

Pénzügyi pályára megy a Ferrari

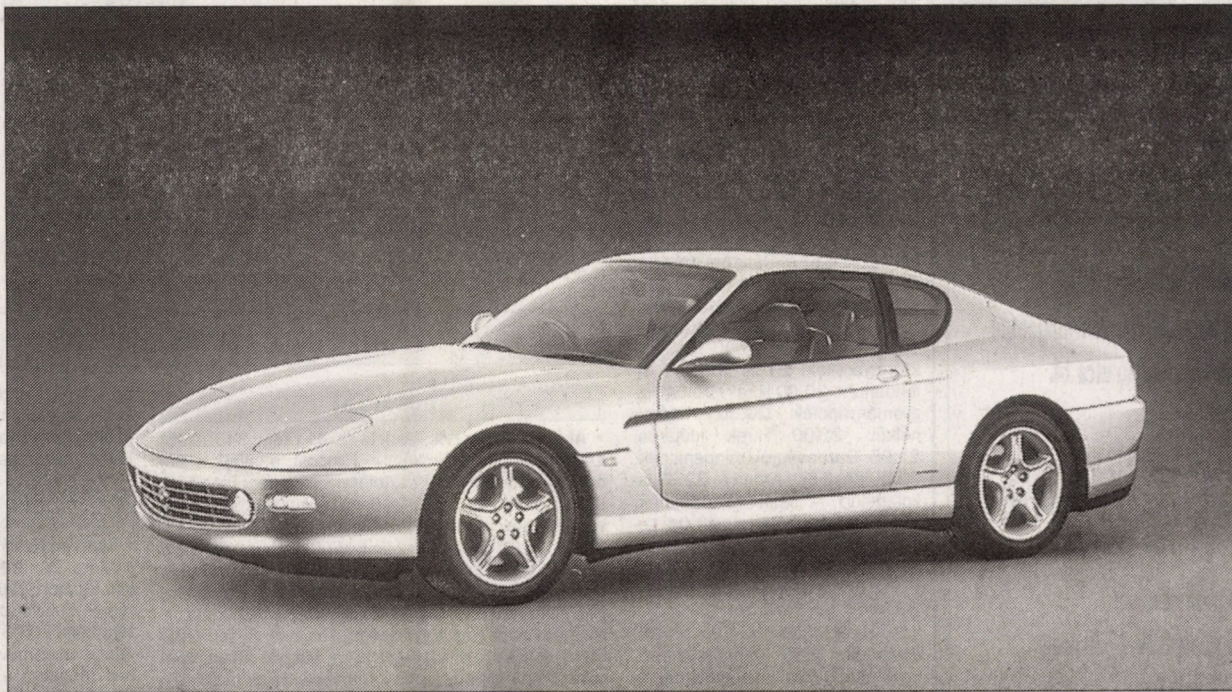
2000. 8. 10.

Gonda György

A Fiat luxuskocsi részlege, a Ferrari a jövőben nemcsak gépkocsigyártással foglalkozik majd, hanem elkalandozik a pénzügyek világába is, nevezetesen kiépíti saját pénzügyi szolgáltató és biztosítási részlegét. A Ferrari – amely egyébként tulajdonosa a Maseratinak is – nemrégiben megállapodást írt alá a Marsh and McLennan biztosító és tanácsadási céggel különleges biztosítási módozatok nyújtásáról.

Andrea Zappia, a Ferrari kereskedelmi igazgatója bejelentette, hogy az autóiipari cég lakossági pénzügyi szolgáltatásokra is felkészült. Ebben a tevékenységében a Ferrari a Fiat pénzügyi cégére, a Fidis-re támaszkodik elsősorban. Számítások szerint az új szolgáltatások hosszabb távon mintegy 30 százalékkal fogják bővíteni a Ferrari forgalmát. Zappia véleménye szerint a cég tevékenységének középpontjában továbbra is az autógyártás marad, de köréje rövid időn belül egy új szolgáltatási ágazatcsalád épül fel.

Ami a biztosítási tevékenységet illeti: a Ferrari jutalékot kap az amerikai cégtől az értékesített autóbizto-



FOTÓK: EURÓPA MOBIL – ARCHÍV

sítások után. A különleges autóbiztosítások értékesítésére eddig Németországban, Svájcban és Olaszországban került sor, ezekben az államokban ugyanis a szuperluxus kocsik tulajdonosai nem találnak könnyen biztosítót viszonylag kedvező feltételek ajánlásával. Az autógyártáson kívüli tevékenységekről

sokat árul el Zappia nyilatkozata, ami szerint ezek nyeresége kétszerese volt az autógyártó részlegének. A tervek szerint a Ferrari nem autóiipari tevékenységének forgalmát és nyereségességét úgy kívánják a következő években növelni, hogy közben ne emelkedjék kiemelkedő mértékben az autógyártás.

A Ferrari a következő esztendőben sem akarja túllépni az évi 4 ezer darabos autógyártást. 1999-ben a cég 3775 Ferrarit és 1538 Maseratit értékesített. Egy esztendő alatt az eladások értéke 1195-ről 1467 milliárd lírára növekedett, miközben a működési nyereség megkétszereződött, s elérte a 45,5 mil-

liárd lírát. A cégvezetés egyébként arra számít, hogy a Maseratik iránti fizetőképes kereslet jelentősen növekszik. A keresletnövekedésre a Ferrari a termelés számottevő bővítésével fog válaszolni: idén mintegy kétezer Maseratit gyártanak, s 2005-re a termelés eléri majd a tízezer egységet.

RÁDIÓMŰSOR

Hírek, időjárás. 3.03 Melódiakok-tél. 4.03 Cigánytóták.

BARTÓK

6.00 Hírek. 6.03 Muzsikáló reggel. Kb. 6.15 és kb. 7.03 Főinform, útinform. 7.05 Kulturális hírek, programajánlat. Kb. 7.33 Rejtvény. 8.00 és minden páros órák hírek, időjárás. 8.06 Pódium. 9.10 Kamarazene. 10.05 Hogy lett volna? (A Rádiószínház bemutatója). 11.14 Opera-archívum. 11.45 A debreceni Délibáb együttes felvételeiből. 12.06 Hangverseny délidőben. 14.05 Raszkolnyikov. Jelenetek 4. 15.00

Kamarazene korabeli hangszereken. 15.45 Rádiószok a zenéről. 16.05 Muzsikáló délután. Kb. 17.00 Kulturális hírek. 18.05 A Magyar Rádió Énekkarának hangversenye Bárdos Lajos műveiből, a zeneszerző születésének centenáriuma tiszteletére. 19.21 Kultúrhistoriák. 19.51 Magyar művészek operafelvételeiből. 20.30 Kapcsoljuk a londoni Royal Albert Hallt. Kb. 21.25 Hírek. Időjárás. Kb. 21.29 Műsorismertetés. Kb. 21.30 Versek. 22.28 Ön hogyan tanítaná? 23.08 Új magyar műve bemutató hangversenyei a Fészek Művészklubban. 0.00 Hírek. Időjárás. Szózat. 0.05 Notturmo.

SZÍNHÁZMŰSOR

BUDAPEST

• **Akácós Udvar** (VII., Akácfa u. 61. Tel.: 343-1035) 14.00: Nosztalgia filmklub – „Hyppolit, a lakáj”. • **Budai Parkszínpad** (XI., Kosztolányi Dezső tér. Tel.: 466-9849) 20.00: Pa Dó Dó (esőnap: augusztus 13). • **Fővárosi Nagycirkusz** (XIV., Állatkerti út 7. Tel.: 343-9630) 15.00 és 19.00: Mindenki Cirkusza – tigrisidomítás, kutyák, majomrevü, zsonglőrök, légtomások, akrobaták és bohócok. • **Lézer Színház** (Planetárium, Népliget. Tel.: 263-0871) 19.30: Carmina Burana. • **Magyar Állami Népi Együttes** (I., Corvin tér 8. Tel.: 201-5846) 20.00: Karikára legények. • **Magyar Állami Operaház** (VI., Andrásy út 22. Információ: Hajós u. 13-15. Tel.: 302-4290) 9. BUDAÉST Nyári opera- és balettfesztivál. 19.00: Pillangókisasszony. • **Budai Társaskör** (III., Kiskorona u. 7. Tel.: 250-0288) 20.00: Fráteroltán: Szindbád kertje – fanyar komédia két részben Krúdy Gyula műveiből. • **Vajdahunyadvár** (XIV., Városliget, Széchenyi-sziget. Tel.: 342-3198) 21.00: Liszt: Szent

Erzsébet legendája – a Nemzeti Filharmonikusok és Énekkar koncertje (esőnap: augusztus 11). • **Vármegeház Dísudvara** (V., Városház u. 7.) 20.00: Hegedűs Endre zongoraestje. Km.: Hegedűs Katalin.

