 944-2206.

MEZEK emblémázása, számozása, szitanyomtatás. 405-4628.

ELEKTRONIKA

ELADÓ Videoton EA 63835 típusú erősítő és egy AKAI CSM 02 típusú egykazettás deck. Irányár: 25 000-25 000 Ft. Együttes megvételkor árkedvezmény. Érdeklődni (06-20) 943-0786.

Ákos műsora.

Regionális

BÉRETTYÓ RÁDIÓ (90,3 MHz) „Csörög a napköszöntő, lapszemle, kalendárium, sport, kultúrák, játékok, óránkénti híradás-jelentés. 19.00 Működik Anita. Lapszemle, sportösszefoglaló, híradás-jelentés, napi aktualitások. Telefonos kívánságmu. Rádió 12.00 Szieszta. kultúra, sport. Félkezdi két nyugodt órára a rádió. 14.00 DL Stúdió. 16.00 Riport (ism.) 17.00 Br. (ism.) 18.00 Műsor. Anita. Tarka-barka, hírtársági hírek, lapszemle, vetélkedők, sport, kultúra, gazdasági hírek.

RÁDIÓ EGER

RÁDIÓ • EGER (FM) Fris mációk, a világ legjobb keresztül. Magazinműsor. 09.00 Hajnalhasító. Délelőtti Mi Van Most? Délutáni csalamadé. 19.00

henjünk...

99. 6. 17.

Mi lesz veled, Peugeot?

A PSA konszern helyzete a Renault–Nissan-fúzió után

A Renault és a Nissan már-már házasságnak is nevezhető stratégiai szövetsége nyomán a szakértők véleménye szerint megbomlott a viszonylagos egyensúly a francia autóiparban. Arról van szó, hogy ez ideig a Renault és a Peugeot–Citroën nagyjából azonos értékesítési volumennel és piaci részesedéssel rendelkezett.

A szimmetria megszűnte után mind több vélemény és találgatás lát napvilágot a Peugeot–Citroën jövőjéről, függetlensége megőrzésének lehetőségéről. Itt érdemes megjegyezni, hogy az új helyzetben a Renault/Nissan 9,1, a Peugeot–Citroën pedig 4,3 százalékos piaci részesedéssel rendelkezik majd. (A tavalyi adatok alapján az értékesítési listát a GM/Isuzu és a Ford/Volvo/Mazda vezeti 14,9-14,9 százalékkal, őket követi a Toyota/Daihatsu 10 százalékos részesedéssel. A VW 9 százalékos részesedést tudhatott magáénak.)

Az elemzők jelentős része azzal számol, hogy a vállalat – amely maga is egy cégházasság „eredménye” – belátható időn belül egyesül valamelyik jelentősebb autógyárral. Jean-Martin Folz, a Peugeot–Citroën el-

nöke egy interjúban elmondta, hogy cége egyelőre nem kíván részese lenni az ágazatban manapság oly divatos fúziómániának. Véleménye szerint a jelenleg kínálkozó összeolvadási lehetőségek több hátránnyal járnának a cég számára, mint előnnyel. De – hangsúlyozta Folz – a Peugeot–Citroën sem elméletben, sem gyakorlatban nem zárkózik el az egyesüléstől vagy a felvásárlástól, s folytatja az esetleges partnerek keresését.

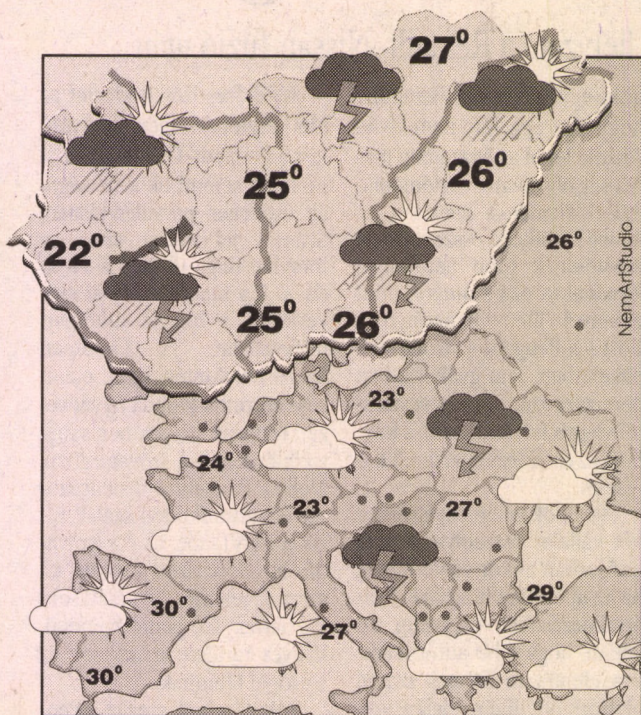
Az elnök véleménye szerint két vállalat összeolvadásának elsősorban akkor van értelme, ha az új értéket hoz létre. Folz értelmezésében ez pedig azt jelenti, hogy több autót lehessen előállítani azonos számú platformon. Ezen logika szerint nem lett volna sok értelme a Volvóval való összeolvadásnak (ismeretes, hogy a svéd autóipari vállalat személygépkocsi üzletágát a Ford vásárolta meg nemrégiben), hiszen a két cég felépítése, műszaki kultúrája meglehetősen eltérő.

A Peugeot–Citroën 1988-ban 2,28 millió gépkocsit értékesített. A tervek szerint a termelés öt éven belül eléri a hárommillió egységet, ebből két és fél millió kocsit három platform gyártanak majd.

Az előrejelzések szerint az idei esztendő igen kedvező lesz a Peugeot–Citroën számára, tehát semmi ok a sietségre az esetleges párválasztásban. Számos jel mutat abba az irányba, hogy esetleg a Hondával lép majd stratégiai szövetségre a francia autóipari nagyvállalat. A Goldman Sachs befektetési bank elemzése szerint a Honda úgynevezett természetes partner, s maga is érdekelt a szövetségben. Noha a Peugeot–Citroënt szoros együttműködési szálak fűzik a FIAT-hoz, az összeolvadás egyelőre azért zárható ki, mert az jelentős elbocsátásokkal járna. Ez pedig igencsak kényes területe manapság az Európai Uniónak.

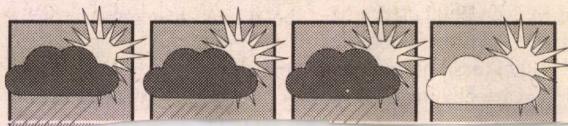
Folz cégelnök szerint a Peugeot–Citroën a belátható jövőben elsősorban a független autógyártókkal való együttműködési kapcsolatok erősítésére kíván összpontosítani a nemzetközi porondon. A nemzetközi autóipar vezető elemei azonban abban egyetértenek, hogy noha ma semmiféle „összeolvadási sürgősség” nincs, a Peugeot–Citroën húsz esztendőn belül egy nagyobb autóipari csoportnak lesz a része.

Időjárás-jelentés



EURÓPA ÉS MAGYARORSZÁG IDŐJÁRÁSA

Észak-Európában légköri frontok hatására változékony az időjárás, a felhőátvonulásokat záporok kísérik. A kontinens déli és keleti vidékein tovább tart a meleg nyár. Magyarországon gyakran erősen megnövekszik a gomolyfelhőzet, és többfelé várható záporosó, zivatar, sőt helyenként felhőszakadás, jégeső is előfordul. Az észak-keleti szél zivatarban átmenetileg megerősödik. Az enyhe, reggeli órákat mérsékelt nappali felmelegedés követi, a csúcshőmérséklet országsszerte 22, 27 fok között valószínű.



Európai városok időjárás adatai

Város	Időkép	Max. hőm. (°C)	
		Tegnap (tényl.)	Ma (várható)
Athén	változó	31	31
Belgrád	zivatar	29	27
Berlin	napos	24	23
Bécs	zivatar	21	26
Bukarest	változó	27	27
Kijev	zápor	27	27
Ljubljana	zápor	23	23
London	szeles	22	28
Madrid	derült	31	30
Moszkva	változó	21	26
München	esős	19	25
Párizs	derült	25	25
Pozsony	zivatar	22	26
Prága	változó	23	24
Rijeka	zápor	25	25
Róma	zápor	25	27
Stockholm	változó	21	17
Szófia	zápor	27	28
Varsó	változó	22	26
Várna	napos	28	27
Zágráb	zápor	24	24
Zürich	zivatar	22	23

Világvárosok időjárás adatai

Város	Időkép	Max. hőm. (°C)	
		Tegnap (tényl.)	Ma (várható)
Bangkok	zivatar	30	30
Buenos Aires	felhős	15	13
Caracas	zivatar	28	30
Fokváros	változó	17	19
Kairó	derült	36	36
Kalkutta	zivatar	31	30
Los Angeles	változó	22	25
Mexikóváros	zivatar	21	19
New York	zápor	22	20
Peking	változó	28	29
Rio de Janeiro	zivatar	23	25
Sydney	változó	18	17
Tel-Aviv	derült	31	31
Tokió	felhős	29	28

Szórakoztatóelektronikai üzletág cserébe az autóiipari részlegért

A Daewoo-é lett a Samsung

99.6.17.

Szöulban a közelmúltban bejelentették, hogy egy csereüzlet keretében a Daewoo Motors tulajdonába került a Samsung autóiipari részlege. A kormány által támogatott reorganizációs program keretében a Daewoo a szórakoztató-elektronikai üzletágát adta át a Daewoo ipari konglomerátumnak.

A csereügylet keretében a Daewoo ígéretet tett arra, hogy folytatja a Samsung egyetlen személykocsitípusának, az SM5-nek a gyártását, s ezzel jelentős mennyiségű

munkahelyet sikerül majd a beszállítóknál megtartani.

A Nissan Maximán alapuló SM5 gyártását a Samsung tavaly márciusban kezdte meg, s akkor évi 80 ezer kocsit előállítását tervezték. Annak ellenére, hogy a Samsung kocsit egy hasonló Daewoo-modell versenytársa, a csereüzlet keretében a Daewoo kötelezettséget vállalt arra, hogy két esztendőn át legalább évi 30 ezer SM5-ös autót gyárt. A Samsung viszont azt vállalta, hogy értékesíti a kocsik felét, készpénzkompen-

zációt nyújt a Daewoo-nak az el nem adott autókért, s segítséget nyújt az autógyártásban.

A Daewoo ugyanakkor nem hagyja cserben a Samsung alvállalkozóit, részegység- és alkatrészgyártóit, mert vállalta, hogy a következő két esztendőben évi 50 ezer gépkocsihoz szükséges alkatrészre ad megrendelést. (Érdemes megjegyezni, hogy az elemzők egy része kétkezdik az alkatrészüzlet sikerét illetően, ugyanis a Samsung beszállítói sorra jelentenek

csődöt, ráadásul számottevően meggyengült a Samsung autóértékesítési hálózata tavaly december óta.)

Az AM5 autóiipari projektre a Samsung csaknem 4 milliárd dollárt fordított, beleértve a pusani gyárat, amelyet már át is adott a Daewoo-nak. Ez utóbbi cég Dél-Koreában évi egymillió gépkocsit gyárt, s Pusanban várhatóan saját modelljeit is elő fogja állítani.

Studio. 17.00 BRAVO slágerlista (ism.) 18.00 Műsorvezető: Hudák Anitka. Tarka-barka, hírek, időjárás, térségi hírek, lapszemle, telefonos vetélkedő, sport, kulturális érdekességek.

RÁDIÓ EGER

RÁDIÓ • EGER (FM 101,3 MHz)
Friss hírek, információk, a világ legjobb zenéi 24 órán keresztül. Magazinműsorok: 05.00-09.00 Hajnalhasító. 10.00-14.00 Dél-előtti Mi Van Most? 15.00-19.00 Délutáni csalamadé. 19.00-23.00 Pihenjünk... 3300 Eger, Dobó tér 6/a. Tel./fax: 36/410-253.

INFÓRUM RÁDIÓ

Infórum (91,9 MHz)
0.00-24.00 Állandó műsorok: minden óra 30 perckor hírek, időjárás-jelentés. 7.30-7.40, 12.30-12.40 BBC magyar nyelvű hírek Londonból. Tel.: 27/311-322, 27/311-405. Ébredjen és maradjon velünk, most már a nap 24 órájában! Hírek, információk, riportok, tudósítások, főleg a Dunakanyar térségéből. Játék, szórakozás és sok, sok jó zene! Ébredjen velünk! – Kubicsek István. Újpesti kör-

land ismeretterjesztő műsorozat. 14.55 Jégvulkán (1997) – izlandi ismeretterjesztő film. 15.25 Műsorajánlat 15.30 Katedra nélkül – Olvasónapló – Vörös és fekete II/1. rész (1954) – francia játékfilm. 17.00 A legtöbb, mi adható – mese. 17.10 Nyelvőröző – nyelv-szöveg-játék. 17.25 Mese 17.50 Reklám, műsorajánlat. 18.00 Híradó 18.20 Alpok-Adria Fesztivál – Egy másik élet (1992) – olasz játékfilm. **19.55 Trio Stendhal: Out of Brasil.** **20.05 Hej, hej, helyesírás!** **20.10 Váltó – gazdasági magazin.** **20.40 Esti kérdés.** **20.50 Reklám, műsorajánlat.** **21.00 Híradó** **21.25 Sportpercek** **21.40 Éjszakai járat – Benne:** **21.40 Szubjektív Színházi Kalauz – 21.45 Játéktér – színházművészeti magazin – 22.15 Kínai védelem (1999) – magyar játékfilm.** 23.55 Hírek, műsorajánlat 00.05 Vers (ism.) *A Duna Televízió teletextadása – a Dunatext – a nap 24 óráján keresztül működik.*

TV2

 5.50 Faluvilág. 6.00 Reggeli kiadás. 7.00 Jó reggelt, Magyarország! 9.00 TV2 Matiné. 10.00 Kedves nővérek. 10.30

11.40 Felvezetőn a Robinson család. 12.10 Esmeralda. 12.55 Mire gondolkodok? 13.00 Hírek. 13.10 Élettér. 13.20 Recept Klub. 13.30 Televásár. 14.00 Klip Klub. 14.30 Rajzfilm Klub. 15.40 Második csók. 16.10 Knight Rider. 17.00 Mire gondolkodok? 17.55 Esmeralda. 18.45 Híradó. **19.15 Fókusz.** **19.50 Cobra 11.** **20.45 Filofax.** 22.35 Híradó. 22.50 Ellen. 23.15 Megdőbben-tő világ. 0.15 Fókusz. 0.45 Divatklip.