VIDEK

• **Egervári Nyári Várszínház** (Tel.: 92/364-015) 19.30: Molière: Don Juan – vígjáték, a Székelyudvarhelyi Tomcsa Sándor Színház és az Egervári Nyári Várszínház közös produkciója. • **Felsőörs, római katolikus műemlék templom** 20.00: Kovács György trombita- és Polonyi Ágnes hárfaművész hangversenye. • **Gyulai Várszínház** (Kossuth u. 13. Tel.: 66/463-148) **Várszínpad** 20.30: Rómeó és Júlia. • **Köszegi Várszínház** (Jurisicsvár, Rajnis u. 9. Tel.: 94/360-113) Reneszánsz napok.

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

KOSSUTH

5.00 Reggeli Krónika. 9.00 és minden órák hírek, időjárás. 9.04 Napközben. 11.05 A Szabó család. (Ism.) 11.35 Szindbád hazamegy. Márai Sándor regénye folytatásokban 14. 12.00 Déli Krónika. 12.40 Ki nyer ma? 12.50 Törvénykönyv. 13.05 Vendég a háznál. 13.20 Szekvenc Nonantolából. 13.30 Tanúim lesztek! 14.04 Klasszikusok mindenkinek. 14.35 Irodalmi figyelő. 14.56 Aranyalap. 15.00 Hírek, időjárás. 15.05 Szóljon hozzá! 16.00 Délutáni Krónika. 16.20 Hasznos tudnivalók. 16.25 Körmondat. 17.05 Magyarországról jövők... 18.00 Esti Krónika. 19.05 Sportvilág. 19.30 Jó éjszaka, gyerekek! 19.39 Irodalmi kalendárium. 20.00 Hírek. 20.04 Hagyományápolók. 20.30 Határok nélkül. 21.00 Hírek időjárás. 21.05 Gazdaságról mindenkinek. 22.00 Késő Esti Krónika. 22.30 Iskolapédia – csak felnőtteknek. 23.00 Hírek, időjárás. 23.04 Lemezmuzeum. 0.10 Himnusz.

PETŐFI

4.30 Hírek, időjárás. 4.32 Hajnali dallamok. 5.55 Állomás kereső. 6.00 Hírek. 6.03 Kívánságreggel. Közben: 6.30, 7.00, 7.30 és 8.00: Hírek, időjárás, közlekedés. 8.44 Sportreggel. 9.00 Délelőtt. Közben óránként: hírek, időjárás és közlekedés. Benne: 9.10 Kabarépercek. 9.40 Gordiusz plusz. 9.50 Ap

Hunniatours: (06-22) 370-360, 370-361.

VEGYES

PORTRÉFESTÉS
fényképről is. Tel.: (06-20) 338-3351.

EHE-
knekl
nok a
tonnál
ártól.

OLVASÓINK!

etettel várjuk ÖNÖKET
rlap hirdetésfelvevő irodájában:
Budapest, Szugló utca 14.

ELEFON: 470-1339.
/FAX: 470-1210, 470-1178.

Apróhirdetését
péntekig 8.30-17.30 óráig
feladhatja.

HÍVÁSUKAT!

MAGYAR HÍRLAP mindennap az olvasnivaló mellé biztosítja Önnek a lehetőséget is!
mellyel élve kedvezményesen veheti igénybe az ezeken a hasábkon felkínált szolgáltatásokat.

VÁSÁRLJÁL MINDEN

MAGYAR HÍRLAP VÁSÁRLJÁL MINDEN

2000

Szlovákiában terjeszkedik a VW ^{∞. ap. 3.}

Szlovákia első számú külföldi befektetője és legnagyobb exportőre a Volkswagen, amely a következő években számottevően diverzifikálja és bővíti tevékenységét az országban. A VW 1991-ben vásárolta meg a pozsonyi autógyárat a csehszlovák államtól, s azóta 821 millió márkát investált az üzembe.

Gonda György

Kezdetben a német cég maga is „külterületnek” tekintette a pozsonyi autógyárat, amely minden szempontból igencsak elmaradt a csehországi nagy Skoda-üzemektől. Jól jellemzi az akkori helyzetet, hogy 1992-ben 2100, egy évvel később háromezer kocsi szerelt össze a VW pozsonyi gyára. Csehország és Szlovákia létrejöttével felértékelődött a VW számára a pozsonyi gyár, ráadásul az évek során több-

ségi tulajdonosa lett a cseh Skodának is. A BAZ egyre több feladatot és munkát kapott az anyacégtől, miközben az investíciók nyomán mind korszerűbb és sokoldalúbb üzemmé vált. Pozsonyban kezdtek el gyártani a Golf és a Bora összerékmeghajtású változatát. Az idei esztendő elején Spanyolországból Pozsonyba helyezték át az összes Polo modell gyártását, amelyet többek között Japánba is exportálnak.

A VW vezetésének döntése értelmében a legnagyobb európai autógyártó tovább terjeszkedik a viszonylag alacsony termelési költségű Szlovákiában, ahová két vállalkozás keretében idén további 305 millió márkát ruház be. Az egyik investíció célja a sportkocsigyártás megteremtése: a tervek szerint a pozsonyi gyárban 2001-ben kezdik meg annak a sportkocsinak a sorozat-

gyártását, amely mind a VW, mind pedig a Porsche részére készül. A beruházás nyomán a VW gyártási kapacitása Szlovákiában eléri majd az évi 200 ezret. A statisztikák tanúsága szerint a pozsonyi VW-gyár az ötödik legnagyobbá nőtte ki magát térségünkben, ahol a Ladákat gyártó Avto Vaz, a cseh Skoda, a lengyel Fiat és a szintén lengyelországi Daewoo előzi meg.

A VW-beruházások egy része egy új üzem megnyitására irányul Martinban, amely ipari város korábban tankgyártásáról volt ismert. Az új gyár elsősorban sebességváltókat, összekötő rendszereket és más részegységeket állít elő. Pozsonyban egyébként a VW nagy mennyiségben gyárt sebességváltó-szekrényeket, sebességváltó-alkatrészeket, Nyitrán pedig autóvillamossági cikkek, elsősorban kábeleket. Tavaly

Szlovákiában a VW 363 ezer sebességváltó-szekrényt, s 7,2 millió darab sebességváltó-alkatrészt gyártott. (Szlovákiában egyébként meglehetősen fejlett az autóalkatrész-gyártás, amivel számos helyi cég is foglalkozik. Az országban tavaly 31,2 milliárd korona értékben állítottak elő helyi vállalatok autóalkatrészeket, s ennek több mint a felét a Volkswagen vásárolta meg.) A cég dolgozóinak száma Szlovákiában 1992-ben nem érte el az ezer főt, tavaly viszont már meghaladta a hat és fél ezret. Miután az 5,4 millió lakosú Szlovákia meglehetősen kis fizetőképes keresletű piacot jelent a VW számára, a gyártott autók több mint 95 százaléka exportra kerül. Ugyanakkor a Volkswagen arra ösztönzi külföldi beszállítóit, hogy létesítsenek üzemeket Szlovákiában, támogatandó a VW ottani terjeszkedését.

Ongropack Kft.	935.000 e Ft	100	100	L
Grafol Kft.	298.180 e Ft	100	100	L
BorsodChem Polska Sp.z.o.o.	2.000.000 PLN	100	100	L
Ongromechanika Kft.	165.000 e Ft	100	100	L
Ongrobau Kft.	60.000 e Ft	100	100	L
BC ONGRO BENELUX B.V.	440 e NLG	100	100	L
Ongroelektro Kft.	77.000 e Ft	100	100	L
BC Handelsges. m.b.H.	10.000 e ATS	100	100	L
BC-KC Formalin Kft.	338.100 e Ft	66.66	66.66	L
Panoráma Kft.	88.190 e Ft	100	100	L
BC Ablakprofil kft.	190.000 e Ft	100	100	L
BC-MCHZ	865.100 e CZK	97,5	100	L

2000 Teljes (L); Közös vezetésű (K); Társult (T)

(Amennyiben a tulajdoni hányad és a szavazatarányból nem egyértelmű a besorolás akkor a gyorsjelentésben kérjük indokolni.)

PK3. Mérleg

IAS szerint KONSZOLIDÁLT MÉRLEG (nem auditált)

	1999. június 30.	2000. június 30.	Index %
(millió Ft-ban)			
Forgóeszközök			
Pénzeszközök	1.590	1.878	118,1
Követelések nettó értéke	11.584	20.090	173,4
Készletek nettó értéke	5.706	11.633	203,9
Rövid távú befektetések	793	27	3,4
Egyéb forgóeszközök	3.705	8.247	222,6
Forgóeszközök összesen	23.378	41.875	179,1
Tárgyi eszközök halmozott értékcsökkenéssel csökkentett értéke	29.259	54.280	185,5
Immateriális javak értékcsökkenéssel csökkentett értéke	544	461	84,7
Hosszú távú befektetések nettó értéke	1.028	11.291	1.098,3
Goodwill	150	-848	
Eszközök összesen	54.359	107.059	196,9
Rövid lejáratú kötelezettségek			
Rövid lejáratú hitelek	2.339	12.024	514,1
Szállítók	5.838	13.234	226,7
Egyéb elhatárolt kötelezettségek	2.998	4.151	138,5
Rövid lejáratú kötelezettségek összesen	11.175	29.409	263,2

A Renault sikeres dizájnere a General Motorsnál ∞. ag. 3.

A világ első számú autógyártója, a General Motors a közelmúltban bejelentette, hogy az Észak-Amerika számára gyártott modellek dizájnreszlegének új vezetője a 37 esztendő Anne Asensio lett. Asensio igencsak nagy „fogásnak” számít, hiszen a hölgy nemrégiben még a Renault egyik vezető modelltervezője volt, s nevéhez fűződik többek között a Scenic, a Twingo és a Clio modellelcsalád. Több éven át vezette a Renault középkategóriás kocsikra szakosodott tervezői gárdáját. E csoport tevékenységének is köszönhető, hogy a Renault számottevően növelte nyereségét a közép kategóriás kocsik piacán, ahol többek között a Scenic is nagy sikert aratott.

A GM az észak-amerikai piacon nyolc márkával és 77

modellel van jelen. Asensio „átköltözése” Detroitba gyökeres változásokat hoz majd a szakértők egybehangzó véleménye szerint a GM dizájn tevékenységében. Várhatóan ismét aranykorát éli majd a Buick, a Pontiac és a Chevrolet márka. Az óriáscég korábban 28 stúdióban folytatott autódizájn tevékenységet, mostantól viszont nyolc, a márkákra épülő központban folyik a tervezés.

Ezt a tevékenységet a GM-nél az egyik alelnök felügyeli, aki a tervezőktől nemrégiben új dizájn rendelt a sportkocsik és az úgynevezett életstílusjárművek számára. Wayne Cherry alelnök szerint a GM az autóipar vezető innovátora akar lenni, s ehhez nagyszerű lehetőséget kínál az Anne Asensio vezette

észak-amerikai márkadizájn részleg. A dizájn jelentősége az alelnök szerint igencsak megnőtt, környezetünk ugyanis manapság tízszer gyorsabban változik, mint korábban.

Az elmúlt hetekben a GM nagy számban mutatott be szakmai közönségnek úgynevezett koncepcióautókat, többek között teherjárműveket, sportautókat, s olyan hibridjárműveket, mint az Aztek és az Avalanche. Biztató lehet a General Motors számára Anne Asensio egyik legutóbbi nyilatkozata is, amely szerint „a Renault kiváló pozíciókkal rendelkezik a piacon, amelynek eléréséhez tíz esztendőre volt szükségünk. Kézen állok a váltásra, valamint az ezzel járó kihívásokra és kalandokra.” GGY

Az I. félév végén a Borsodnem konszolidált zárólétszáma 4.347 fő. A II. negyedévben a foglalkoztatottak számának MCHZ 1.039 fős létszáma okozta.

Az 1 főre eső árbevétel zárólétszámra vetítve 12,4 M Ft/fő/félév.

3. A 2000. I. félévi gazdálkodás elemzése

3.1. Bevétel alakulása

Az értékesítési árbevétel üzletági, illetve főbb termékekre való bontását a következő táblázatban tüntettük fel:

Megnevezés	1999. I. félév		2000. I. félév	
	M Ft	%	M Ft	%
PVC por				
Belföld	1.658,6	5,0	3.663,7	6
Export	10.889,8	32,6	20.936,5	38
Összesen	12.548,4	37,6	24.600,2	45
PVC kompaundok				
Belföld	988,1	3,0	1.079,3	2
Export	1.115,12	3,3	1.456,5	2
Összesen	2.103,2	6,3	2.535,8	4
MDI termékek				
Belföld	54,2	0,2	121,6	0
Export	7.750,5	23,2	8.824,5	16
Összesen	7.804,7	23,4	8.946,1	16
Marónátron				
Belföld	1.427,8	4,3	1.137,7	2
Export	1.054,1	3,2	1.121,3	2
Összesen	2.481,9	7,5	2.259,0	4
Anilin				
Export	0,0	0,0	980,5	1
Műa. félk. és készterm.				
Belföld	1.704,6	5,1	2.039,7	3
Export	1.535,1	4,6	2.287,5	4
Összesen	3.239,7	9,7	4.327,2	8
Egyéb termékek				
Belföld	2.048,3	6,0	2.683,9	5
Export	3.203,0	9,5	7.443,2	13
Összesen	5.251,3	15,5	10.127,1	18

Kínát vette célba a Toyota

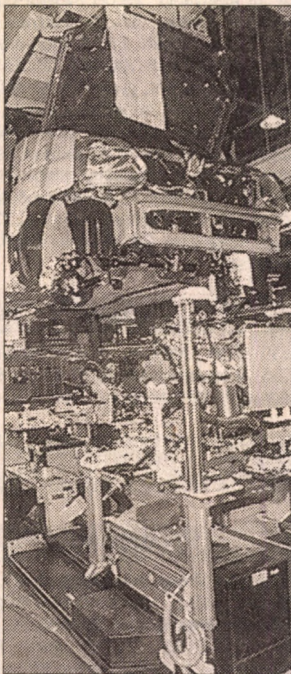
00. 07. 13.

Gonda György

A Suzuki és a Honda után a Toyota a harmadik japán autóipari konszern, amely vegyesvállalat alapításával alapozza meg termelési jelenlétét a hatalmas kínai piacon. Az illetékes pekingi hatóságok nemrégiben jóváhagyták, hogy a világ harmadik legnagyobb autógyára, a Toyota Motor Corp. vegyesvállalatot alapíthasson az országban. Az ügylet keretében a Toyota 50-50 százalékos tulajdonú közös céget hoz létre a Tianjin Automotive Xiali vállalattal. Az összesen 100 millió dolláros befektetéssel alapított vegyesvállalat Toyota kisautókat állít majd elő.

A tervek szerint 2002-től a Vitz és a Platz alaplemezére épülő kompakt személyautókból évi 30 ezer darabot gyártanak majd. A kocsikat egyelőre a kínai piacra készítik, de a tervek szerint a későbbiekben exportra is jut majd belőlük. A Toyota emellett műszaki segítséget nyújt a kínai Tianjin által 1987 óta

változatlanul gyártott kisautó áttervezéséhez és az új modell gyártásához. A miniautót a Tianjin immár 14 éve gyártja a Daihatsival közösen, amely a Toyota leánycége. A Xiali nevű kocsiból évente 120 ezer



darabot terveznek előállítani. Az együttműködő kínai vállalat tavalyi árbevétele 6,5 százalékkal növekedett, s valamelyest meghaladta a 6 milliárd jüant (1 dollár mintegy 8,3 jüannal egyenlő). A Tianjin Auto minikocsijából tavaly 108 ezret értékesített, ami számottevően elmarad az évi 150 ezres gyártókapacitástól.