ALFA TV

alfa TV Adásunk az UHF 47-es csatornán és a kábelhálózaton vehető. 15.50 Pesti versenyek. **19.25 Műsorismertetés.** **19.36 Zenés magazin.** **20.08 A beszélő köntös.**

MAGYAR ATV

MAGYAR UHF 47-es csatorna Bp.-
ATV en, vidéken a kábel-
ATV-k műsorán. A médiacsoport tagjai a műsorváltoztatás jogát fenntartják!
0.00 Színes, képes magazin. **19.00 Műsorismertetés.** **19.10 Klippercek.** **19.15 Indaba.** **20.00 Tárcanézőben.** **21.00 Derrick.** 22.00 Jogbanjárás. 22.30 Átverés. 24.00 Műsorzárás.

detlenség. 22.00 Hírheft bűnesetek és perek: Leopold és Loeb, avagy izgalmért ölni. 22.30 Hírheft bűnesetek és perek: Zodiákus gyilkosok és más megoldatlan sorozatgyilkosságok. 23.00 Állatok nyelvén: A mélység titokzatos hangjai. 23.30 Távatok. 0.00 UFO-repülőtér Nevadában. 1.00 Rosszfiányok, stricik, kliensek.

SZÍV TV

 0.00 Music Box. 16.00 Információs magazin. 16.15 Agrár magazin. 16.30 Ibiza. 17.00 Izland. 17.30 Lesen. 18.30 Országjáró. **19.00 Korfu.** **19.30 Kanáriszigetek.** **20.00 Viharhegy óriása.** **21.30 A kaland bűvöletében.** 22.30 Cook kapitány. 23.30 Music Box. 0.10 Tipp-top. 0.20 Kereskedelmi műsor. 0.35 Music Box.

ZENIT TV

6.30 Újra. 10.00 Képűjság. 17.50 Kidie Viddie. 18.00 Tudóra. **19.00 Sportrévkalauz.** **19.30 Zenit magazin.** **20.00 Úfomagazin.** **20.40 Energia-tanácsadó.** **21.00 Csillagos ég.** **21.15 Utazás a Föld körül.** 22.00 Vállalkozói Magyarország. 22.20 Sportrévkalauz (ism.)

99.8.5. Ázsia vezeti a termelékenységi listát

A londoni Economist Intelligence Unit egyik legújabb tanulmánya szerint az elmúlt esztendőben a japán és a dél-koreai autógyártók rendelkeztek a világ leghatékonyabb üzemivel annak ellenére, hogy mindkét országban a hazai gépkocsipari cégek jelentős értékesítési gondokkal küszködtek a fizetőképes kereslet számottevő visszaesése miatt.

A tanulmány külön érdekességként említi, hogy a felmérésben szereplő 53 autópári üzemből az első 20 helyet a japán és a dél-koreai gyártók hazai, valamint európai és amerikai leányvállalatai foglalják el. Az első helyre a Mitsubishi mizushimai gyára került, ahol az egy dolgozóra jutó autók száma tavaly elérte a 147-et. A Honda Suzukában 123, a Toyota Takaokában 122, a Honda Savamában 112, a Mitsubishi pedig az okazaki üzemben 111 autó/dolgozó/év eredményt ért el.

Európában a legtermelékenyebb üzem a Nissané volt: a Nagy-Britanniában termelő sunderlandi gyárban az elért eredmény 98 volt. Második helyen a General Motors eisenachi gyára végzett 77 autó/dolgozó eredménnyel, ami a világranglistán csak a 25. helyet jelenti. A FIAT melfi gyára 70 kocsival Európában

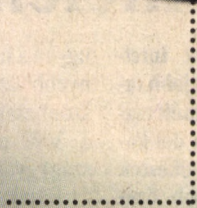
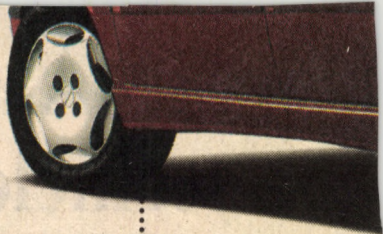
ugyan a harmadik legtermelékenyebb üzem, a világlistán viszont csak 31., holtversenyben a VW navarrai (Spanyolország) gyárával.

Észak-Amerikában a termelékenységi listát a General Motors és a Toyota közös vállalata, a NUMMI (New United Motor Manufacturing Inc.) vezeti 87 kocsival, ez az eredmény a világranglista 16. helyét biztosítja a cégnek. A Honda két gyára foglalja el az észak-amerikai toplista második és harmadik helyét, míg a negyediket a Ford wayne-i üze me (itt gyártják az Escortokat) 79 kocsival. Ez utóbbi eredmény a világlistán a 23. helyhez volt elegendő.

Miközben a világranglista első öt helyét a japán gyártók foglalják el, a dél-koreai cégek is előkelő helyezéseket tudhatnak magukénak. A Daewoo új Nubira-üzeme került a lista hatodik helyére 103 autóval, a kilencedik helyen a cég changwoni gyára végzett. Érdemes megjegyezni, hogy öt dél-koreai üzem lépte túl tavaly a 90 autó/dolgozó/év eredményt. A londoni gazdaságkutató tanulmánya arra hívja fel a figyelmet, hogy a dél-koreai cégek termelékenységének alakulása komoly veszélyt jelent az európai és az észak-amerikai gyártók számára.

Egy korábbi elemzés pedig tavaly nyáron arra mutatott rá, hogy egyre nagyobb a szakadék a leghatékonyabb ázsiai és a leggyengébb európai gyártók között. A Peugeot-Citroën kelet-franciaországi gyárában egy dolgozó 25 kocsit állít elő egy évben, mintegy hatodát a listavezető Mitsubishi már említett üzemének. Ugyancsak meglehetősen rossz a termelékenység és a hatékonyság a Volvo-Mitsubishi hollandiai Nedcar gyárában, a Rover longbridge-i és a Skoda mlada boleslavi üzemében.

Érdemes megjegyezni, hogy a modellváltás az elmúlt esztendőben kedvezőtlenül befolyásolta a Toyota és a Honda brit gyárainak a termelékenységi világranglistán elért korábbi helyezését. Ezt az átmeneti visszaesést – vagyis a termelékenység csökkenését – a szakemberek teljesen természetesnek tartják, ugyanis a modellváltás a gyártósorok átalakításával, rendszerint új munkások felvételével és a dolgozók erőteljes oktatásával jár. Ezen tényezők együttes hatása szinte minden autógyárban átmenetileg visszaesést okoz a hatékonyság alakulásában.



go

AZ AUTÓTÓL

Behúzza a féket a VW? 79.8.12.

Európa első számú autógyártója, a Volkswagen bejelentette, hogy a második félévben mintegy 20 százalékkal csökkenteni németországi gyárainak termelését. A cég kereskedelmi igazgatója a gyártás visszafogását azzal magyarázta, hogy az előrejelzések szerint az új kocsik iránti fizetőképes kereslet a második félévben elmarad az esztendő első hat hónapjában regisztrálttól. A Financial Times szerint az igazgató szavaiból egyes szakértők azt a következtetést vonták le, hogy komoly gondok jelentkeztek a VW-modell programjában és nyereségességének alakulásában.

1999 első félévében a VW világerőteljesítése 8,5, nyugat-európai eladásai pedig 15,1 százalékkal növekedtek. Az óriásvállalat kocsijainak egyharmadát a hat németországi üzemben állítják elő. Ezek-

ben a gyárakban a heti munkaidőt gyors ütemben 35-ről 28,8 órára csökkentik, néhány üzemben pedig átmenetileg szüneteltetik a gyártást pénteken. A VW németországi üzemei utoljára a '90-es évek közepén dolgoztak heti 28,8 órában, amikor is ugyancsak visszaesőben volt a kereslet a VW-kocsik iránt.

A termelés visszafogásról szóló döntés ellenére a VW megerősítette azt a korábbi előrejelzését, hogy hazai és külföldi gyáraiban idén a tavalyi 4,82 millió kocsinál többet fognak előállítani. Érdeemes megjegyezni, hogy a cégvezetés néhány hónappal ezelőtt még a kereslet stagnálására számított a második félévben a német piacon. Februárban pedig a cég illetékei még arra figyelmeztettek, hogy a VW idei nyereségét minden bizonnyal kedvezőtlenül érinti majd a világ autó-

piacain várhatóan eluralkodó válság.

Az autóiipari elemzők többsége viszont nem érti a Volkswagen tartós borulását akkor, amikor az esztendő eddig eltelt részében az olasz, a francia, a brit és a spanyol autópiacon teljesítménye számottevően kedvezőbb alakult a vártnál.

A VW háza tájáról származik az az értesülés is, hogy a vállalatbirodalom fejleszteni, bővíteni szándékozik kereskedelmi és haszonjármű üzletágát. A terjeszkedés – elemzők véleménye szerint – jelenthet cégfelvásárlást és/vagy szoros együttműködés kialakítását más gyártókkal. Hírek szerint a svéd autóbusz- és teherautógyártó cég, a Scania iránt mutat megkülönböztetett érdeklődést a VW. A Scania igen csak nyereséges és kínálata jól kiegészíti a Volkswagénéét. A Scaniában 21,6 százalékos

tulajdoni hányaddal rendelkezik a Volvo, amely a következő esztendőben ugyancsak jelentős mértékben szándékozik bővíteni kereskedelmi jármű üzletágát.

A VW a kereskedelmi jármű üzletág bővítését új részvények kibocsátásával, vagyis tőkeemeléssel kívánja finanszírozni. Ferdinand Piech elnök szeretné, ha a tulajdonosok a következő öt évben a VW alaptőkéjét a jelenlegi 782 millióról 2,9 milliárd márkára emelnék. Az új részvények piaci értékétől függően a tőkeemeléssel mintegy 18 milliárd márkához jutna a VW. Ez az összeg szakértők szerint nagyjából egyenlő azzal az árral, amelyet a Scania első számú tulajdonosa, a Wallenberg-birodalom vagyongazdálkodó cége, az Investor kérne a svéd járműgyártóért.

9.00 Hajnalhasító. 10.00–14.00 Dél-
előtti Mi Van Most? 15.00–19.00
Délutáni csalamádé. 19.00–23.00
Pihenjünk...

INFÓRUM RÁDIÓ

(91,9 MHz)

91,9 MHz
0.00–24.00 Állandó műsorok: minden óra 30 perc-
kor hírek, időjárás-jelentés. 7.30–

tel. 18.40 Stefánia. 17.45 Gazdagok
és szépek. 15.10 Baywatch. 16.00
Sunset Beach. 16.45 Cassandra.
17.40 Luz Maria. 18.30 Tények.
19.00 Szerencsekerek. 19.30 Mari-
mar. 19.55 Forró nyomon. 20.50
Rex felügyelő. 21.45 Jó estét, Ma-
gyarország! 22.30 Forrongó világ.
23.55 Follow me. 0.25 Segíts maga-
don! 0.50 Vers éjfél után.

Színház

BUDAPEST

Akácós Udvar (VII., Akácfa u. 81. Tel.:
322-5084) 14.30: Summer-Time. **Budai
Parkszínpad** (XI., Kosztolányi Dezső tér.
Tel.: 466-9849) 20.00: PaDóDó-koncert
(esőnap: aug. 14 és 16.) **Fővárosi Nagy-
cirkusz** (XIV., Állatkerti út 7. Tel.: 343-
9630) 15.00 és 19.00: Moszkvai Jégcir-
kusz. **Lézer Színház** (Planetárium, Népli-
get. Tel.: 263-0871) 19.30: Mike Oldfield
3D. **Magyar Állami Népi Együttes** (I.,
Corvin tér 8. Tel.: 201-5846) 20.00: Virá-
gozzál... **Magyar Állami Operaház** (VI.,
Andrássy út 22. Tel.: 353-0170).

VIDÉK

Gyulai Várszínház (Kossuth u. 13. Tel.:
66/463-148) **Várszínpad** 20.30: Balkáni
gerle – Nemzeti Színház. **Szentendrei Nyár**
– **Szentendrei Teátrum '99** (Tel.: 26/301-
088) **DMH udvar** 19.00: Ami a Showder-
ből kimaradt – Fábry Sándor estje.

*A színházi előadások kezdete 19.00 óra.
Csak az ettől eltérő időpontokat közöljük!
A színházak a műsorváltoztatás jogát
fenntartják!*

MAGYAR UHF 47-es csatorna
ATV Bp.-en, vidéken a kábel
ATV-k műsorán. A médiacsoport tag-
jai a műsorváltoztatás jogát fenntar-
ják! 0.00 Színes, képes magazin.
19.00 Műsorismertetés. 19.10 Ma-
gyar mesék. 19.15 Esti lazító torna.
19.20 Mi újság, polgármester úr?
19.40 Klippercek. 20.00 Kabinet.
20.30 Különleges sportok. 21.00

Regionális tévé

KECSKEMÉTI TV

19.02 Szegedi hírek. 19.30 MTV-
Híradó. 20.32 Erotikus magánórák.
22.08 Fesztiválterasz. 22.38 Szegedi
hírek (ism.) 22.48 Indaba. 23.14 Al-
földi Mérég. 23.24 Képűjság.

Tévéajánló

▶ **RTL KLUB, 17.55**

Paula és Paulina

Estefania megjegyzéseiből Paula megtudja, hogy eltűnt a naplója. Carlos Daniel ismét elutasítja Paulát. Fidelina arra gyanakszik, hogy Lalita mindenről tájékoztatta Paulát, és nem is téved. Paula érzi, hogy csapdába csalják, és ismét egy utazáson gondolkozik...



A BMW jövője a Rover újjáélesztésétől függ

A BMW elnöke, Joachim Milberg szerint cége jövőbeli növekedése és nyereségessége nagymértékben függ attól, miként sikerül átszervezni és nyereségesé tenni brit leányvállalatát, a jelenleg még veszteséges Rovert.

A legújabb adatok szerint a BMW első félévi adózott nyeresége ugyan éves szinten 26,8 százalékkal, 191 millió euróra (1 euró 1,1 dollár) csökkent, de a cég arra számít, hogy a forgalom és a nyereség az év egészét tekintve eléri a tavalyi szintet. 1998-ban a BMW-csoport 63,1 milliárd márka forgalom mellett 903 millió márka nettó nyereséget ért el. A harmadik legnagyobb német járműipari cégcsoport profitjának visszaesése az 1994-ben felvásárolt és azóta jelentős átalakításokon keresztül brit Rover autógyár veszteségéből származik.

A BMW-csoport forgalma 1999 első félévében 3,3 százalékkal, 16,4 milliárd euróra emelkedett. A BMW márkájú kocsik iránti erős kereslet nyomán az év első hat hónapjában az értékesítési volumen 13,4 százalékkal növekedett. Eközben azonban a Roverek eladása a 100-as, a 600-as és a 800-as modellek gyártásának leállítása miatt 33,5 százalékkal, vagyis 114 ezer darabra esett vissza.