A Toyota a vegyesvállalat alapításával azelőtt teremtett magának hídfőállást Kínában, mielőtt Pekinget a nem távoli jövőben felveszik a Kereskedelmi Világszervezethez (WTO). Kína olyan szerződést kötött tagsága feltételeiről az Egyesült Államokkal, amelyben vállalja, hogy a jelenlegi 80-100 százalékról 25 százalékra mérsékli 2006-ra az importkocsik vámját. Ez az intézkedés a gépkocsi-behozatal számottevő növekedését eredményezheti. A japán autóipar vezető cégei ennek ellenére igyekeznek minél előbb megvetni lábukat a kínai piacon, ahol az 1,2 milliárd lakosra jelenleg mindössze 14,7 millió gépkocsi jut.

Veszteségesre fordult a Mitsubishi

Tulajdonszerzési hullám indult el az ázsiai járműiparban

Gonda György

Japán negyedik legnagyobb autóiipari csoportja, a Mitsubishi Motors június végén bejelentette, hogy az elmúlt üzleti évet 23,3 milliárd jen (217 millió dollár) nettó veszteséggel zárta. Egy évvel korábban a Mitsubishi mérlege még 5,7 milliárd jen nyereséget mutatott. A veszteség ellenére mind több jel mutat arra, hogy a japán cég számára már a kezdetekkor kedvező és gyümölcsöző a DaimlerChryslerrel a közelmúltban létrehozott stratégiai szövetség.

A Mitsubishi észak-amerikai autóvásárlás-finanszírozó üzletága jelentős gondokkal küszködött. Ezt az ágazatot a jövőben a DaimlerChrysler pénzügyi leányvállalata fogja működtetni. A tervek között szerepel az is, hogy a Mitsubishi amerikai gyárában meglévő tartalék termelési kapacitást kihasználva sportkocsikat készít az amerikai piacra, ahol ezek a járművek kedvező fizetőképes keresletnek örvendenek.

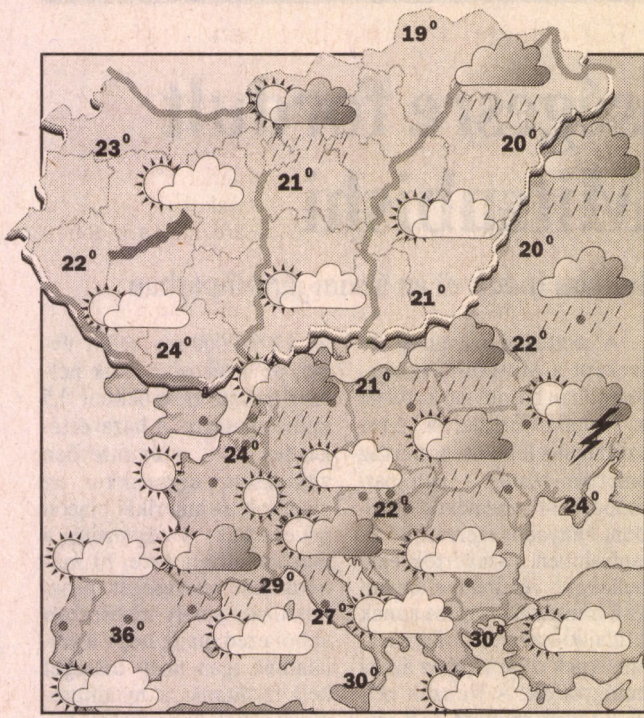
A stratégiai szövetség részeként a Mitsubishi igazgatóságában három tag kerül be a DaimlerChyslertől. Erre azért nyílik lehetőség, mert az amerikai-német autóiipari csoport 34 százalékos tulajdoni hányadot szerzett a Mitsubishiben. (Szakértők egybehangzó véleménye szerint ez a tranzakció is része annak a tulajdonszerzési hullámnak, amelynek célpontjai az ázsiai autógyártók. A Renault például tavaly szerzett 36,8 százalékos részesedést a Nissanban.) A stratégiai szövetség gyümölcsei egyes szakértők szerint azért érnek majd be viszonylag lassan, mert nem könnyű megváltoztatni vagy akár csak kismértékben is módosítani a megkövesedett japán vállalati kultúrát.

A Mitsubishi a veszteséget elsősorban azzal magyarázta, hogy Európában igen szoros a piaci verseny, a japán piacon pedig továbbra is lanyha a fizetőképes kereslet. A külföldi értékesítést egyébként a cég szerint az erős jen is akadályozta. Mindezek ellenére

az 1999–2000-res üzleti évben az értékesítés csak hét-ezer járművel csökkent 1,5 millió egységre. A hazai értékesítés számottevően visszaesett, ugyanakkor az eladások az amerikai piacon növekedtek. A cégvezetés a mostani üzleti évre 70 milliárd jen veszteséget prognosztizál, amely elsősorban abból ered majd, hogy a vállalatnak igen nagy összeget kell fordítania a nyudíjprémiumokkal kapcsolatos kötelezettségeinek kifizetésére.

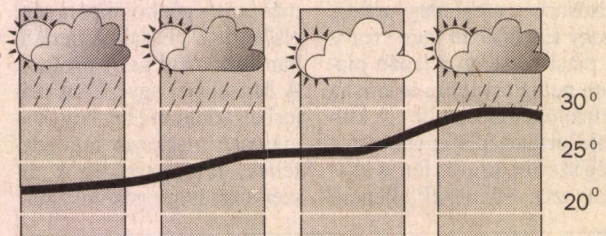
Az egyik legtekintélyesebb autóiipari elemző, Yoshio Watanabe véleménye szerint a japán autógyártók továbbra sem számíthatnak számottevő nyereségre Japánban, és az európai piacon. A következő években a Mitsubishi (és még néhány más japán gépkocsiiipari cég) elsősorban Eszék-Amerikában tesz majd szert profitra. A Mitsubishi egyébként májusban jelentette be, hogy hamarosan megkezdí működésének, tevékenységének átszervezését az egész világon.

IDŐJÁRÁS-JELENTÉS



EURÓPA ÉS MAGYARORSZÁG IDŐJÁRÁSA

Az Atlanti-óceántól az Alpokig anticiklon húzódik, ennek területén többnyire napos az idő, csak kevés a felhő. Ettől északkeletre, keletre már napok óta ciklonok helyezkednek el, frontjaik mentén többfelé esik az eső, a zápor, néhol zivatar is előfordul. Hazánkba északnyugat felől ismét nedvesebb és hűvösebb levegő érkezik, ezért ma felhős idő lesz, főként északon várható szórványosan eső, zápor, esetleg zivatar. Az északnyugati szél többfelé megélelnkül. A legmagasabb nappali hőmérséklet csak 19 és 24 fok között várható.



Európai városok időjárás adatai

Város	Időkép	Max. hőm. (°C) Tegnap Ma (tény.) (várható)
Athén	napos	34 30
Bécs	derült	23 20
Berlin	zápor	23 21
Belgrád	változó	25 24
Bukarest	felhős	24 27
Kijev	zápor	20 22
Ljubljana	derült	25 23
London	derült	23 24
Madrid	napos	35 36
Moszkva	felhős	25 25
München	zápor	21 21
Párizs	változó	25 24
Pozsony	változó	23 22
Prága	zápor	20 19
Rijeka	derült	26 24
Róma	napos	27 27
Stockholm	esős	20 17
Szófia	napos	26 24
Varsó	esős	20 18
Várna	napos	26 29
Zágráb	változó	26 24
Zürich	változó	23 19

Világvárosok időjárás adatai

Város	Időkép	Max. hőm. (°C) Tegnap Ma (tény.) (várható)
Bangkok	zivatar	31 33
Buenos Aires	felhős	7 8
Caracas	zivatar	31 31
Fokváros	zápor	10 15
Kairó	változó	35 34
Kalkutta	esős	31 32
Los Angeles	napos	25 24
Mexikóváros	esős	26 27
New York	változó	25 25
Peking	napos	35 34
Rio de Janeiro	változó	25 19
Sydney	zápor	18 18
Tel-Aviv	napos	33 32
Tokió	változó	30 31
Toronto	változó	21 21
Tunisz	napos	31 32

A főváros légszennyezettsége

General Motors–Fiat házasság szövődik

A világ autópára mind gyorsabb ütemű koncentrációjának újabb állomásaként stratégiai együttműködési megállapodást kötött a General Motors és a Fiat. A tisztán részvényes tulajdonszerzéssel megvalósuló szövetség egyben azt is jelenti, hogy fennállásának 101. évében a Fiat elvesztette önállóságát.

A kontinenseken átívelő házasság keretében a GM mintegy 2,4 milliárd dollár értékű, vagyis 20 százalékos tulajdoni hányadot szerez a Fiat Autóban, amely része a torinói Fiat holdingnak. A Fiat S.p. A. anyavállalat ugyanekkora értékben 5,1 százalékos tulajdoni részesedéshez jut a világ első számú autógyártó cégében, s ezzel egyik vezető részvényese lesz. A megállapodásnak az is része, hogy a Fiat-csoport a Fiat Autóban fennmaradó 80 százalékat is eladhatja a GM-nek, amely érdeklőségei meg-

hirdetésekor ugyancsak elővásárlási jogot, opciót biztosít a Fiat számára. Erdemes megjegyezni, hogy a stratégiai szövetség nem terjed ki a Fiat-csoporthoz tartozó Ferrarira és Maseratira.

A tervek szerint a GM és a Fiat cégei közösen gyártanak autómotorokat is, s az olasz óriásvállalat csatlakozna az amerikai „házastárs” alkatrészbeszerzési és -értékesítési rendszeréhez, amelytől a GM azt várja, hogy idén mintegy 75 ezerrel több autót ad el az Egyesült Államokban az internet segítségével. Szakértők egybehangzó véleménye szerint a szövetség révén mindkét vállalatbirodalom jócskán csökkentheti termelési költségeit, s ezáltal javíthatja versenyképességét.

A két cég között a tárgyalások közel egy éve kezdődtek. Ismeretes, hogy a torinói vezetők az elmúlt négy-öt évben

szinte minden autógyártóval tárgyaltak az együttműködés lehetséges formáiról. Hírek szerint a fő esélyes kezdetben a DaimlerChrysler volt, a tárgyalások azonban zátonyra futottak, mert a német-amerikai csoport ragaszkodott a 100 százalékos tulajdon és az irányítás megszerzéséhez. Ezek a feltételek viszont elfogadhatatlannak voltak a Fiat-csoportot „uraló” Agnelli család számára. (Elemzők azért adtak korábban nagyobb esélyt a DaimlerChryslernek, mert annak termékkínálata és földrajzi jelenléte jobban illeszkedik a Fiat adottságaihoz.)

Ismeretes, hogy a Fiat az Alfa Romeo, a Lancia, a Ferrari és a Maserati márkákat is gyártja, a General Motors „enyője” alá pedig a GMC, a Chevrolet, a Cadillac, az Opel, a Vauxhall és a Saab márkák tartoznak. Az Automotive Word statisztikái szerint a világ

autópiacán a GM 15, a Fiat 5 százalékos részesedéssel rendelkezik. Ami az európai piacot illeti: a Fiat a piac 11,1, a General Motors pedig 10 százalékat tudhatja a magáénak. A forgalmi adatokat tekintve a Fiat egyébként a világ hetedik legnagyobb autópári cége.

A Fiat-csoportnak világszerte 200 üzeme és 220 ezer alkalmazottja van. Ebből Olaszországban 85 üzem 132 ezer dolgozónak ad munkalehetőséget. A General Motors 50 országban rendelkezik gyártókapacitással és közel 400 ezer főt foglalkoztat. A már említettekben kívül a GM három japán cégben szerzett 10–40 százalékos tulajdoni hányadot, nevezetesen a Suzuki-ban, a Subaru-ban és az Isuzu-ban. A világ első számú autógyártójának kocsijait mintegy 190 országban értékesítik.

Az autópár és a piac szakértőit nem érte meglepetés-

ként a Fiat függetlenségének elvesztése, hiszen már jó ideje hangoztatták: az olasz cég nem elég erős ahhoz, hogy huzamosabb ideig versenyben maradjon riválisai mellett, amelyek az elmúlt években számos fúzió mentek keresztül, illetve számos felvásárlást hajtottak végre.

A GM–Fiat frigy is jól jelzi, hogy az egyesülések, stratégiai szövetségek egyre inkább nemzetközi, sőt interkontinentális méreteket öltenek. A kíméletlen konkurenciaharcban az autópári ágazat cégeinek ma már nem elegendő csak a költségeket csökkenteni a versenyképesség megőrzéséhez. Át kell lépni az országhatárokat és új piacokat kell meghódítani. A globális sikerre nagyobb az esély akkor, ha ezt erős cégek közösen, egymást kiegészítve teszik meg.

9.04 Giuseppe Taddai operafelvételéből. 10.05 Magyar honvédsorsók. 11.03 Poulenc kamarazenéjéből. 11.45 Az Egy-szólalm együttes felvételéből. 12.06 Hangverseny délidőben. 13.32 Fűvöszne-kari hangverseny a 6-os stúdióban. 14.05 Dante: 2000. Kb. 14.55 Szvitek – gyermekeknek. 15.30 A hét muzikusa. 16.05 Muzsikáló délután. 18.05 Kora esti hangverseny. 19.05 Kulturális történet. 19.35 Az MR Szimfonikus Zenekarának Csajkovszkij-ciklusa. Kb. 21.35 Penge-tős muzsika. 22.05 Ön hogyan tanítaná? 22.35 Pfitzner operából. 23.18 Nyitott fül – kitaruló világ. 0.00 Hírek. Szózat. 0.05 Notturno.

RÁDIÓ BRIDGE

RÁDIÓ BRIDGE (FM 102,1 MHz) Budapest vételkörzetében. Állandó műsorok: hírek, időjárás, közlekedés minden órákor, sok zenével. E-mail: bridge@radiobridge.datanet.hu. 6.00–9.00 Reggeli helyzet. 9.00–13.00 Pásztor Máté. 13.00–17.00 Árgyelán Krisztina. 17.00–19.00 Esti helyzet. 19.00–21.00 Szerelmevonal – István Dónáth.

DANUBIUS

 (Budapest: FM 103,3, Debrecen: FM 101,1, Kab-hegy: FM 100,5, Szeged: FM 94,9, Sopron: FM 102,0, Győr: FM 101,4, Tokaj: FM 103,5, Komádi: FM 101,6, Kékes: FM 104,7, Pécs: FM 105,5, Miskolc: FM 98,3) 6.00–10.00 Cappuccino: Buzá/Gundel/Jakupcsék. 10.00–14.00 Rónai Egon. 14.00–18.00 Vágó Piros. 18.00–22.00 Jáksó László. 23.00–24.00 Rákóczi Ferenc. 0.00–6.00 Csziznszky Éva. Bővebb információk a műsorról a telext 471. oldalán található.

103,0. Kékes: FM 95,5, Csávoly: FM 96,7, Szentes: FM 100,4) 0.00–5.45 Balogh Ákos. 5.45–9.00 Bumeráng Boros Lajossal és Voga Jánossal. 9.00–12.00 Gaál Zoltán műsora. 12.00–14.00 Déli kívánságműsor Szabó Tamással. 14.00–19.00 Ivanics Eszter műsora. 18.00–20.00 6-ór a '60-as, 7-ór a '70-es évek legnagyobb slágerei (közben: A hét előadója, Tolcsy László). 19.00–24.00 Leirer Tímea műsora.

Regionális rádió

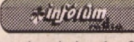
TANDEM RÁDIÓ

(Fogható Derecskén és vételkörzetében 0.00–24.00 óráig a 94,7 MHz-en) Mindennap: 6.20 Bejelentkezés. 6.30 Tandem Reggeli – a vételkörzet híreivel, közszolgálati műsorelemekkel. 9.30–12.00 A délelőtti – sok érdekes információval. 12.00–14.00 Szieszta. 14.00–20.00 Miéni a délután – játékkal, a vételkörzet híreivel, közszolgálati műsorelemekkel. 20.00–21.00 Kívánságműsor. Telefon: (54) 401-710, (54) 400-908. 21.00–6.30 Éjszaka éberem – zene, szignál, pontos idő. 6.55-től minden óra 55. percében hírek, az utolsó 19.55-ór!

RÁDIÓ EGER

RÁDIÓ EGER (FM 101,3 MHz) Friss hírek, információk, a világ legjobb zenéi 24 órán keresztül. Magazinműsorok: 5.00–9.00 Hajnalhasító. 10.00–14.00 Délelőtti Mi Van Most? 15.00–19.00 Délutáni csalamadé. 19.00–23.00 Pihenünk...