Az idei üzleti évet a Rover várhatóan 1,93 milliárd márka veszteséggel zárja majd annak ellenére, hogy a már a BMW égisze alatt kifejlesztett első

Rover-modellt, a Rover 75-öst a piac a júniusi bemutatót követően igen kedvezően fogadta. A BMW vezetői azzal számolnak, hogy a Rover 2002-ben lesz először nyereséges. A cégvezetés megítélése szerint a nagyszériás tömegtermelés beindítása a széles vásárlói rétegeket megcélzó R35-ös középkategóriájú modell néhány éven belüli megjelenésével várható. Az R35-ös hivatott felváltani a Rover 200-as és 400-as modelleket. Még a jövő év vége előtt várható a 40 évvel ezelőtti legendás Mini átdolgozott kiadásának megjelenése a piacon, amely iránt már most nagy kereslet tapasztalható, tehát várhatóan üzletileg sikeres debütálás lesz. A Mini „újjáélesztése” mintegy 400 millió fontba kerül.

Az első félév végén egyébként a BMW bejelentette, hogy a következő öt évben összesen 3,3 milliárd fontot, vagyis 5,3 milliárd dollárt szándékozik investálni a Rover leányvállalatba. A brit kormány és a longbridge-i helyhatóság összesen 152 millió font támogatást nyújt a Rover-projektnek, elsősorban az oktatás és továbbképzés, valamint a termelékenység foko-

zása területén. Az időszak végére a BMW cégcsoport termelése évi 1,7 millió autóra növekszik majd, ez a mennyiség 40 százalékkal haladja meg a jelenlegi éves gyártási volumenét.

A tervezett beruházás csaknem felét a Rover longbridge-i gyárának újjáépítésére, a fennmaradó összeget pedig döntően új modellek kifejlesztésére, emellett más Rovergyárak kisebb mértékű korszerűsítésére fordítják. Mintegy 400 millió font beruházással a BMW új motorgyárat épít Birmingham közelében, amely évente mintegy félmillió motort állít majd elő. A tervezett beruházás után a Rover termelése 71 százalékkal növekszik majd s évente 200 ezer Land Rovert, 150 ezer Rover 75-öst, 350 ezer új középkategóriás kocsit, valamint 150 ezer Minit gyártanak majd.

A BMW azt várja a nagyívű fejlesztéstől, hogy véget ér a Rover igencsak hosszú ideje tartó veszteséges korszaka, s az áramvonalasított leányvállalat korszerű termékei iránt számottevően növekszik majd a kereslet. Persze az anyacég számára az sem mellékes, hogy a termelés gazdaságos legyen, következésképp folyamatosan növekvő nyereséget hozzon.

KÓDOK ÉS JELENTÉSEI

GTJ: gépkocsik teljes körű javítása, GÁ: garanciális átvizsgálás, ZK: zöldkártya, MV: műszaki vizsga, AK: autókölszónzés, BÜ: biztosítási ügyintézés, KSZ: kipufogók szerelése,

TJT: teherautók javítása 8 t-ig, RSZ: riasztószerelés, VHSZ: vonóhorog-szerelés, KAJ: karambolos autók javítása, AÉ: alkatrésztértekésítés, ÁV: állapotvizsgálat, FB: futómű-beállítás, DMD: dízelmotor-diagnosztika, KV: korrózió-védelem, GSZ: gumiszerelés, HL: hitel- és lízinglehetőség, SZSZ: szélvédők szerelése, AHR: autóhífi, -rádió, HKE: hitelkártya elfogadása, AKOZ: autókozmetika.

A kódolt hirdetések telefonon és faxon is megrendelhetők!
Tel.: 210-0050/267, Magyar Hírlap – Autóbörze.

FÉMVÁZAS GARÁZS **konzoller**



Autótakaró ponyvák


MH 9749

1152 Budapest,
Rákosi út 65.

307-7154

(06-30) 931-4666

SZERVIZEK ÉS SZOLGÁLTATÁSOK

HONDA SZABÓ  **HONDA**

Hivatalos márkaszerviz

1162 Bp., Rákosi út 207. Tel.: 405-2923.

Nyitva tartás: H-P: 7-17-ig

Szolgáltatások: GTJ, GÁ, ZK, MV, BÜ.

Speciál: Cégünk által ajándéknak kínált
Kenwood rádió-magnó és riasztó (MABISZ).

HYUNDAI AUTÓCENTRUM

HYUNDAI

Márkakereskedés és szerviz

1149 Bp. Egressy út 17-21.

Tel.: 363-6087, 251-8555/41, 43.

Nyitva tartás: H-P: 9-17-ig, Szombat 9-12-ig.

Szerviz: 7-15-ig, P: 7-13-ig.

Szolgáltatások: GTJ, GÁ, ZK, MV, TJT 1 tonnájig, RSZ, VHSZ, KAJ, AÉ, FB,

HL, GSZ, HKE, FM



H-K: 210-0050/29

DAEWOO SZTRÁDA



DAEWOO

BUDAPEST, III., SZENTENDREI út 223.

Tel.: 250-1870. Fax: 275-2139.

DAEWOO MATIZ TSZ: 0, ÜM: b, CCM: 800, GYÉ: 1999., KM: 0, SZ: választható, K%: 100, G%: 100, MÉ: 3 év, EX: rendelés szerint. Á: 1 559 000 Ft-tól, 20% kezdővel, részletre is. SE: 1 639 000.

**Minden autohoz
választható ajándék!**

D. LANOS SX 5a. TSZ: 0, ÜM: b, CCM: 1600, GYÉ: 1999., KM: 0, SZ: választható, K%: 100, G%: 100, MÉ: 3 év, EX: rendelés szerint, Á: 2 329 000-től, klíma ajándékba.

D. LANOS 1.5. TSZ: 0, ÜM: b, CCM: 1500, GYÉ: 1999., KM: 0, SZ: bordó MF, K%: 100, G%: 100, MÉ: 3 év, EX: rendelés szerint. Á: 1 889 000 Ft-tól. Kezdo befizetés: 20%.

D. LEGANZA 2,0 DOHC 4 a 16V. TSZ: 0, ÜM: b, CCM: 2000, GYÉ: 1999., KM: 0, SZ: fehér, K%: 100, G%: 100, MÉ: 3 év, EX: rendelés szerint, Á: 3 999 000 + kezdő befizetés 20%. Klíma ajándékba.

DAEWOO NUBIRA 1,6 5 a 16V. TSZ: 0, ÜM: b, CCM: 1600, GYÉ: 1999., KM: 0, SZ: zöld MF, K%: 100, G%: 100, MÉ: 3 év, EX: rendelés szerint. Á: 2 865 000 Ft-tól. Kezdo

WARTBURG 353. TSZ: -, ÜM: t 1300, GYÉ: 1988., KM: -, SZ K%: 90, G%: 90, MÉ: 2001., F R, Á: 188 000.

SAAB 9000 CS. TSZ: 1, ÜM: t 2000, GYÉ: 1993., KM: -, SZ K%: 100, G%: 100, MÉ: 20 gyári extrák, Á: 2 590 000.

FORD MONDEO 1.6 CLX. TSZ: b, CCM: 1600, GYÉ: 1994., 000, SZ: bordó MF, K%: 100, C MÉ: 2000., EX: RM, R, Á: 1 65

SKODA FAVORIT 1.3 L. TSZ: 1 CCM: 1300, GYÉ: 1990., KM: SZ: sárga, K%: 90, G%: 90, MÉ: EX: RM, Á: 490 000.

RENAULT LAGUNA 2.0 RT. T ÜM: b, CCM: -, GYÉ: 1996., K 000, SZ: fehér, K%: 100, G% MÉ: 2000., EX: gyári, + AC, 2 700 000.

PEUGEOT CITY



PEUGEOT

Telephely: 1134 Budapest,

Dózsa György út 61.

Tel./fax: 350-8204

**A készleten lévő alap
306-osokra akár
kamatmentes kölcsönt
biztosítunk!**

PEUGEOT PARTNER 170. C

ÜM: b, CCM: 1360, GYÉ: 199

SZ: választható, K%: 100,

MÉ: 3 év, EX: rendelés szerint, Á: 1 840

Autódipломácia?

A Hyundai csoport cégalapító elnöke, Chung Ju-Yung „autódipломácián” keresztül szeretne bővülő kereskedelmi kapcsolatokat létesíteni Észak-Koreával annak érdekében, hogy a dél-koreai óriásvállalat a belátható jövőben esetleg autógyárat létesíthessen Északon.

Phenjan nemrégiben 20 darab ajándék gépkocsit fogadott el a Hyundaitól, köztük öt Dynasty luxusmodellt. Abban bízik a Hyundai, hogy az egyik luxuskocsit a „szeretett vezér”, Kim Jong Il használja majd, ami igencsak jó reklám volna a cég számára. Ismere-

tes, hogy Észak-Koreában hosszabb ideje nagy az éhínség, a lakosság többsége a számára kiutalt minimáladagokon tengődik. Ezért is váltott ki nagy nemzetközi felháborodást a közelmúltban az a 200 darab Mercedes S-osztályú szedánra szóló, 20 millió dollár értékű megrendelés, amelyet Észak-Korea adott fel. Hírek szerint a megrendelő az esetleges soron kívüli szállításiért felárat is ajánlott. Egyelőre nem tudni, hogy a Mercedes elfogadta-e az észak-koreai kormány megrendelést.

• G. Gy.

99. aug. 19.

1 848 000.

SUZUKI Sedan 1.3 GC. TSZ: -, ÜM: b, CCM: 1298, GYÉ: 1999., KM: 0, SZ: mélyzöld MF, K%: 100, G%: 100, MÉ: 3 év, EX: Ford. számmérő, KZ, Immobiliser. Á: 1 970 600.

FIALLA AUTOCENTRUM

FIAT

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

ALFA ROMEO 1.4 TS. TSZ: 1, ÜM: b, CCM: 1390, GYÉ: 1998.08., KM: 24 000, SZ: s.kék MF, K%: 95, G%: 85, MÉ: 2001., EX: SZK, R, KZ, rádió-előkészítés, Á: 2 550 000.

FIAT CINQUECENTO 1.1 SPORTING. TSZ: 1, ÜM: b, CCM: 1108, GYÉ:

LEGKONDI AJANDEK!

HONDA CIVIC ELEGANCE 1.4 5a. TSZ: 0, ÜM: b, CCM: 1400, GYÉ: 1998., KM: 0, SZ: zöld MF K%: 100, G%: 100, MÉ: 3 év, EX: szervó korm., ET, EA, KZ, TT, 2 légzsák. Á: 3 448 000.

HONDA LOGO 1.3i. TSZ: 0, ÜM: b, CCM: 1343, GYÉ: 1999, KM: 0, SZ: ezüst MF, K%: 100, G%: 100, MÉ: 3 év, EX: SZK, LZS, immobiliser, hátsó ablaktörlő, vez. ül. mag. áll., Á: 2 290 000.

HONDA HR-V 1.6i ES. TSZ: 0, ÜM: b, CCM: 1590, GYÉ: 1999, KM: 0, SZ: ezüst MF, K%: 100, G%: 100, MÉ: 3 év, EX: SZK, ABS, dupla LZS, AC, EA, ET, KZ, immobiliser, Á: 4 808 000.

HONDA CIVIC 1.4 3a. TSZ: 0, ÜM: b, CCM: 1396, GYÉ: 1999., KM: 0, SZ: választható, K%: 100, G%: 100, MÉ: 3 év, EX: gyári, Á: 3 448 000.

HONDA CIVIC 1.4 4a. TSZ: 0, ÜM: b, CCM: 1396, GYÉ: 1999., KM: 0, SZ: választható, K%: 100, G%: 100, MÉ: 3 év, EX: gyári, Á: 3 258 000.

RM, A: 3
VW POLO
CCM: 13
SZ: szűr
2000., E:

BÉKÉ

PEUGE
1998,
szűrke
MÉ: 2
3 500

A Daewoo térségünkben a Volkswagen nyomában

99.8.26
Negyvenszázalékos forgalomnövekedés

Az RJT Information Service legújabb összesítő statisztikái szerint térségünk tizenegy országában (Lengyelország, Csehország, Szlovákia, Magyarország, Románia, Szlovénia, Horvátország, Bulgária, Észtország, Lettország, Litvánia) tavaly összesen 1,23 millió új személygépkocsit értékesítettek, 7,3 százalékkal többet, mint egy évvel korábban.

Az értékesítési toplistát – az előző három évhez hasonlóan – tavaly is a Volkswagen vezette, de a statisztikák tanúsága szerint a piaci növekedés csaknem 40 százalékat a Daewoónak sikerült megszereznie. A VW a térség tizenegy országában 1998-ban 257 458 autót értékesített, 2,8 százalékkal kevesebbet, mint egy évvel korábban. Piaci részesedése egy esztendő alatt az említett országokban 23-ról 20,8 százalékra csökkent. A visszaesésben jelentős szerepet játszott, hogy Csehországban 18,2 százalékkal csökkent a gépkocsi piac. A tizenegy ország közül Csehország – a VW-tulajdonban lévő Skoda „házaja” – a német autóiipari vállalatbirodalom első számú piaca, amely a cég térségbeli értékesítésének több mint 62 százalékát jelentette.

Öles léptekkel tör előre a térségben a Daewoo, amely 1995 óta hat autógyárat privatizált. A dél-koreai cég 1997-ben 185 680, tavaly pedig 218 690 autót értékesített, így egy év alatt 16,1-ről 17,7 százalékra növekedett piaci részaránya. Hagyományos márkái mellett térségünkben átvette a Polonezek, a Zsukok, a Tavriák gyártását és értékesítését is.

1993–95-ben a térség értékesítési toplistáját a FIAT vezette. Az olasz autóiipari csoport a 11 országban tavaly mintegy 196 ezer autót

értékesített, 5,8 százalékkal kevesebbet, mint 1997-ben. Miközben a Volkswagen privatizálás és zöldmezős beruházások révén több gyárral rendelkezik a térségben, a FIAT csak Lengyelországban van jelen termeléssel. Az ágazat elemzői úgy vélik, hogy a FIAT ennek is „köszönheti” visszaszorulását.

A VW, a Daewoo és a FIAT tudott csak az autógyártók közül 150 ezer kocsinál többet értékesíteni tavaly a térségben. A lista negyedik helyezettje az azóta Renault-tulajdonba került Dacia, amely tavaly csaknem 106 ezer autót értékesített. A General Motors 89, a Renault 69, a Peugeot–Citroën pedig 66 ezer autót adott el mindösszesen a 11 országban.