INFÓRUM RÁDIÓ

 (91,9 MHz) 0.00–24.00 Állandó műsorok: minden óra 30 perckor hírek, időjá-

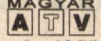
rási hírek. (1991 – francia-kaliforniai irodalmi vetélfilmorszáto. 10.30 Mozidélelőtti – Az utolsó mohikán (1963) – francia-amerikai játékfilm. 11.55 Vers. 12.00 Déli harangszó – lapozó, híradó. 12.20 Európai kaleidoszkóp (ism.). 12.30 Magyar kapta vissza Vögyciska matrát a trombitáját? – cseh bábfilm. 12.50 Budai cukrászda (1935 – ism.) – magyar filmvígjáték (ff). 14.15 Tálentum (ism.). 14.45 Műsorajánlat 14.50 Olvasónapló – Háború és béke (1966 – ism.) – orosz játékfilm. 17.15 Nyelvőröző – nyelv-szöveg-játék. 17.30 Mese 17.50 Műsorismertetés, reklám. 18.00 Napóra – benne: Híradó. 18.55 Hej, hej, helyes beszéd! 19.00 Összkép – kulturális híradó. 19.30 A XX. század 100 híres fotója (1999) – francia dokumentumfilm-sorozat. 19.35 Műsorajánlat, reklám. 19.45 Don Milani (1997) – olasz tévéfilm. 21.20 Négy évszák dalai. 21.30 Híradó, sportrécik, műsorajánlat, reklám. 22.00 Művészlügés – Tiszta forrásból – a Honvéd Táncegyüttes Párizsban – magyar dokumentumfilm. 22.30 A hetedik szoba (1995) – magyar játékfilm. 0.20 Híradó 0.25 Műsorajánlat – Vers. A Duna Televízió teletextadása – a Dunatext – a nap 24 óráján keresztül működik.

TV2

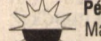
 6.00 Reggeli kiadás. 6.30 Jó reggelt, Magyarországi! 8.30 Urmel. 8.55 Igazi szellemirtók. 9.20 Gyorsabb a golyónál. 11.15 Airport. 11.45 Közvetlen ajánlat. 12.10 Hurra, utazunk! 12.35 Riviera. 13.00 Gazdagok és szépek. 13.25 Csábítás – Mesék egy titkos szentélyből. 15.10 MacGyver. 16.00 Sunset Beach. 16.45 Vad angyal. 17.40 Camilla. 18.30 Tények. 19.00 Szerencsekerék. 19.30 A vipera. 20.00 A lányok (nem) angyalok. 21.30 Főfeszítépté. 22.00 Jó est-

17.00 Téma. 19.00 Gyerekműsor. 20.00 Út a csúcsra. 22.00 Terra X. 22.50 Szemforgató. 23.30 Képjásg.

MAGYAR ATV


MAGYAR (A Magyar ATV műsora az  Amos műholdon és az Amikro A2 [UHF 35] csatornán mindennap. Országosan a kábeltelevíziók műsorán 0.00 óra és 24.00 óra között. Várjuk Önöket a képernyők előtt! A médiacsoport tagjai a műsorváltoztatás jogát fenntartják 0.00–5.49 Színes, képes magazin. 5.50–9.00 Napkelte. 9.05 Topshop. 9.35 Kulturális kalauz. 9.45 Érdekessegek a nagyvilágból. 10.00 Érted? 10.30 Bach: Máté passió. 12.00 Miss Universe Hungary. 13.45 Természetfilm. 14.45–16.24 Színes, képes magazin. 16.25 Topshop. 17.00 Ebugatta. 17.55 Prima torna. 18.00 Pásztázó. 18.10 Összefüggések. 18.30 Popvilág. 19.00 Napnyugta. 20.00 Hírek gyerekeknek. 20.03 Magyar népmesék. 20.10 Rendkívüli kiadás. 20.45 Ingatlanpiaci körkép. 21.15 Ormos-ság. 22.00 Pásztázó. 22.10 Összefüggések. 22.30 Lapszemle. 22.40 Színházi látcső. 23.05 Férfi korcsmája. 24.00 Műsorzárás. Himnusz.

NAPKELTE

 Péntek reggel is Napkelte a Magyar ATV-n reggel 5.50 és 9 óra között stúdióbeszélgetésekkel, szolgáltatásokkal, hazai és külföldi jelentésekkel. Producer: Gyárfás Tamás. Főszerkesztő: Lakat T. Károly. Műsorvezető: Aczél Endre. Telefonszám az adás idején: 251-0519. Tervezett témák: A Magyarok Világsvettségének elnöke lesz az ürömi polgármester asszonyból? A stúdióban: G. Nagyné Maczó Ágnes. Ébredjen vidáman R. Székely Juliánával. Mi rob-

18.00 Színeszene. 19.00 Téma. 20.00 Út a csúcsra. 22.00 Terra X. 22.50 Szemforgató. 23.30 Képjásg.

SPÉKTRUM TV

 8.00 Állatenciklopédia. A seretés. 8.30 Létfornák. Az emberi tényező. 9.00 Autóbalesetek. Amiről a roncsok beszélnek. 10.00 Úton... Belize és Costa Brava. 10.30 Turistacsapda. 11.00 Perújrafelvétel. Gyilkosság a benzinkútnál. 12.00 Amerikai Egyesült Államok. A cajun konyha. 12.50 Elxír. 13.00 Repülőgép-hordozók. Kamikázék. 13.30 A közelmúlt háborúi. A Falkland-háború. 14.00 Clive James: találkozás a szupermodellekkel. 15.00 A természet fortélyai. Fogak és karmok. 16.00 Az Ismeretlen Dél-Afrika. A Heidelberg. 16.30 Édes utazások. Manhattan. 17.00 Korunk tudománya. Helyünk a világban. 18.00 A vadon varázsa. 19.00 A mélység útjai. St. Paul-sziget. 19.35 Pekingtől Párizsig négy keréken. 20.00 Képes sporttörténet. A kosárlabda. 21.00 Tudós nyomozók. Bűntények apró tanúi. 22.00 Háborúk útjai. Az angiai csata. 23.00 Csodák világa. 23.30 Csillag-sztráda. Égi szülőszobák. 0.00 Hájmania. Küzdelem a zsír ellen. 0.30 Kertek az Antillákon. Barbados. 1.00 A Romanokok vég-napjai.

TV11

14.00 Önkormányzati testületi ülés.

ZENIT TV

6.30 Újra. 10.00 Képjásg. 12.00 Zenit-info. 13.00 Horoszkóp. 14.00 Zenit-info. 15.00 Horoszkóp. 15.23 Képjásg. 16.44 Zenit Magazin. 17.50 Mesebóli. 18.00 Barátunk a természet. 18.30 Vállalkozói Magyarország. 19.00 Egészségkuckó. 19.30 Sportrévkalauz. 20.00 Utómagazin. 20.40 Energia-tanácsadó. 20.50 Tiltott találmá-

Hyundai-üzem Kínában

**Dél-Korea első számú autói-
pari cége, a Hyundai is meg-
vetette lábát a világ egyik
legígéretesebb autópiacon,
Kínában. Az ugyancsak dél-
koreai Kia Motors még
1997-ben vegyevállalati
megállapodást kötött a kínai
Jiansu Yeuda csoporttal. Is-
meretes, hogy a Kia tavaly a
Hyundai tulajdonába került,
így a kínai vegyevállalatban
is a Hyundaira szállt az 50
százalékos tulajdoni arány.**

A Hyundai és kínai partne-
re a közelmúltban megállapo-
dott, hogy 2002-től évi 150
ezer gépkocsit állítanak majd
elő. A vegyevállalat jelenleg
évi 50 ezer autót gyárt, neve-
zetesen a Kia Pride nevű
kompakt modelljét. A jelenle-
gi termelési kapacitás meghá-
romszorozására a Hyundai
várhatóan 300 millió dollárt
ruház majd be a következő
két esztendőben. A fejlesztés
nyomán a tervek szerint
megindul egy második modell
gyártása is 1,3 és 1,6 literes
motorral. A távlati tervek ar-
ról szólnak, hogy a Hyundai
kínai vegyevállalata évi 300
ezer gépkocsira növeli kapaci-

tását, s ezzel az ország egyik
legnagyobb autógyára lesz.