Szakértők véleménye szerint nem kizárt, hogy idén a Daewoo lesz a listavezető a térségben az új kocsik értékesítésében. Erre akkor van jó esélye, ha Romániában folytatódik az új kocsik keresletének meredek emelkedése. Tudvalevő, hogy Romániában a Daewoo az egyetlen, termeléssel is rendelkező külföldi autóiipari cég. Számottevő pozíciójavulásra számíthat a Renault, amely a nem távoli jövőben új modellek gyártását is tervezi a Dacia-gyárban.

A statisztikák szerint Lengyelországban tavaly 565 ezer új személykocsi talált gazdára, s ezzel az ország Európa hetedik legjelentősebb piaca. Csehországban 157, Romániában 139, Magyarországon pedig több mint 126 ezer új autót adtak el 1998-ban. Az utóbbi két országban tavaly 24,6 és 30,5 százalékkal növekedett az új kocsik értékesítése. A legnagyobb növekedést (56,5, illetve 56 százalék) Bulgáriában és Lettországban regisztrálták, ahol tavaly 12 196, illetve 8674 új kocsi adtak el.

A MELLÉKLETET SZERKESZTI:
TAR ANDRÁS

• Gonda György

ALFA TV

Alfa TV Adásunk az UHF 47-es csatornán és a kábelhálózaton vehető. **19.06** Heti mozibemutatók. **19.25** Csevegő. **20.00** Csillag a máglyán.

10.00 Az első csók. 10.25 Második csók. 10.50 Klip Klub. 11.10 Televásár. 11.40 Dóra mozija. 12.10 Paula és Paulina. 12.55 Mire gondolk? 13.00 Hírek. 13.10 Élettér. 13.20 Recept Klub. 13.30 Televásár. 14.00 Klip Klub. 14.30 Rajzfilm Klub. 15.10 Az első csók. 15.40 Második csók. 16.10 Lois és Clark. 17.00 Mire gondolk? 17.05 Time Trax. 18.45 Híradó. **19.15 Fókusz. 19.50 Cobra 11. 20.45 A látók.** 22.25 Híradó. 22.40 Pusszantlak, drágám! 23.10 Megdöbbentő világ. 0.10 Fókusz. 0.40 Divatklip.

SZÍV TV

 0.35 Music Box. 6.50 Tipp-top. 7.00 Music Box. 8.00 Meditációs jóga. 8.40 Music Box. 10.00 Kereskedelmi műsor. 10.15 Music box. **19.00 Lesen. 20.00 Véres küzdelem. 21.50 Csuka Mónika énekesiskola.** 22.50 Music Box. 0.10 Tipp-top. 0.35 Music Box.

ZENIT TV

6.30 Újra! 11.00 Képűjság. 16.45 Zenit magazin. **20.00 Ufomagazin. 20.40 Energia tanácsadó. 21.00 Csillagos ég (ism.) 21.15 Utazás a Föld körül (ism.)** 22.00 Vállalkozói Magyarország. 22.20 Sportrévkalauz (ism.) 22.50 Ritmix. 23.00 Ufomagazin (ism.) 23.40 Energia tanácsadó.

Regionális tévé

KECSKEMÉT TV

17.00 G. I. Joe. 17.30 Lélektől lélekig. 18.30 Ki a Joker? **19.00 Hírös Hírek. 19.30 Razzia. 20.00 Sajtópáholy. 21.00 Hírös Hírek (ism.) 21.30 Celeste. 22.30 Hírös Hírek. 23.00 Sajtópáholy (ism.) 22.30 Razzia (is.)**

Színház

BUDAPEST

Akácós Udvar (VII., Akácfa u. 81. Tel.: 322-5084) 14.30: „Bárhogy lesz, úgy lesz” – az '50-es és '60-as évek legszébb slágerei. **Fővárosi Nagycirkusz** (XIV., Állatkerti út 7. Tel.: 343-9630) 15.00 és 19.00: Moszkvai Jégcirkusz. **Lézer Színház** (Planetárium, Népliget. Tel.: 263-0871) 19.30: Pink Floyd 3D. **Magyar Állami Népi Együttes** (I., Corvin tér 8. Tel.: 201-5846) 20.00: Virágozzál...

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

Társas, egykori szerelme, Kris nyugújabb bűnügyben keményen dolnis meg van győződve arról, hogy dja, igaz-e az, amit ő képzeli, vagy



A Honda cáfol és nem készül fúzióra

99.8.26.

A világ hetedik legnagyobb autógyárának, a Hondának nincs szándékában más gyártót felvásárolni, vagy bármely autóiipari céggel összeolvadni. Hiroyuki Yoshino vezérigazgató szerint az óriáscég azért nem mutat érdeklődést a világ autóiiparán végigsöprő fúziós hullám iránt, mert az egyrésztől távol áll a cég terjeszkedési stratégiájától, más résztől pedig a vállalati kultúrától. A vezérigazgató szerint a jövő üzleti sikerei nem elsősorban a cégmérettől függenek. S az sem mellékes, hogy „a Honda a jövőben is független céggként kíván működni”.

Yoshino vezérigazgató ugyanakkor nem zárta ki annak a lehetőségét, hogy a Honda műszaki területen a jövőben szorosabban együttműködik, illetve laza szövetségre lép más autógyártókkal. Azt viszont elképzelhetetlennek tartja, hogy a Honda bárkivel is fuzionálna részvénycserével vagy más módon.

A japán autóiipari vállalatbirodalom vezetője ezeket a kijelentéseket a nyugat-angliai Swindonban tette, ahol nemrégiben avatta fel a Honda második brit üzemét. (Ismeretes, hogy a Honda már a hetvenes években Nagy-Britanniát választotta hídfőállásul az európai terjeszkedéshez. (Az új gyár – amely a Honda legnagyobb értékű európai beruházása – 703 millió dolláros investícióval jött létre, s több mint ezer új munkahelyet teremt. Termelésének felfutása nyomán a Honda európai autógyártása eléri majd az évi 250 ezer da-

rabot. (A brit Honda-gyárak összesen négyezer dolgozót foglalkoztatnak.)

A Honda legújabb beruházása is azt jelzi, hogy stratégiájában fontos szerepe van az európai expanciónak. A cég 2002 végére meg kívánja kétszerezni európai piaci részesedését, amely jelenleg 1,5 százalék.

A vezérigazgató az angliai gyáratvánról is szólt, hogy a japán piacon a Honda 15 százalékkal, évi 800 ezer autóra kívánja növelni értékesítését. A hazai piacon történő eladásokban a vezérigazgató szerint a következő években a kisautók nagyobb részarányhoz jutnak, nevezetesen a jelenlegi évi 240 ezer-ről várhatóan 300 ezerre növekszik a kisebb méretű Hondák értékesítése.

Véleménye szerint az ázsiai autóiipar és autóiipac csak öt év múlva fog teljes mértékben kilábalni a mély nyomokat hagyó válságból. Addig viszont a Honda folytatni és fokozni kívánja gyors térhódítását az amerikai piacon. Ennek a törekvésnek egyik bizonyítéka, hogy nemrégiben jelentették be: a Honda 400 millió dolláros beruházással autógyárat épít Alabamában, ahol elsősorban sportkocsikat gyártanak majd. A Honda amerikai értékesítésének tartósan kedvező alakulása fontos szerepet játszott abban, hogy a márciusban végződött pénzügyi évben a cég adózás előtti nyeresége 17 százalékkal, 305 milliárd jenre (2,5 milliárd dollár) növekedett.

Változékonyabbra fordul időjárásunk. Pénteken eléri hazánk nyugati vidékeit egy front felhőzete, de ekkor még csak szórványosan várható zápor, zivatar, majd szombaton és a jövő hét elején többfelé is.

Országos Meteorológiai Szolgálat Kereskedelmi Szolgáltató Iroda

Meteorológiai tájékoztatás telefonon

Országos előrejelzés: 1 napos: 06-90-304-611, 5 napos: 06-90-304-631, 30 napos: 06-90-304-628; **Orvosmeteorológia:** 06-90-304-612; **Széljelentés:** 06-60-505055; **Faxbank info:** 06-90-304-100; **Budapest és környéke 1 napra:** 06-90-304-621; **Északi-középhegység 1 napra:** 06-90-304-626; **Balaton 1 napra:** 06-90-304-627; **Közép-Európa 1 napra:** 06-90-304-641; **Észak-Európa 1 napra:** 06-90-304-643; **Nyugat-Európa 1 napra:** 06-90-304-642; **Dél-Európa 1 napra:** 06-90-304-645

A telefonszolgáltatás díja: 120 Ft+áfa/perc

KÖZLEMÉNY

AZ EUROPOOL Befektetési Alapkezelő Rt. ezúton értesíti tisztelt befektető Aranyhal Nyíltvégű Befektetési Alap és a III. Hunnia Nyíltvégű Befektetési Alap féléves működéséről készített tájékoztatók megtekinthetők az EuroPool Alapkezelő Rt. székhelyén (1075 Budapest, Madách tér 3-4.), valamint ABN-Amro (Magyar) Bank Rt. fiókjaiban – míg a IV. Hunnia Deviza, a Hunnia Kamatvadász, Hunnia Kötvény Index, Hunnia Részvény Index Pénzpiaci Befektetési Alapok működéséről készített tájékoztató az alapkezelő és a letétkezelő Inter-Európa Bank Rt. fiókjaiban – ügyfélfogadási időben.

FELHÍVÁS

A & J DUÓ a 90-es évek partizenekara. Az 50-es évektől a 90-es évekig minden, ami fölbemászó! Partik, esküvők, rendezvények. Telefon: 230-0820; (06-20) 915-3668.

HIRDETÉS-FELVÉTEL!

Telefon/fax:
303-0950
303-0951

A hirdetés feladásának módja:
– személyesen
(*hétfőtől péntekig 8–16 óráig*);
– telefaxon; levélben
(*levélcím: 1087 Bp., Kerepesi út 29/B, Magyar Hírlap Rt.*).

ÁLLÁS

GYAKORLOTT
mérleaképes könyvelő

VÁLLALKOZÁS

X. KERÜLET, Keresztúri út mellett raktárnak, műhelynek alkalmas, 60 nm-es pince kiadó. Telefon: 261-7849.

LAKÁST KÍNÁL

3,5 SZOBÁS, 108 nm-es, VI. ker.-i, 2. emeleti, összkomfortos öröklakás 100 000 Ft/nm-es áron eladó. Telefon: 332-5494, este.

INGATLAN

BUDAPESTTŐL 60 km-re, a Mátra aljában, a szücsi horgásztavaknál 1120 nm-es telek 26 nm-es faházzal 500 ezer Ft-ért eladó. Víz, villany nincs. Telefon: 256-9027, (06-30) 960-0515.

ÓBUDAI új házban 78 nm-es, háromszobás, igényesen kialakított, összkomfortos, 4. emeleti öröklakás csendes, gondozott,

kül. (135 000 Ft) eladó. Telefon: (06-26) 4843. óra után vagy 4843.

RÁCKEVÉN más mellett leadó, a hűtőben. Irányár: 3 Telefon: (06) 5177.

JÁRMŰ

KARAMBOLOS ros autóját n Azonnali kp (06-30) 950-26

KOCKA LADÁ Nivát veszek k sérült is érde 324-198, (06) 0406.

OPEL ASTRÁ dettot vennék re, sérült is érde (06) 324-198, (06) 0106.

VÁSÁROLNÉK gépkocsit re azonnali készp sel 1986-tól 19 ratig. Cégautó Esetleg sérült Telefon: 290-

Szorgos japánok az USA-ban

99.9.9.

A General Motorsnak és a Daimler-Chryslernek észak-amerikai üzemeikben nem sikerült csökkenteni a lemaradást a termelékenység területén a térségben működő japán autóiipari cégekkel szemben. A Harbour and Associates szokásos éves felmérése és értékelése szerint a három nagy amerikai autóiipari vállalatbirodalom közül a Ford a leghatékonyabb, amit az is jelez, hogy atlantai és chicagói üzemei foglalják el a második és a harmadik helyet az ágazat termelékenységi toplistáján. (Ér-

demes megjegyezni, hogy a Harbour éves termelékenységi értékelését – amely a munkaerőköltségek alakulását helyezi az egyes cégeknél fókuszba – az autóiipari szakma a leginkább hitelesnek fogadja el.)

Észak-Amerika legtermelékenyebb autógyára a kanadai Cambridge-ben termelő Toyota-üzem. A teherautógyárak termelékenységi listáját a Ford Louisville-i üzeme vezeti, amely maga mögé utasította a korábbi listavezetőt, a smyrnai Nissan-gyárat. A jelentés rámutat: noha a General Motors

dolgozóinak száma egy év alatt 55 ezerrel csökkent, további 40 ezres létszámcsökkentésre lenne szükség ahhoz, hogy a GM elérje legfontosabb versenytársai termelékenységének szintjét. A Daimler-Chryslernél a Harbour szerint mintegy 21 ezer a munkaerő-felesleg.

Az amerikai és a japán gyártók közötti termelékenységi különbséget jól jelzik a számok. A General Motors üzemeiben egy jármű átlagosan 30,2 óra alatt készül el, a Daimler-Chryslernél pedig 31,58 óra alatt. A Fordnál 22,86 óra egy

jármű elkészítési ideje. A listát a Nissan vezeti 19,2 órával, a Honda teljesítménye 21,42 óra.

Az észak-amerikai autóiiparban a munkaerőköltségek 15-20 százalékát teszik ki az összes költségnek. Miközben a Nissan észak-amerikai gyárai összesítésben a legmagasabb termelékenységet mondhatják a magukénak, minden egyes jármű értékesítése veszteséges. Ezzel szemben a Chrysler számára minden autó értékesítése bruttó 1470 dollár nyereséget hoz.

• G. Gy.

Toda Focus vanier, a Nissan Tinnal és a Honda S-MX-szel. Ezek ellenében, illetve ezektől kell vásárlókat elhódítani. A siker érdekében, mint a kocsibudapesti bemutatóján a cég képviselőitől hallhattuk, mindazt a tapasztalatot bevetették, amit a Mazda az első buszlimuzinok megjelenése óta összegyűjtött. Az új autóra a friss formatervezés, a maximális variálhatóság és a sokoldalú komfort a jellemző. A kompakt külsőhöz (a karosszéria 4295 mm hosszú, vagyis 20 mm-rel rövidebb, mint a padlólemezt adó 323-as) nagyméretű és jól kihasználható belső tér tartozik öt, egymástól függetlenül állítható és átrendezhető üléssel és renge-

ja változó megterhelésű a különböző kategória elvárásainak. A megnyújtott tengelytávnak köszönhetően nemcsak a kocsirány stabilitása kitűnő, de a tervezők a konstrukciós változtatás révén a belső tér kialakítással is jobban gazdálkodhattak. Az 1570 mm-es belmagasság néhány ügyes trükkre is lehetőséget adott. Ilyen például a hátsó utastér 50 mm-es megemelése, ami a könnyebb ki- és beszállás mellett az ott utazóknak a szabadság érzését adja. Az üléstámlák átrendezésével egyébként akkorára bővíthető a Premacy belső tere, hogy még egy 2,6 méter hosszú tárgyat is be lehet pakolni.