Szakértők véleménye sze-
rint a Hyundai igyekszik elő-
nyös pozíciókat elérni az ázsiai
piacon, ugyanis szó van arról,
hogy a General Motors vagy a
Ford bekebelezi a második
legjelentősebb dél-koreai au-
tógyárat, a Daewoo. A GM
vagy a Ford a Daewoo Mo-
torst tekintti majd exportbázi-
sának a közeli Kína irányába,
ugyanis Pekingnek 2005-re a
jelenlegi 100-ról 25 százalékra
kell csökkentenie az autók
vámját, miután az ország nem-
régiben tagja lett a Világkeres-
kedelmi Szervezetnek.

Az ABN Amro Bank szö-
li részlegének autói-
pari elem-
zése szerint a Hyundaiak
külföldön kell terjeszkednie.
Dél-Koreában ugyanis szá-
mottevően lelassult az au-
tópiacon növekedése. Idén a
Hyundai várhatóan összesen
2,76 millió autót gyárt (a Kiá-
kat is beleértve), s a tervek
szerint a termelés 2010-re
eléri majd a négy-
millió egysé-
get. A termelés növekedésé-
ben és a Hyundai világméretű
terjeszkedésében a cégveze-

tés szerint fontos szerepe van
a kínai gyárnak. A kínai je-
lenléttől azt is várják, hogy
valamelyest csökken majd a
Hyundai függősége a jól
„megdolgozott” és egyelőre
stagnáló amerikai és európai
piactól. Nem titkolt célja a
Hyundai menedzsmentjének,
hogy a cég 2010-re bekerül-
jön a világ öt legnagyobb
autógyarának elitklubjába.

Az előrejelzések szerint
Kínában 2010-re a gépkocsi-
állomány a jelenlegi 1,6-ról 50
millióra(!) növekszik. Érde-
mes megjegyezni, hogy Kíná-
ban többek között a Volks-
wagen, a General Motors és a
Honda rendelkezik jelentő-
sebb gyártókapacitással.

Kínában a Hyundai még
21 százalékos tulajdoni há-
nyaddal rendelkezik egy vu-
hani cégben, amely évi 30
ezer teherautót és autóbust
állít elő. A versenytárs Dae-
woo az országban egy autóal-
katrészeket és részegysége-
ket gyártó cégben, valamint
egy autóbuszüzemben rész-
tulajdonos.

Piacról piacra

Egyre több a kishaszon- és teherjármű

Ahogy lassan vége felé jár a télies idő, úgy készülnek el felújításaikkal a kishaszon- és teherjárművek tulajdonosai. A renoválás sikerének mértékéből kiindulva azután döntenek a tulajdonosok arról, hogy megszabadulnak-e a járgánytól, vagy tovább szolgálja a vállalkozás egyre költségesebb részét, a fuvarozást. Ez a szakma sem fenéki tejföl – mondják magukról a teherszállító kisiparosok, amikor éppen eladásra viszik piacra öreg járgányukat. A közlekedés biztonsági előírásainak mércéjét olyan szintre emelték a hivatalok, hogy csak magas ráfordítási, javítási költségek mellett lehet megfelelni a műszaki vizsgákon.

Ez nyilván összefüggésben van a színes piaci képpel, mert a legolcsóbb Zsuktól kezdve a legdrágább zárt platós vagy hűtőkocsis Mercedesig minden változatból nagy a választék. Természetesen a kishaszonjárművek kategóriájából elsősorban azok árválkodnak, amelyeket már nem gazdaságos „csúcsformába” hozni, hogy azzal nagyobb távolságokra is vállalhassanak szállítást. Ezek az olcsóbban is megvásárolhatók. A jövőben rövid fuvarokra, háztáji szállításokra használják és nem biztos, hogy minden esetben megfelelnek az előírt műszaki követelményeknek.

konkrét kínálatot, ahol függetlenül az érvényes műszaki vizsgától, kétségeink lehetnek – irányárukból következtetve – az automobil állapotát és annak közlekedési biztonságát illetően.

Barkas törött karosszériával, motorikusan felújítva, üzemképes állapotban állt a piac sarkában 60 ezer forintért. Nem szeretnék vele szemben egy kanyarban találkozni. A Zsuk ponyvája nemrég készülhetett, ez hozta formába az autót 16 évesen, de érvényes műszaki vizsgálata miatt 250 ezerre taksálta ki tudja hányadik gazdája. Ez a kisteherautó kora tavasszal kapott friss festést. Nem volt rá vevő. Nem tűnt magasnak a Mercedes '82-es kiadású – 813 LP – hűtős, hét raklapos, hátfalas kisteherautó irányára, a 690 ezer forint. Több leendő vevője is akadt, de nem voltak bizonyosak műszaki állapotában, pedig a tulajdonos számlákkal igazolta a javításokat. Hiába, a 18 éves futásteljesítmény már nem semmi egy Mercedesnél sem. Nem került volna sokkal többbe a Daewoo FSO Long Bed 98-as típusa, amelyet egy 1,9-es dízel erőmű hajtott. Rakterülete hosszú ponyvás, nemzetközi fuvarozásra is engedélyezett jármű. Irányára 980 ezer forint.

A korszerűbb, gyorsabb, hosszú távol-

Össze

Típus

Barkas 8 sz
Barkas kiste
Citroën C 15
Citroën Pick-
Daewoo FSC
LIAZ 8,5 t ón
Mercedes 81
DAF fardaru
Fiat Fiorino I
IFA billencs
IFA W 50 rő
IFA W 50L I
Latvia mb 5
Toyota Hia
Toyota M. I
VW LT 40-
LIAZ háro
Mercedes
Renault M.
Renault R
Steyer 991
VW Caddy
VW LT 2,4
VW LT 40-
VW Transp

vámzáras pc
Első tulajdo
ra, nagyobb
ezért a 2 mil

Informatikai csomag Ford-dolgozóknak

00.05-04.

A Ford Motor bejelentette, hogy minden dolgozójának személyi számítógépet és internet-hozzáférést kínál annak érdekében, hogy a cég 350 ezer alkalmazottja fejlessze és bővítse informatikai ismereteit. A világ második legnagyobb autógyártója a Hewlett-Packarddal szövetkezett a dolgozóknak és családjuknak szóló informatikai és oktatási „csomag” leszállítására.

Számítások szerint a Ford 800 dollár értékű személyi számítógépet ajánl dolgozóinak. A komputereket – tekintettel a tételre – jóval olcsóbban vásárolhatják meg, de az autógyártó számára csak a hardver 140 millió dollárba kerül szakértői számítások szerint. A dolgozók az informatikai juttatásokért havonta mindössze 5 dollárt fizetnek majd.

A Ford nem csinál titkot abból, hogy akciója része an-

nak a folyamatnak, amellyel népszerűsíteni akarja az elektronikus kereskedelmet. Ismeretes, hogy a Ford az elmúlt hónapokban partneri kapcsolatot alakított ki a Microsofttal, az Oracle-lal és a Yahooval bővítendő internetes és elektronikus kereskedelmi érdekeltségeit.

A Hewlett-Packard arra számít, hogy a Ford-dolgozókat az akció keretében 300 ezer személyi számítógéppel és nyomtatóval látja el. Az óriásvállalat – amely tavaly összesen 7,6 millió darab személyi számítógépet értékesített – üzletmenetére a Ford dolgozói ajánlata igencsak jótékony hatással lehet.

• G. Gy.

**A MELLÉKLETET SZERKESZTI:
TAR ANDRÁS**

süllyedt az euró

Az euró eddigi legnagyobb napon belüli esését produkálva újabb történelmi mélypontra esett a dollárhoz képest szerdán: a közös európai fizetőeszköz egy egysége már mindössze 88,9 centet ér. Elemzők szerint a gyenge euró elriaszthatják a tengerentúli befektetőket a kelet-európai piacokról.

MH-összeállítás

Tegnap délelőtt Frankfurtban 0,9 dollár alá süllyedt az euró a bankközi devizapiacra. Tíz óra előtt néhány perccel az euró 0,8998 dollárig gyengült. Késő délelőtt pedig már csak 89,40 centet adtak egy euróért. Kereskedők 89 centes árfolyamon várták a következő támaszszintet.