Az új buszlimuzin külső megjelenése is rájátszik az

háztetőtől az ötödik ajtóig végigfutó övönal mind ezt hangsúlyozza. A belső térre is a tágasság és a funkcionalitás a jellemző. Az ívelt vonalú, a végei felé karcsúsodó műszerfal a nyitottság érzetét kelti, az öblösödő kárpit-elemek pedig ténylegesen is növelik a benn ülők komfortját. A biztonságról négy légszák gondoskodik, illetve valamennyi ülésnél három pontos biztonsági öv és fejtamla. Bár hagyományosnak mondható, de mégis korszerű a Premacy futómű-technikája. A Mazdánál alkalmazott megoldásokhoz igazodva az első futómű McPherson rendszerű, hátul pedig kettős lengőkaros (TTL) futómű található, kettős ke-

rus tengelyelosztó keragyer. A karosszéria struktúráját egyébként az egyterű konstrukció különleges kívánalmaihoz igazodva rendkívül szilárdra készítették, a struktúra jellemzője az úgynevezett három H megoldás, ami oldalirányú ütközésnél és borulásnál is átlagon felüli védelmet nyújt.

A megfizethetőséget és a megbízhatóságot tartotta szem előtt a Mazda a motorok kiválasztásánál is. Az eredeti modellpalettán kétféle benzinmotor és kétféle dízelerőforrás szerepel, a magyarországi piacra ezek közül csak egyféle benzines és két dízel hoznak be. A jól bevált 1,8 literes DOHC vezérlésű, 114 lóerős benzinmotort a

Dél-koreai autós hullámvölgy 99.9.9.

A dél-koreai gazdaság a második világháború óta eltelt időszak első recesszióját éli meg, s ez természetesen nem hagyja érintetlenül a korábban kiemelkedően teljesítő autóiipart és -kereskedelmet sem. A tavalyi esztendő első kilenc hónapjában 1,36 millió gépjárművet állítottak elő, 35,1 százalékkal kevesebbet, mint egy évvel korábban.

Különösen kiábrándítóan alakult tavaly a gépjárműexport. Az első háromnegyed évben 2 százalékkal esett vissza a kivitel, s összesen 905 ezer autó került exportra. Az irányzat alól az egyetlen kivételt a

Daewoo jelentette, amely 41 százalékkal tudta fokozni exportját elsősorban annak köszönhetően, hogy megkezdődött gépkocsijainak szállítása az Egyesült Államokba. A csődvédelem alatt álló Kia exportja 20,8, a Hyundaié pedig 14,5 százalékkal csökkent.

Noha a dél-koreai autókereskedők a lakosságot igen kedvezményes autóvásárlási konstrukciókkal bombázták, az új gépkocsik értékesítése az országban drámaian csökkent. Nem végleges adatok szerint Dél-Koreában tavaly 55,1 százalékkal kevesebb autót értékesítettek, mint egy évvel ko-

rábban. (Ez az irányzat gyakorlatilag csak a hazai gyártású kocsikra volt érvényes, Dél-Koreában ugyanis az autóiport elenyésző. Ismeretes, hogy a kormány magas vámokkal és számos, úgynevezett nem vám jellegű akadállyal támogatja a hazai gépkocsiipart. Az elhúzódó gazdasági válság elsősorban a luxus- és a középkategóriás kocsik értékesítését sújtja. Súlyos gondokkal küszködik a legújabb dél-koreai autógyártó, a Samsung Motors is, amely Nissan Altima alapú luxusszedánokat gyárt, s a tervezett 80 ezer helyett csak 38 ezer darabot sikerült eladnia.

A kedvezőtlen értékesítési eredmények ellenére nem tett le a Samsung Motors arról a szándékáról, hogy odahaza is jelentős piacot hódítson el a Hyundaiótól, a Daewoo-tól és a Kiatól. A gazdasági válság sújtotta lakosság anyagi lehetőségeinek megfelelően mindenképp a 800 köbcentiméteresnél kisebb minikocsik felé fordul, a kereslet elsősorban most erre a kategóriára irányul. Nem véletlen, hogy a dél-koreai autóiipar számára az egyetlen jól teljesítő terület a kiskocsik szegmense.

latnál fejt ki nagy erőt, ez alatt viszont igen takarékosan használható. A két különböző felszereltséget kínáló turbódízel modell egyformán 90 lóerős teljesítményt kínál, kellemesen alacsony fogyasztással, nagy nyomatékkal és elfogadható járási kultúrával. A két dízel változatot a Mazda igen versenyképes áron, jócskán 5 millió forint alatt kínálja minálunk, de az 1,8 literes benzines változat is alig 200 ezer forinttal haladja meg az 5 milliót. Az új Mazda modell kora őszi bevezetése után a márkaképviselet az év végéig 30 kocsi eladását tervezi, az igazi keresletre viszont az autó megismerése után, a következő évben számít.

• Tar András

milliméterrel süllyesztették 1579 köbcéntiméteres hengerűrtartalmú HGT motor-

• T. A.



A SZERZŐ FELVÉTELE

Focusok Oroszországból, Volvók Észak-Amerikából?

99. sept. 16.

A közelmúltban a Ford Motor Co. keretmegállapodást írt alá az orosz kormánnyal, amelynek értelmében az amerikai óriáscég 300 millió dolláros beruházással autógyárat épít a Szentpétervár közelében lévő Vszevolozskban. Az új gyárnak ZAO Ford lesz a neve, s építése hírek szerint már megkezdődött a Russzkij Gyízel motorgyár területén.

A tervek szerint 2001 első félévében hagyják el az első Focusok az új gyár szerelészalaiját. Kezdetben évi 25 ezer darabot gyárt majd a ZAO Ford, amelynek éves kapacitása a későbbiekben elérheti majd a 100 ezer egységet. A Ford többségi tulajdonnal rendelkezik a gyárban, amely több mint hétezer munkahelyet teremt. A tervek szerint a Ford orosz cégektől is vásárol majd alkatrészeket és részegységeket, s az Oroszországból gyártott Fordokat saját márkakereskedői hálózaton keresztül értékesítik.

Az orosz autóipar további új fejleménye, hogy a BMW áprilisban bejelentette: luxusautókat és Rover terepjárókat szerel majd össze az avtotori üzemben. A General Motors továbbra is tárgyalásokat folytat az Avtovozzall egy 200 millió dolláros beruházásról, amelynek keretében Opel Astrákat szerelnének össze Oroszországban.

Nem kis meglepetést váltott ki az a stockholmi bejelentés, hogy a Volvo a középkategóriás kocsijainak következő generációját esetleg a Ford több amerikai gyárában állítanák elő. Ismeretes, hogy a Ford idén vásárolta meg a Volvo személyautó üzletágát 5,8 milliárd dollárért. Tuve Johanneson, a Volvo vezérigazgatója szerint a borni kapacitások már nem elégségesek. Az viszont nem jöhet szóba, hogy az észak-amerikai piacra szánt S és V40-eseket a Mitsubishi amerikai üzemeiben gyártsák. A két modell exportja a tengerentúlra majd a harmadik negyedév végén kezdődik meg.

A vezérigazgató szerint a következő 3-4 évben kifejlesz-

tésre váró Volvo-modellek inkább a globális, mintsem csak az európai piacnak „szólnak” majd. Ezért is tűnik logikusnak, hogy ezeket a kocsikat az észak-amerikai Ford-üzemekben is gyártsák. Noha végső döntés nem született még ebben a kérdésben, a vezérigazgató reméli, hogy az amerikai termelés majdani beindítása nyomán a jelenlegi félmilliónál is kevesebbről évi 700 ezerre növekszik majd az új Volvók száma. Az új modellek számos részegysége már azonos lesz a Fordokéval, s működni fog a márkakereskedői és értékesítési hálózat megosztása is. Szakértői vélemények szerint a Volvo és a Ford évi 300-400 millió dolláros megtakarítást érhet el a közös fejlesztés és értékesítés révén.

Időközben a Ford bejelentette, hogy braziliai gyárat Bahía szövetségi államban építi fel. A költségek elérik az 1,3 milliárd dollárt, amelyből a Ford 780 milliót vállal, a többit beszállítói – például a Good-year és a Siemens –, állják”.

A mellékletet szerkesztette:
Tar András

• Gonda György



TEAM

d
Ráa
köszö
a csalá
biztonság,
társaink kés
termékeiről és s

Figyelje az országos té
szórakoztató kalandjait!

További információért hívja a 06 80 660 660-as zöld számot!
www.0660.hu



M

Alabamába megy

98. sept. 23. a japán Honda

A közelmúltban megszületett a Honda döntése, amely szerint negyedik, eddigi legnagyobb amerikai gyárat Alabama államban építi fel. Az amerikai szövetségi államok közül még Illinois és Georgia szeretne volna magáénak tudni az új Honda-üzemet, a legkedvezőbb befektetési feltételeket azonban Alabama kínálta a japán vállalatbirodalomnak. A tervek szerint a 400 millió dolláros beruházással épülő és 2003-tól 1500 főnek munkát biztosító gyárban elsősorban sportkocsikat állítanak majd elő. A felfutás után az éves kapacitás 120 ezer autó lesz, emellett még évi ugyancsak 120 ezer V-6 motort is gyártanak majd.

A Honda beruházása meglehetősen jól tesz Alabama imázsának, ahol egyébként jól képzett a munkaerő, s viszonylag alacsonyak a termelési költségek. A szövetségi állam a Honda „odavonzása” érdekében többek között adókedvezményeket, kedvezményes árú ingatlant nyújtott a japán cégnek. Hírek szerint azonban a Honda döntésében Alabama javára elsősorban az játszott szerepet, hogy a Mercedes-Benz hat évvel ezelőtt elhatározta, gyárat épít Tuscaloosában. Az 1500 főt foglalkoztató Mercedes-gyár sikere minden várakozást felülmúlt, s a céget ma már számos alkatrész- és részegységgyártó vál-

lalkozás veszi körül. Ezek a beszállítók feltehetően üzleti partnerei lesznek a Hondának is, amelynek tervezett gyára mintegy 160 kilométerre fekszik majd a Mercedesétől. (Érdemes megjegyezni, hogy a Mercedes letelepedése után Alabama „érdekes” lett más világcégek számára is: a Boeing például 400 millió dolláros beruházással rakétagyárat, az LTV, a Sumitomo és a British Steel közös cége pedig 450 millió dollárért acélipari komplexumot épített az államban. A Mercedes döntését Alabama állam vezetése mintegy 250 millió dollár összértékű kedvezménycsomag nyújtásával segítette elő.)

Korábban a General Motors és a Toyota is foglalkozott autóiipari üzemek létesítésének gondolatával Alabamában, a megvalósítástól azonban mindkét cég különböző anyagi okok miatt elállt. A Honda kedvező döntése után Alabamát mind többen emlegetik a Dél Detroitjaként. Ez persze ma még némi túlzásnak tűnik, de tény az is, hogy a teherautókat gyártó Navistar International májusban bejelentette: 250 millió dollárért megvásárol és felújít egy gyárat Huntsville-ben, amelynek 600 dolgozója dízelmotorokat gyárt majd buszok és hasznárművek számára.

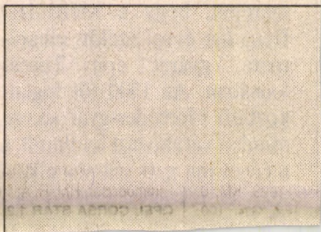


A francia autógyár az év eleji genfi szalonon már bemutatott egy koncepcióautót Avantime névvel, s most láss csodát, újra itt van az autó, igaz, kissé átdolgozva. Talán ez jelzi legjobban a koncepcióautók fejlődését. A korábbi modellből mostanra egy kétajtós óriáskupé lett, amit a Renault egyszerűen csak Grand Touring Coupénak hív. További fejlődésként könnyvelhető el, hogy a gyár szerint az

A korábbi modellből mostanra egy kétajtós óriáskupé lett, amit a Renault egyszerűen csak Grand Touring Coupénak hív. További fejlődésként könnyvelhető el, hogy a gyár szerint az

Suzuki MR-Wagon

Egyre tovább bővül a minibuszlimuzinok piaca. A legtöbb japán autógyár hazájában kínál ilyen autót, ám a Suzuki volt, aki elsőként megpróbálkozott ezzel Európában is. A Wagon R+ olyannyira sikeres lett, hogy kitaposta az ösvényt a többiek előtt (Daiha-



99. okt. 7.

Műszaki szövetségeket keres a Toyota

Japán legnagyobb autógyárának, a Toyotának az új elnöke, Fujio Cho bejelentette, hogy vállalata szívesen kötne műszaki együttműködési megállapodásokat olyan cégekkel, amelyek még nem léptek másokkal szövetségbe ezen a területen. A Toyota, a miniautókat gyártó Daihatsu és a tehergépkocsikat előállító Hino továbbra is együtt dolgoznak az „alapvető” autógyártásban, a környezetvédelmet szolgáló technológiák fejlesztése azonban olyan feladat a világ minden jelentős gépkocsigyártója számára, amely sokszínű együttműködésekre ad lehetőséget.

A Hiroshi Okuda helyébe júniusban lépett új cégelnök szerint a Toyotának műszaki együttműködési megállapo-

dása van a General Motorszal, az Exxonnal és a Volkswagennel, s kész más cégekkel is ilyen jellegű szövetségre lépni. Cho ugyan nem nevezett meg cégeket, az ágazat szakértői szerint a vállalat az akkumulátorok, az üzemanyag-felhasználással kapcsolatos technológiák, valamint a dízelmotorok területén kereshet magának a jövőben szövetségeket.

A készpénzben bővelkedő Toyota a General Motorsszal szorosan együttműködik az elektromos, a hibrid és az üzemanyagcellás autók fejlesztésében, a Volkswagennel pedig az intelligens szállítási rendszerek, a marketing és az újrahasznosítási technológiák jelentik a kooperációs kapcsolatok alapját. A Pana-

sonic egyik leányvállalatával a Toyota akkumulátor témában folytat kiterjedt együttműködést.

A cég egyébként nyitott más jellegű együttműködések irányába is. Cho elnök szerint számos, a gépkocsikhoz kapcsolódó területen kínálkoznak jó lehetőségek a kooperációra. Ezek közé tartozik többek között a biztosítás, a gépkocsivásárlás finanszírozása, valamint a hitelkártya-üzletág. „Úgy vélem, többet kell tennünk a jövőben az együttműködés érdekében a gépkocsigyártáshoz kapcsolódó más ágazatok területén kínálkozó lehetőségek kiaknázására” – jelentette ki a Toyota új elnöke.

AUTÓK ÉS PIACOK

Minden szempontból bar

A Mazda jól átgondolt modellstratégiájának megfelelően a számtalan egyedi megoldást felvonultató MPV típusjelzésű egyterűt, a nemrég debütált Premacyhoz képest csak néhány hónapos késéssel vezetik be az európai piacokra. Nálunk ez novemberi premiert jelent, azonban az autóról – az árán kívül – már mindent tudni lehet.

A Mazda szerint az MPV-nél barátságosabb „egyterűt” még soha nem készítettek. Mint mondják, barátságos a formája, barátságosak a kocsi méretei és barátságos megoldások teszik vonzóvá. Lehet valami a dologban, hiszen az MPV már pusztán megjelenésével is kirí a többnyire azonos fazonnal megjelenő többcélú, családi kocsik hosszú sorából. Sikerült szakítani az ebben a kategóriában megszokott gurulódoboz-formával. A kocsizekrény megjelenésére a látvány és kifinomult von



FOTÓ: EURÓPA MOBIL – ARCHÍV

nikum a szóban forgó gépkocsiosztályban. Az MPV a jó méretezésnek köszönhetően hét személy számára kínál kényelmes utazási lehetőséget, ám ha nem kívánják a kocsit ennyien igénybe venni, a variációs lehetőségeknek köszönhetően a belső teret más-ként is át lehet rendezni. Az utolsó ülésort, ami három kényelmes fotelt jelent, például könnyedén el lehet távolítani, így az utastérből tágas cso-

vagy alakíthatjuk. Az utastereget egyébként is ügyesen kihasználták a tervezők; szinte minden zugba elhelyeztek valami kisebb-nagyobb tárolórekeszt, vagy ha ehhez kevés volt a hely, akkor pohártartót építettek be.

A szilárd utascellán belül is példás utasvédelmi rendszereket alakítottak ki a mazdások. Az új kocsi valamennyi változatában alapfelszerelés a két első, nagyméretű légzsák (az

99. 10. 14.

Tovább terjeszkedik Észak-Amerikában a Toyota

Japán legnagyobb autógyártója, a Toyota várhatóan számottevően bővíti termelőkapacitását Észak-Amerikában, ahol tovább erősödik a fizetőképes kereslet a cég kocsijai iránt. A Toyota új elnöke, Fujio Cho bejelentette, hogy a tervek szerint újabb szerelősorokkal bővíti a vállalatbirodalom kanadai és USA-beli gyárait.

A Toyota kapacitásbővítési tervei valóságos üde színfoltot jelentenek a recesszió sújtotta japán autóiparban. A vezető japán autógyártók többsége a tartósan gyengélkedő hazai kereslet miatt a japán termelőkapacitások megnyirbálását fon-

tolgatja. Cho elnök viszont óvatosan derűlátó, véleménye szerint cége a jövő század első esztendőiben már évi 6 millió kocsit fog értékesíteni. Emlékeztetőül: 1996-ban a Toyota a világ harmadik legnagyobb autógyártója volt, tavaly összesen 5,19 millió gépkocsit értékesített világszerte.

A Toyota észak-amerikai gyárai kapacitásuk felső határa közelében termelnek. Ezt a kapacitást a Toyota korábban évi 1,5 millió kocsiban állapította meg, de az előrejelzések szerint a kereslet ennél nagyobb lesz a cég autói iránt a térségben, ráadásul tartósan. (Érdemes meg-

jegyezni, hogy a Toyota tavaly több autót gyártott külföldön, mint Japánban, elsősorban az amerikai keresletnek köszönhetően.) Különösen nagy az érdeklődés Észak-Amerikában a Camry és a Lexus modellek iránt. Mindkét típusból számottevően növekszik az értékesítés, de jól alakul a többi Toyota modell eladása is.

A Toyota terjeszkedése Észak-Amerikában része annak a folyamatnak, amely arra irányul, hogy az ottani piacon növekvő keresletnek örvendő modellek gyártói termelésüket a helyszínen bővítsék. A Honda például – a kocsijai iránt tar-

tósan mutatkozó keresletnövekedés nyomán – 400 millió dolláros beruházással gyárat épített Alabamában, s a cégvezetés nemrégiben jelezte, hogy további termelési terjeszkedést fontolgat Észak-Amerikában. A Subaruk gyártója, a Fuji Heavy Industries ugyancsak tervezi a termelésbővítést a régióban. Egyébként a vezető amerikai autógyárak is jelentősen bővítik hazai termelőkapacitásaikat annak nyomán, hogy az észak-amerikai autópiacon tartósnak ígérkezik a kereslet dinamikus bővülése.

Első menetpróba: az új Mercedes CL kupé

varázsolt luxuskastély



Bővül a DaimlerChrysler belső együttműködése

99.10.14.

A 35 milliárd dolláros fúzióval tavaly létrejött Daimler Chrysler – amely a világ ötödik legnagyobb autóipari cége – bejelentette, hogy a Daimler-Benz és a Chrysler gyárakban fokozatosan bevezetik a közös termelést, valamint az alkatrészek és részegységek együttes felhasználását. A szorosabb belső együttműködéstől a cégvezetés többek között azt várja, hogy sikerül Európában jól megalapozni a Chrysler márkanevet, s arról is szó lehet, hogy a Mercedes németországi és külföldi üzemeiben amerikai tervezésű kocsikat szerelnek majd össze.

Előrehaladott tárgyalások folynak az óriásvállalaton belül a közös gyártási rendszerekről, valamint a beszállítókkal kapcsolatos közös politikáról. A közös gyártás és a központi beszerzésirányítás újabb pénzü-

gyi előnyöket, elsősorban költségcsökkentést hoz majd a DaimlerChryslernek. Szakértők véleménye szerint a közös gyártás megvalósítására irányuló projekt új szakaszt jelent a két összeolvadt cég integrációjában, eddig ugyanis mindkét vállalat vezetői saját-saját gyártásról, marketingről és kereskedésről beszéltek. Természetesen az integráció csak folyamatosan valósul majd meg, arról viszont már most szó van, hogy az új modellekben mind több legyen a „közös”. (Érdeemes megjegyezni, hogy a Mercedes-Benznek és a Chryslernek csak korlátozott tapasztalata van a közös gyártásban. Nevezetesen Ausztriában kis szériában ugyanazon a gyártóról állítják elő mindkét cég egyes sportkocsi modelljeit.) A DaimlerChrysler – amely a fúziótól idén 1,32 milliárd dollár

megtakarítást vár – jelenleg vizsgálja a közös gyártás lehetőségét a latin-amerikai országokban lévő Mercedes és Chrysler üzemekben. Valószínűleg a nem távoli jövőben megkezdődhet a Mercedes járművek gyártása a Chrysler észak-amerikai üzemeiben is. A két cég egyébként nem zárja ki, hogy felhasználja egymás motorjait, sebességváltóit és más főegységeit. Braziliában pedig hamarosan egy közös munkacsoport kezd meg a régió számára majdan készülő új modell gyártási terveinek kidolgozását. A cég stuttgarti központjában nemrégiben azt is bejelentették, hogy olyan Chrysler modelleket fejlesztenek ki Európa számára, amelyek a Mercedesek mellett kínálatbővítést jelentenek.



Honda HR-V

Motor: SOHC PGM-FI, 1590 cm³, 105 LE

Real-time összerékajrással a Honda HR-V csúszós úton automatikusan összerékajráásra vált.

Ingyenes vezetéstechnikai felkészítés a Hun

Ha most bármilyen típusú Honda személygépkocsit vásárol, nemcsak egy kiváló autó lesz az Öné, hanem egy egyedülálló lehetőség is: egy teljes napon át teheti meg a vezetési technikáját, valamint felkészülhet a téli útviszonyokra a Hungaroring vezetéstechnikai centrumában. És ha a nap végén úgy uralja a terepet és a kornak tudását akár a Forma-1-es pályán is kipróbálhatja.

Mert akár az autóról, akár az autóvezetésről legyen szó, a biztonsággal kapcsolatos biztosra menni.

Minden Honda modellre 3 év vagy
100 000 km garanciát biztosítunk.

A fenti feltételekért

99.10.14

Rekordra számít a GM

Az Egyesült Államok első számú autógyártója, a General Motors pénzügyi igazgatójának előrejelzése szerint 1999-ben az észak-amerikai autóipar minden korábbi rekordot megdönt, s várhatóan 15,5–16,9 millió darab személy- és teherkocsit értékesít. A GM a második negyedévben 1,7 milliárd dollár nettó nyereséget ért el, ez az összeg egy évvel korábban nem haladta meg a 304 milliót. A profithoz a cég észak-amerikai gyárai 1,47 milliárd dollárral járultak hozzá. A kiváló amerikai teljesítmény mellett növekszik a nyereség Európában is, ahol sikerült számottevően csökkenteni a gyártási és a forgalmazási költségeket. A költségek drasztikus csökkentése cégszinten idén eléri majd a 4 milliárd dollárt. Korábban a cégvezetés többek között célul tűzte ki a gépkocsik árának egyszázalékos csökkenését

egy év alatt; az idei esztendő végére azonban csak 0,2 százalékos ármérséklésre számítnak. A nyár közepén a GM piaci részesedése Észak-Amerikában 0,7 százalékkal elmaradt a tervezett 30 százaléktól. 1998 nyarán a térségben a cég autóinak piaci részesedése meghaladta a 31 százalékot. Európában ezzel szemben az Opel piaci részesedése egy esztendő alatt 9,2-ről 10 százalékra növekedett, elsősorban az új Zafira és az Astra iránt megmutatkozó kedvező keresletnek köszönhetően. Az idei év közepén a cég európai nettó nyeresége 187 millió dollár volt, 63 millióval több mint egy évvel korábban. A cégstatisztikák szerint az év első felét a GM Latin-Amerikában, a Közel-Keleten és az ázsiai-csendes-óceáni térségben egyaránt veszteséggel zárta.

• G. Gy.



...és a dupla üvegablakokat, zans egységet alkot az infor...

olyan kifinomult légkört teremtenek, amely már a beszállás pillanatában rabul ejti az embert.

A Németországban több mint 200 ezer márkába kerülő csúcs-Mercedes különben a jövő évezred technikai előfutárának is nevezhető. Autóba annyi okos elektronikát és bonyolult szerkezetet még soha nem építettek be, mint a CL modellbe. Mást ne mondjunk, a járművet mozgató robbanómotoron kívül a lemez alatt több mint 60 további elektromos motor és több tucat hidraulikus szerkezet dolgozik, az ezeket irányító elektronikák és érzékelő szenzorok száma pedig még ennél is több. A két első ülést például külön-külön 13, egymástól független gombbal (és valószínűleg ugyanennyi motorral) szabályozhatjuk. Ezek nemcsak a szokásos beállításokat vezénylik, hanem olyasmiket is, mint például a bőrülés szellőztetését, a hátsó üléspárnák állását (a levegővel töltődő ülés kinek-kinek a testformájához igazollik) vagy éppen a masszírozó szerkezetet, ami segíti ébren tartani a vezetőt. Természe-

teni, az elektronikus felismerő rendszer rádióhullámok segítségével azonnal lekáderezi a személyt, s csak akkor teszi lehetővé a beszállást, ha az illető jogosult a használatra. (Csá-kánnal természetesen ki lehet nyitni ezt az „álomautót” is, úgyhogy a vandáloknek van még esélyük.) Egyébként a CL Mercedeshez slusszkulcs sem kell. Nincs kulcslyuk, mert hogy a jogosultság ellenőrzése után a motor a váltókar megérintésére indul be, és ha parkoló állásba tettük, ugyanígy lehet leállítani. Nem kell bajlódunk a kocsni világításának bekapcsolásával sem, ha például hirtelen egy alagútba futunk be. Ilyenkor a szélvédőüvegben rejlő szilíciumcellák érzékelik a fény változását, és helyettünk dolgoznak. No és a hűtőmaszk mögött rejtőzködő radarszem. A Distronic névre hallgató követési távolság tartó rendszer „lelke” figyeli a forgalmat és a visszavert jelek alapján tartja a távolságot, sőt ha kell, még fékez is. Azért, hogy a vezető lelkiismeretét ébren tartsa, a műszerfalon is kijelzi a veszélyes közelséget.

Az S-osztályú Mercédesek

A nagyobb kocsik irányába „nyit” a Daewoo

Az igencsak megrögyant Daewoo-csoport autóiipari részlege, a Daewoo Motor a következő két esztendőben számottevően növeli a nagyobb kocsik gyártását. Ezek a modellek jóval nagyobb nyereséget hoznak a cégnek, mint a kisautók, s talán mentőövet jelenthetnek a cég talpon maradásához. Bár a szakértők jelentős része kételkedik abban, hogy a világ 17. legnagyobb autóiipari cégének marad majd ideje terve megvalósítására. A Daewoo szeretné megtartani autóiipari részlegét, de nem kizárt, hogy a hatalmas tartozások kifizetése érdekében ezt az üzletágát is kénytelen lesz eladni.

Dél-Korea második legnagyobb autógyára az elmúlt időszakban elsősorban a kiskocsik gyártására összpontosított, a Matiz például a különösen sikeres modellek körébe tartozik. A cég 1997-ben vásárolta meg egyik hazai versenytársát, a Ssangyong Motorst, amely luxusautókat gyárt Mercedes-Benz-technológiára alapozva. A Ssangyong bekebelezése pénzügyi szempontból nem volt sikeres, hiszen a Daewoonak



A Nubira már a Daewoo nagyobb autóinak az előfutára

FOTÓ: EURÓPA MOBIL – ARCHÍV

át kellett vennie a vállalat nagy összegű tartozásait is.

1998-ban a Daewoo Motor nettó nyeresége 1,3 millió dollár volt. A hazai piacon a cég a harmadik helyre esett vissza. Elemzők szerint elsősorban azért, mert nem igazán rendelkezik versenyképes középkeletgóriás modellekkel. A vállalat

azt tervezi, hogy – amennyiben sikerül talpon maradnia – 2001-ben bevételeinek fele már a nagyobb autók értékesítéséből származik majd. A következő két esztendőben a cég kétszeresére, vagyis 580 ezer darabra kívánja növelni a külföldi összeszerelő üzemekbe irányuló exportját.

Az előrejelzések szerint a Daewoo Motors idei bevételei 33 százalékkal növekednek, s elérik a 12,4 milliárd dollárt, s a cégvezetés a következő két évben is 30-30 százalékos forgalombővüléssel számol.

Gönczöl és Solt különvéleménye

Gönczöl Katalin, az állampolgári jogok országgyűlési biztosa és Solt Pál, a Legfelsőbb Bíróság elnöke nem írta alá a maguk fejezetének költségvetését. Eközben a hét országos önkormányzati szövetség továbbra is elégtelennek tartja a helyi feladatok finanszírozását – tudtuk meg. A feladatok jövőre is szaporodnak, s ehhez képest már nem is olyan nagyarányú a központi költségvetésből származó forrásaik 8,9 százalékos növekedése – állítja két szövetség elnöke.

Az ombudsmanok hivatala részére 579 millió forint, azaz változatlan összegű kiadást engedélyezne a kormány a 2000. évi költségvetésben. Mivel az illetményalap, mint mindennütt, itt is 8,25 százalékkal emelkedik, a költségvetés azt kényszerítené ki, hogy a létszám 132-ről 128 főre csökkenjen. Ilyen feltételek mellett a hivatal működése a korábbi színvonalon nem biztosítható – állapítja meg Gönczöl Katalin a hivatala költségvetéséhez

fűzött különvéleményében. Ráadásul 13,6 százalékkal csökkenteniük kell a dologi kiadásokat. Ez Gönczöl szerint már veszélyezteti az intézmény törvényben meghatározott feladatainak ellátását.

Az Országos Igazságszolgáltatási Tanács (OIT) alternatív költségvetést mellékel a Járai Zsigmond pénzügyminiszter által aláírt változathoz. A kormány 34,2 milliárdja helyett 44,1 milliárdot kérnének a bíróságok kiadásaira. A 120

fős évközi – a PM által is akceptált – létszámfejlesztésen felül további 689 fős gyarapodásra kértek volna 2,4 milliárdot, a kötelező előresorolásokra további 225 milliót, ezenkívül egy igazságügy-miniszteri rendelet tervezett módosításából eredő (szakértői díjak, tanúk, kirendelt védők miatt felmerülő) többletkiadásokra 500 milliót terveztek volna be. A kormány 3,6, az OIT viszont 7 milliárd forintot költene beruházásra a bíróságoknál.

A 2000-re tervezett önkormányzati forrásszabályozás nem csak az szja helyben maradó része miatt borzolja a kedélyeket – tudtuk meg. Igaz, az államtól származó bevételek – a normatív támogatások, az szja-ból és az illetékekből jutott bevétel – 8,9 százalé-

kal emelkednek, azaz reálértékben is gyarapodnak. Ugyanakkor az önkormányzati feladatok is szaporodnak – utalt kérdésünkre Nádor Rudolfné, a KÖSZ, valamint Dióssy László, a TÖOSZ elnöke az új okmánycsalád bevezetése, a lakástámogatási rendszer, valamint a tartós munkanélküliek támogatása miatt szaporodó teendőkre.

Hozzá tették: az önkormányzati normatívák – a 8,25 százalékos, átlagbéremelkedéssel szemben – csak 5 százalékkal gyarapodó juttatásokat fedeznek. A dologi kiadások előre jelzett, 2-3 százalékos emelkedését pedig egyáltalán nem téríti meg a költségvetés – panaszozzák.

• E. J.

Költségvetési rejtvény a kisvállalkozások fejlesztése körül

Tizenöt- helyett ötmilliárd

Jövőre 5,23 milliárd forinttal támogatják a kis- és középvállalkozásokat – áll a költségvetési törvényjavaslatban. Hogy azonban milyen változás várható az ideai támogatásokhoz képest, azt senki nem tudja megmondani a Gazdasági Minisztérium (GM) vállalkozásfejlesztéssel foglalkozó munkatársai közül.

Ellentmondásos számok jelentek meg arról, hogy milyen mértékben nőnek az ideih

lamtitkára 40 százalékról beszélt Brüsszelben. Érdeklődésünkre a gazdasági tárca váll

milliárd forintos költségvetési támogatást és az ezt kiegészítő, 1,8 milliárd forintos PHARE-segélyt tartalmazó kis- és középvállalkozói célelőirányzat (kkc) teljesen új, a 2000. évi költségvetésben jelenik meg először. Eddig a gazdaságfejlesztési célelőirányzat (ofe) állt

az idén összesen 5,5 milliárd forintot különítették el kifejezetten kisvállalkozásokat segítő programokra. Főnagy János pedig 4,6-4,8 milliárd forintot idei keretet emlegetett.

Ami a jövő évi forrásokat illeti, úgy tűnik, nem sikerült megv

irányát. Vele tart, vagy engedi, hogy
Önt is lekörözze ez az egyterű?



RENAULT

Ford-tulajdonba került a Mazda Credit

A világ legnagyobb finanszírozó cége, a Ford Credit bejelentette, hogy a japán autógyár további terjeszkedését elősegítendő külföldön és az ázsiai szigetországban, megvásárolja a Mazda Motor gépkocsivásárlást finanszírozó vállalatát. A Mazda – amelyben a Ford 33,4 százalékos tulajdoni hányaddal rendelkezik – 70 millió dollárért adta el a Mazda Credit nevű pénzügyi vállalatát annak a cégstratégiának a jegyében, amely többek között a tartozások csökkentésére, a

tevékenység „letisztítására” és a nyereségesség növelésére irányul. A tranzakció bejelentésével szinte egy időben került nyilvánosságra, hogy a Mazda eladja 34 százalékos részesedését a Nissan Motorral létrehozott Jatco nevű közös vállalkozásában, amely elsősorban sebességváltó egységeket gyárt.

Gary Hexter, a japán autóipari cég pénzügyi vezetője szerint a Mazda Credit értékesítése nyomán a vállalat adósságállománya a jövő év tavaszára 30 százalékkal csök-

ken, s nem haladja majd meg az 570 milliárd jent. Hexter úgy véli, hogy egy anyagilag erős autóvásárlást finanszírozó cég, nevezetesen a Ford Credit számottevő segítséget nyújthat a Mazdának a hazai értékesítési terv eléréséhez.

A Ford Credit korábban az Egyesült Államokban, Thaiföldön és Tajvanon foglalkozott a Mazdák értékesítésének finanszírozásával, Japánban azonban eddig erre nem volt lehetősége. Joe Walsh, a Ford Credit Asia and Pacific részlegének elnö-

ke úgy véli, hogy a Mazda Creditnél történt tulajdonosváltás nyomán a Mazda pénzügyi „keze” már az egész világon kedvezőbb felvételekkel juthat anyagi forrásokhoz. A szakértők egy része ugyanakkor arra is felhívja a figyelmet, hogy a Ford Credit Japánban nem számíthat kiugró piaci sikerekre az autólízing területén, a szigetország vásárlói ugyanis szeretik a gépkocsit a vásárlás pillanatától tulajdonukban tudni.



Kihelyezett

99. 11. 18.

Toyota-oktatás Európában

Japán első számú autógyártó vállalata, a Toyota azt tervezi, hogy mielőtt megkezdődik az autógyártás Franciaországban, az ottani munkások százait küldi képzésre a csatorna túlsó oldalára. A nagy-britanniai képzés elsősorban azt szolgálja, hogy az új francia Toyota-gyár munkásainak ismeretei megfeleljenek a japán minőségbiztosítási elvárásoknak. A tervek szerint az észak-franciaországi Valenciennéből a Toyota-munkások három hétre az egyik brit Toyota-üzembe, Burnastonba mennek tanulni. Ez utóbbi gyárban a japán cég évi 170 ezer kocsit gyárt, tehát a francia „diákok” számára jó alkalom nyílik az összeszerelés és a csapatmunka tanulmányozására, illetve elsajátítására. A Toyota vezetők

nyilvánítják, hogy a francia üzem 2001-ben probléma nélkül startolhasson. A tervek szerint a valenciennes-i gyár kezdetben évi 150 ezer járművet gyárt majd. A franciaországi „letelepedésről” a Toyota-vezetés két évvel ezelőtt döntött, amikor gondok jelentkeztek a brit termelési kapacitás alakulásában, s Tokió aggódott amiatt is, hogy Nagy-Britannia egyelőre nem vesz részt az egységes európai valutarendszerben. A Toyota egyébként ma már minden szempontból elégedett brit üzemeinek teljesítményével. A francia üzem belépése nyomán számottevően bővül majd a kereslet a Toyota walesi motorgyárának termékei iránt. A tervek szerint a Toyota 150 millió fontot fordít a motorgyár kapacitásának bővítésére. Az üzem hengereket és motor-

blokkokat gyárt majd a francia testvérvállalat számára.

Franciaországban hamarosan több mint száz Toyota-tréner kezdi meg az ottani új munkások felkészítését, betanítását. Ismeretes, hogy a francia Toyota-gyár kezdetben mintegy ezer, 2002-ben pedig mintegy kétezer munkást foglalkoztat majd. Ebben a gyárban készítik majd egész Európa számára az igen népszerű és kelendő Yaris kisautókat.

Jelenleg a Toyota Európában mindössze 3 százalékos piaci részesedéssel rendelkezik. A cég tervei szerint 2005-re ez az arány eléri majd az 5 százalékot, vagyis Európában évi 800 ezer új Toyota kocsit talál majd gazdára.

• Gonda György

1134 Budapest, Dózsa György út 63. Tel.: 320-9005

Hivatalos márkaszerviz. Tel.: 329-3940, 329-7429

Nyitva tartás: h-p. 6-22 óráig.

Szolgáltatások: KT, MV, BÜ, KAJ, AÉ, GTJ, ZK. Szervizkáció: ingyenes ÁVI

SPIRÁL DAEWOO



MÁRKAKÉPVISELET

1134 Budapest, Dózsa György út 128.

Telefon: 320-9845, 320-1292

Teljes Daewoo-család – Ticolóli a Leganziaig.

Nagy választék az áruszállító autókban is,
amelyek bevezető áron kaphatók.

Szolgáltatások: GÁ, ZK, MV, AK, BÜ, KSZ, AÉ, GSZ.

Nyitva tartás: H-P: 7-19, Sz.: 10-13 óráig

PEUGEOT CITY



hivatalos márkaszerviz

1134 Budapest, Dózsa György út 61.

Tel.: 320-9004, 350-6205, 239-3940.

Nyitva tartás: 7.30-16.30 óráig.

Szolgáltatások: GTJ, MV, BÜ, KAJ, AÉ, ZK.

SUZUKI BUDAÖRS



2040 Budaörs, Forrás u. 1.

Tel.: (06-60) 319-118, 212-1669, (06-23) 416-854, (06-23) 416-855

Nyitva tartás: H-P: 8-18 óráig, SZ.: 9-14 óráig, V.: 9-13 óráig

Szolgáltatások: GJK, GÁ, ZK, MV, BÜ, RSZ, VHSZ, KAJ, FB, HL, AHR.

Speciál: Autómentés.

www.elender.hu/@suzuki

7 ÉVES A SUZUKI – Születésnapj kiakció nov. 7-ig!

SOLYMÁRON – OPEL WAGLER



Opel márkakereskedés

2083 Solymár, Mátyás kir. u. 45.

Tel.: (06-60) 361-222, (06-26) 360-179

Nyitva tartás: H-P: 8-17 óráig

Szolgáltatások:

GTJ, GÁ, ZK, MV, BÜ, RSZ, VHSZ, KAJ, ÁV, FB, DMD, FM.

Speciál: Autómentés

választható, K%: 100, G%: 100, MÉ: 3 év, EX: gyári. Á: 1 784 000.

SUZUKI SWIFT 1.0 GLX. TSZ: 0, ŰM: b, CCM: 986, GYÉ: 1999., KM: 0, SZ: választható, K%: 100, G%: 100, MÉ: 3 év, EX: gyári. Á: 1 756 000.

SUZUKI SWIFT 1.3 GL. TSZ: 0, ŰM: b, CCM: 1296, GYÉ: 1999., KM: 0, SZ: választható, K%: 100, G%: 100, MÉ: 3 év, EX: gyári. Á: 1 685 000.

SUZUKI SWIFT 1.3 GLX. TSZ: 0, ŰM: b, CCM: 1296, GYÉ: 1999., KM: 0, SZ: választható, K%: 100, G%: 100, MÉ: 3 év, EX: gyári. Á: 1 856 000.

SUZUKI SEDAN 1.3 GL. TSZ: 0, ŰM: b, CCM: 1296, GYÉ: 1999., KM: 0, SZ: választható, K%: 100, G%: 100, MÉ: 3 év, EX: gyári. Á: 1 925 000.

SUZUKI SEDAN 1.3 GLX. TSZ: 0, ŰM: b, CCM: 1296, GYÉ: 1999., KM: 0, SZ: választható, K%: 100, G%: 100, MÉ: 3 év, EX: gyári. Á: 2 105 000.

SUZUKI MANAGER SEDAN III 1.3 GLX. TSZ: 0, ŰM: b, CCM: 1296, GYÉ: 1999., KM: 0, SZ: választható, K%: 100, G%: 100, MÉ: 3 év, EX: gyári. Á: 2 295 000.

SUZUKI WINTER 1.3 GLX 4x4. TSZ: 0, ŰM: b, CCM: 1296, GYÉ: 1999., KM: 0, SZ: választható, K%: 100, G%: 100, MÉ: 3 év, EX: gyári. Á: 2 194 000.

SCHILLER DRÁVA AUTO KFT.



Telephely: Bp. Dráva u. 17.

Telefon: 320-6166, 340-1553.

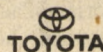
Használt autók eladása
részletező 10 éves korig!

Használt „B” Vectrak és Kilmás Astrák
nagy választékban

OPEL VECTRA 1.6 16V GLP. TSZ: -, ŰM: b, CCM: 1598, GYÉ: 1996. 06. KM: 89 000, SZ: zöld MF, K%: 100, G%: 100, MÉ: 2002. 06. EX: ABS, AC, SZK, KZ, RM. immobiliser, telefonszet. Á:

KM: 0, SZ: választható, K%: 100, MÉ: 3 év, EX: SZK, 2 399 000 töl + ajándék AC., RM. + 100 000 forintért válasz: **DAEWOO LEGANZA 2.0 CDX**, 1. ŰM: b, CCM: 1998, GYÉ: 1 KM: 1400, SZ: barna MF, K%: 100, MÉ: 2002., EX: LZS, AC, A, R, immobiliser, ET, KZ, Á: 4 890

TOYOTA AUTÓHAU



Telephely: 2030 Érd, Ercsi út 19

Tel.: (06-23) 369-444. Fax: (06-23) 3

TOYOTA DYNA 150. TSZ: 1, ŰM: 2446, GYÉ: 1995, KM: 120 fehérr, K%: 80, G%: 80, MÉ: 20 Á: 2 000 000.

CHRYSLER STRATUS. TSZ: CCM: 1960, GYÉ: 1996, K, SZ: v.-zöld MF, K%: 90, G%: 2001., EX: bőr kivételével 3 200 000.

CITROËN XANTIA TSZ: 1, ŰM: b, GYÉ: 1996, KM: 62 000, SZ: sötét, G%: 80, G%: 80, MÉ: 2002., EX: gyé 2 800 000.

CITROËN XANTIA. TSZ: 1, ŰM: 1587, GYÉ: 1997, KM: 45 s.zöld MF, K%: 70, G%: 70, M EX: R, RM, KZ, EA, SZK, Á: 2

CITROËN BX 1.4 TGE. TSZ: - CCM: 1360, GYÉ: 1990., KM: piros, K%: 80, G%: 60, KM: 20 KZ, EA, TT, RM, Á: 760 000.

CITROËN BERLINGO 1.4 Multi TSZ: 1, ŰM: b, CCM: 1363, 1999., KM: 12 000, SZ: bordó l 100, G%: 100, MÉ: 2002., EX: R, RM, Á: 2 400 000.

SUZUKI BUDAÖRS

Születésnap számvetés a Fiatnál

Egymást követik Torinóban és a világ Fiat-érdekeltségéinél az alapító Giovanni Agnelli egykori megfogalmazása szerint „Itália Fordja” századik születésnapjának ünnepei. Olaszország legnagyobb ipari csoportjának székhelyén például háromezer vendég – köztük az államfő és a miniszterelnök – számára rendeztek fogadást. Az olasz posta a jubileum alkalmából emlékbélyeget adott ki, s számos kulturális és technikai kiállítás is nyílik még a Fiat jóvoltából. Elemzők véleménye szerint a torinói cég marketingszempontról is sokat profitál a jeles évfordulóval kapcsolatos szinte állandó médiaszereplésből. Bizonyos, hogy az esemény jól tesz az új Punto bevezetésének.

Az alapító unokája, az ugyancsak Giovanni Agnelli nevet viselő cégcsaládfő 1996-ban vonult nyugdíjba a Fiat éléről, őt a vezérigazgatói székben Cesare Romiti váltotta fel. 1998-ban Carlo Fresco következett, aki jelentős adósságállománnyal vette át a céget. Agnelli szerint a Fiatnak belátható időn belül stratégiai szövetségre kell lépnie az autóipar valamelyik jelentős cégevel, Fresco viszont azt hangsúlyozta, hogy a Fiat számára a túlélés, a talpon maradás saját forrásból egyedül is lehetséges. Kétségtelen, hogy a Fiat számára az elmúlt másfél esztendő több kudarcot is hozott. Nem sikerült felvásárolni a Volvót, amelynek személykocsizletága végül Ford-tulajdonba került. Ugyancsak balul ütött ki az a kísérlet, hogy To-

rino fontosabb és jelentősebb pénzügyi központ legyen, mint Milánó: a Fiatnak nem sikerült összehoznia a torinói székhelyű Sao Paolo-IMI bankcsoportot a Banca di Romával egy tervezett fúzió keretében. A Telecom Italia távközlési óriáscégért folytatott küzdelemben a Fiat alulmaradt, a céget az Olivetti kebelezte be. Pedig az Agnelli család számára a Telecom Italia megszerzése rendkívül fontos lett volna, hiszen az ezredfordulón sikerült volna a vállalatbirodalmat az autóipar irányából a szinte korlátlan lehetőségeket kínáló távközlés felé elmozdítani.


Persze az elmúlt két-három esztendőben a Fiat nem volt passzív szemlélője a világ autóiparának. Számos felvásárlást hajtott végre és stratégiai szövetségeket hozott létre a teherautó- és a részegységgyártás, valamint a termelésautomatizálás területén. A Mitsubishivel pedig arra „szövetkezett”, hogy közösen gyártsanak négykerék-meghajtású sportkocsit. A Fiat az elmúlt években több „házassági ajánlatot” is kapott, többek között a Citroëntől, a Renault-tól, a Fordtól és a Chryslertől. A tervezett ügyletek azért mentek füstbe, mert a Fiat saját sorsát nem engedi ki a kezéből. Egyes szakértők viszont arra hívják fel a figyelmet, hogy a Fiat idén „becsukja” története első száz esztendejének könyvét, de távolról sem biztos, hogy a jövőt olaszul írják majd...



16V Millenniumot, és használt autóját
b áron beszámítjuk, vagy 100 000 forint
kiegészítő felszereléseink közül!

zereltség:

ervokormány • elektromos extrák

G: Mobil 

9 000 Ft

es értesítés nélkül eltérjen.



DAEWOO
MOTOR

Az Ön barátja

Függetlenségi nyilatkozat és stratégiai szövetség ^{99. n.} _{2.}

A világ második legnagyobb autógyártója, a Ford és a Peugeot–Citroën még az ideiglenes időszakban az egész világra kiterjedő megállapodást szándékozik aláírni, amelynek értelmében a két óriáscég együttműködik a motorgyártásban, és összehangolja új termékeinek fejlesztési és gyártási terveit. Jean-Martin Folz, a francia autógyár vezérigazgatója szerint a hamarosan tető alá kerülő megállapodás fontos része a Peugeot–Citroën stratégiájának, amely stratégiai szövetségek és megállapodások létrehozásával igyekszik a cég függetlenségét megőrizni az autópár rohamos globalizálódása közepette.

A vezérigazgató egy interjúban nemrégiben elmondotta: vállalata igyekszik más gyártókkal megosztani (vagyis saját szemszögéből csökkenteni) a gépkozmotorok és platformok fejlesztési költségeit. Autóipari szakértők egybehangzó véleménye szerint a két cég kooperációja kezdetben új generációs dízelmotorok közös fejlesztésére és gyártására terjed majd ki. Érdeemes megjegyezni, hogy a Ford és a Peugeot már folytat közös fejlesztést, nevezetesen egy kis űrtartalmú közvetlen befecskendezéses dízelmotor megalkotásában, amely a tervek szerint 2001-ben kerül majd a piacra.

Jacques Nasser, a Ford elnöke nemrégiben bejelen-

tette, hogy cége és a Peugeot–Citroën további együttműködési lehetőségek feltárásán dolgozik. Olyan területekről van szó, ahol a két cégcsoport nem közvetlen versenytársa egymásnak. A világ autópiaconak vezető elemzői úgy vélik, hogy miután az amerikai és a francia cég is új autógyárakat létesít Brazíliában, az együttes motorfejlesztés eredményei először a térség számára készülő kocsikban jelenhetnek majd meg. A szakértők azt is valószínűsítik, hogy a Ford a Peugeot–Citroën „hátán” növelheti majd részesedését az európai dízelkocsi piacon.

Az előrejelzések szerint Nyugat-Európában a francia gyártó idén összesen 750 ezer dízelmotoros kocsit értékesít, a Ford eladásai ugyanebben a kategóriában várhatóan nem érik majd el a 300 ezer egységet. (A londoni Salomon Smith Barney szakértőcsoportja szerint a Peugeot–Citroën jelentős eredményeket mutathat fel a dízelmotorok károsanyag-kibocsátásának csökkentése területén, s részesedése a dízelpiacon jócskán meghaladja a Fordét.) A nyugat-európai autópiacon a dízelkocsik részesedése az idei év végére eléri majd a 26 százalékot, vagyis 2 százalékkal magasabb lesz, mint egy évvel korábban.

FORINT!

PLUSZ 10 x 100 000 Ft és
100 x 10 000 Ft NYEREMÉNY!

1999. DECEMBER 6. és
2000. FEBRUÁR 20. KÖZÖTT

VEGYE MEG
A MAI NAPOT
ÉS RAKJA KI
A BÚVÓS 21-ET!

mai
nap

A PÁRATLA

Ne áldozzon minc

Inkább fizessen elő a



Még ma, mert december 20-ig még
Tartsa meg magának a lapot,
és tartson meg magának 2000-ben

Megrend

Megrendelem 1 évre 60

Név:.....

Cím:.....

Írányítószám:..... Születési dátum:.....

A megrendelőlapot kérjük a szerkesztőség címére postán (139

Újjászületik a Jensen

99. 12. 2.

Londonban bejelentették, hogy ismét megjelenik az exkluzív, kis szériás autógyártók sorában a nagy hagyományokkal rendelkező Jensen, amelynek neve igencsak jól cseng a gépkocsi-különlegességek ismerői és kedvelői számára. Graham Morris, az újjáéledt Jensen Motors elnöke – aki korábban a Rolls-Royce Motor Cars vezérigazgatója volt – bejelentette, hogy a cég évi mintegy 600 darab kétüléses S-V8-as Mira kocsit fog gyártani. Az előzetes számítások szerint 40 ezer font (csaknem 66 ezer dollár) körül alakul majd a Mira ára.

A termelés jövőre indul a Liverpool környékén létesített autógyárban, amely 60 dolgozónak nyújt majd közvetlenül munkalehetőséget, a beszállítók körében pedig legkevesebb száz új munkahelyet te-

remt az új üzem. A gyár megépítése mintegy tízmillió fontba került, ebből az összegből egymilliót a brit kormány és a liverpooli önkormányzat fedezett.

A Jensen Motors története meglehetősen ellentmondásos. A céget a harmincas években alapították, s termelését a vállalat a '70-es években szüntette be a krónikussá vált pénzügyi nehézségek következtében. Az autógyár legismertebb modellje az Interceptor volt, amelynek gyártása 1966-ban kezdődött meg. A cég nevét és a gyártási jogot tavaly vásárolta meg a Creative cégcsoport, amely eddig elsősorban műszaki tanácsadással foglalkozott. Kínálati palettájára most felkerült a patinás Jensen-kocsik gyártása is.

• G. Gy.

5. 51 190
BUDAT



és uta

Taxirendelés és felv

a **2-333-333-**

és a **(06-20) 9**

Japánban is védik a hazai ipart

Azok az amerikai és európai alkatrész- és részegységgyártók, amelyek tulajdoni hányad szerzésével igyekeznének megvetni lábukat Japánban, heves ellenállásra számíthatnak a helyi háttér ipar részéről. Ez a figyelmeztetés hangzott el nemrégiben a Mazda részéről azon külföldi cégeknek címezve, amelyek a helyi beszállítók részleges vagy teljes felvásárlását tervezik.

A kisebb japán beszállítók különösen idegenkednek a külföldi versenytársak megjelenésétől, s azok távol tartása érdekében szinte minden akcióra hajlandóak. Éppen a felháborodás és az ellenállás miatt hiúsult meg a közelmúltban egy tulajdoni hányadszerzési ügylet a Mazda egyik beszállítója, a Delta Kogyo és egy amerikai cég között.

A Mazda – amelyben a Ford 33,4 százalékos tulajdoni hányaddal rendelkezik – nemrégiben arra szólította fel hazai beszállítóit, hogy lépjenek vegyes vállalati kapcsolatra egymással annak érdekében, hogy tovább csökkenthessék költségeiket, és megszabaduljanak a veszteségektől. A japán autóipar többi cége is arra törekszik, hogy belátható időn belül átszerveze, „áramvonalasítsa” beszállítói hálózatát. Az átszervezés kettős célt szolgál: egyrészt a beszállítói költségek alakulásának hatéko-

nyabb ellenőrzését, másrészt pedig azt, hogy a japán beszállítók is alkalmasak legyenek – európai versenytársaikhoz hasonlóan – modulok gyártására.

Ezen elvárások teljesítése egyben azt is jelenti, hogy a japán beszállítók egy része kénytelen lesz megmérkőzni a külföldi versenytársakkal, s azokkal egyes területeken partneri kapcsolatokat teremteni. A Mazda a hazai és a külföldi beszállítók értése adta: noha nem ellenzi a stratégiai szövetségek létrehozását, azzal nem ért egyet, hogy külföldi cégek többségi tulajdont szerezzenek a japán alkatrész- és részegységgyártó vállalatokban. A Mazda egyébként 22 hazai beszállító cégben rendelkezik tulajdoni hányaddal, közülük jelenleg öt veszteséges.

A Mazda hat év óta először zárta éves gazdálkodását nyereséggel. A március végén befejeződött üzleti évben az óriás cég 2057 milliárd jenes

forgalom mellett 38,7 milliárd jen adózás utáni nyereséget ért el. Az előző üzleti évben a cég vesztesége megközelítette a 7 milliárd jent. A Mazda hat év óta most fizetett először osztalékot részvényeseinek. A vállalatvezetés szerint a kiváló eredmény főleg két tényezőre vezethető vissza. 1996 óta a Mazda drasztikus költségcsökkentési programot hajtott végre, amelynek keretében megnyirbálta dolgozóinak számát, az egy járműre jutó költségeket és számos ingó és ingatlan tulajdonát értékesítette. Ugyancsak támogatta a kedvező fordulatot a cég gazdálkodásában az a tény, hogy a Mazdák értékesítése számottevően növekedett az Egyesült Államokban és Európában, s emellett nőtt a cég részesedése a hazai autóipacban is. (Jól mutatja az amerikai piac jelentőségét a Mazda számára, hogy nettó profitjának mintegy fele onnan származott. Az előrejelzések szerint a Mazda üzletmenete a jövőben is nagymértékben függ majd az amerikai autóipaci irányzataitól.)

A Mazda amerikai pénzügyi igazgatója szerint noha az elmúlt pénzügyi év a cég számára rekordokat hozott, a vállalat számos fontos gazda-

sági mutató tekintetében elmarad a Toyotától és a Hondától. Gary Hexter szerint „addig nem lehetünk nyugodtak, amíg eredményeink nem lesznek azonosak a legjobbakéval”.

A japán autógyárak közül egyébként a Mazda az első, amely közvetlen támogatást nyújtott márkakereskedőknek. Abban is eltért a többiekől, hogy nem csökkentette hazai termelőkapacitását azután, hogy Japánban számottevően visszaesett a kereslet a személygépkocsik és a haszonjárművek iránt.

A cégvezetés arra számít, hogy a folyó pénzügyi évben a Mazda értékesítése 21 százalékkal bővül, s eléri a 2590 milliárd jent annak ellenére, hogy folytatódik a jen gyengülése a dollárral szemben, s nem várható javulás az új kocsik iránti kereslet alakulásában a japán autóipacban. A várakozások szerint a jövő márciusban végződő pénzügyi évben még markánsabban mutatkoznak meg a reorganizációs program kedvező hatásai, eredményei. Az előzetes számítások szerint a nettó nyereség meghaladja majd a 40 milliárd jent.