Hiába, a korai szerdai New York-i kereskedésben már mindössze 0,889 dollárt adtak egy euróért. Szakemberek szerint semmi meglepő

nincs az euró vergődésében. Egyrészt az újabb és újabb adatokkal alátámasztott amerikai gazdasági növekedés „verhetetlenné” teszi a dollárt, másrészt az unió illetékes szervei sem tesznek semmit a mélyrepülés megállítására érdekében.

Hiába beszél például Christian Noyer, a valutaunió jegybankjának (EKB) alelnöke az euró gyengülésé-
től várható inflációs nyomásról, ha azonnali hozzáteszi: nem tudni, hogy készül-e az EKB intervencióra.

A The Wall Street Journal Europe szerint a gyengélkedő euró miatt Közép-Európa egykor csábító tőzsdéi is egyre kevésbé vonzóak a dollárbázisú befektetőknek. A közép-európai valuták nagyrészt az euróhoz igazítottak, ezért ha az euró veszít, a közép-európai vezető valutákban levő portfóliók értéke is csökken.

Sérülhet az Audi imázsa

00. 05.
04.

A Volkswagen-csoporthoz tartozó Audi szóvivője szerint a TT Coupékkal kapcsolatos gondok idén mintegy 150 millió márkával rontják majd a cégcsoport eredményét. Az Audi vezetése – a Financial Times jelentése szerint – a céghírnév további romlását megakadályozandó, a TT Coupe-tulajdonosoknak felajánlja, hogy díjmentesen stabilabbá teszi kocsijukat.

Egyes szakértők szerint az Audi kárelhárítása kissé megkésett, és jóval többbe kerül a cégnek a korábbi becsléseknél. Az Audi álláspontja a bekövetkezett öt balesettel kapcsolatban az, hogy azok véletlenek voltak, és nincsenek összefüggésben a sportkocsi biztonságával. A brit lap idézi az Audi szóvivőjét, aki szerint „a cég elnézést kér a balesetekért, de ezek a leggondosabb analízisek szerint sem TT-specifikus okok miatt következtek be”. Franz-Josef Paefgen cégalnök ugyancsak bocsánatot kért a TT-tulajdonosoktól „az elmúlt hónapok okozta

bizonytalanságokért”. Egyes jelentések szerint Ferdinand Piech, a Volkswagen elnöke igencsak elégedetlen az Audi imázsának repedése miatt.

A TT-típus 1998 végén került a piacra, s mind a szakma, mind a vásárlók mesterműnek tartották. A stabilitásra vonatkozó vásárlói panaszok miatt az Audi gyorsan módosította a kocsi karosszériáját, az új modellt ellátta stabilizátorral és spoilerrel. A korábbi vásárlóknak a cég felajánlotta, hogy a karosszériamódosítást és a spoilerézést ingyen elvégzi. Hírek szerint a cég visszavásárolt néhány TT-kocsit, ezek számát azonban nem közölte. A Financial Times úgy tudja, hogy az Audi 650 márkáért a TT-ken további stabilitásnövekedést kínál a vásárlóknak.

Tavaly az Audi mintegy 50 ezer TT-t értékesített 60 ezer márkás átlagáron. A kocsik 10 százaléka az Egyesült Államokban talált gazdára.

ategorizálást

négy mutatója ötre bővült, melyre a kategóriába kerüléshez, illetve maradáshoz négynek kell megfelelni. Megmarad ugyan a tízmilliárdos kapitalizációs követelmény is, azonban a külső hatások kiszűrésére a BUX változásához idomul ez az összeg, a limit fölé azonban nem emelkedik. A tízmilliárd 9000-es BUX esetében érvényes, míg például 8000 pontos index értéknél csak 8,8 milliárd a követelmény.)

A szabályzatmódosítás – amely azonnal érinteni fogja néhány tőzsdei társaság besorolását – a felügyeleti jóváhagyást követően lép életbe.

A börze közgyűlése által elfogadott 1999. évi auditált mérleg alapján a tőzsdetanács jóváhagyta a tőzsdei vagyonyhányadok 1999. december 31-én fennálló végleges mértékét.

Eszerint a legnagyobb, 7,25 százalékos vagyonyhányaddal a Magyar Nemzeti Bank rendelkezik. Az Erste Bank Befektetési Rt. va-

gyonhányada 4,337 százalék, a Dunainvest Tőzsdeügynökség Rt.-é pedig 3,206 százalék.

A tanács döntött arról is, hogy a származékos piacon új, rövidebb határidejű lejáratokat vezetnek be, az opciós piacon pedig egy-egy kontraktusra az eddiginél több opciós sorozat nyitható. Elfogadták a Cofinac tőzsdei kivezetését, a törlés napját az ügyvezető igazgató később határozza meg.

Jóváhagyták a távkereskedési szabályzat módosítását is, mely lehetővé teszi a befektetési szolgáltatók kapcsolódását a BÉT távkereskedési hálózatába.

A piac hangulatán a tőzsde más eszközökkel is javítani kíván, így a tavaly már bevált forgatókönyv alapján az idén is nemzetközi roadshow-ra indul. A Budapesti Értéktőzsde a kibocsátókkal való egyeztetés után, várhatóan még nyár előtt látogatja végig a pénzvilág legfontosabb csomópontjait.

Újabb mélypontra

Egységesítési törekvések a Fordnál

00.5.25.

A világ második legnagyobb autógyártója, a Ford bejelentette, hogy cégei és márkái között szerte a világon koordinálni fogja a részegységek fejlesztését és tervezését. Jól jellemzi a jelenlegi helyzetet, hogy a brit Jaguar és a svéd Volvo – mindkét cég a Ford leányvállalata – részegységeit és alkatrészeit egymástól függetlenül tervezik és fejlesztik. A tervek szerint 2002 végéig megvalósul az egységesítés a Fordcsoportnál, amely magában foglalja a Mazdát, a Jaguart, a Volvót, a Mercuryt, a Lincoln-t és az Aston Martint.

Az új irányzat egyik első jele, hogy a Ford és a Mazda bejelentette: együtt kifejlesztettek egy globális motorcsaládot, amelyet a cégcsoport minden gyára 2004-től alkalmaz majd. Egyébként a Ford

illetékes beszerzési alelnöke azt is jelezte, hogy az egyes leánycégeknél már kifejlesztett alkatrészek és részegységek egy jelentős hányadát fel fogják használni az összes Ford érdekeltségénél. A sort a Volvo által kifejlesztett biztonsági rendszerek nyitják meg. A koordinációs programmal kapcsolatban a Ford illetékesei külön is hangsúlyozták, hogy az egységesítés döntően az úgynevezett rejtett alkatrészekre és részegységekre vonatkozik, tehát az egyes márkák megőrzik jellemzőiket, jellegüket, s nincsen szó semmiféle falanszterizálódásról.

Az új cégpolitika egyik példaként idén jelenik meg a piacon az a sportkocsi, amelyet a Ford és a Mazda nemrégiben együtt fejlesztett ki, a járművet azonos platfor-

mon gyártják az Egyesült Államokban és Japánban. (Ismeretes, hogy a Mazdában a Ford 33,4 százalékos tulajdoni hányaddal rendelkezik.)

Az összehangolási, egységesítési program nem titkolt célja a költségcsökkentés, valamint a nagyobb szériák gyártásából következő termelékenység-bővülés. Ez a program is bizonyítja az egész autóiparra jellemző költségmérés-klési kényszert, amelynek első számú célpontja az alkatrészfejlesztés és -beszerzés. Ismeretes, hogy egy-egy járműben az alkatrészek és részegységek képviselik a költségek mintegy 60 százalékát.

Más cégek is felismerték az egységesítésből, a beszerzés összehangolásából származó előnyöket. Például a Nissan Motors és a Renault

mind több alkatrészt egységesít kocsijaiban, s ezeket közösen szerzik be. (A Renault tavaly a Nissanban 36,8 százalékos tulajdoni hányadot szerzett.) Más cégek – többek között a General Motors és a Ford – pedig online hálózatok létrehozásával igyekeznek növelni a beszerzések hatékonyságát és gazdaságosságát.

Miközben az autógyárak konszolidálják részegységbeszerzéseiket, az alkatrészgyártók is igyekeznek megfelelni a globális kínálat iránt mutatkozó igényeknek. Az alkatrész- és részegységgyártók az elmúlt hónapokban mind nagyobb figyelmet fordítottak Ázsiára, ahol egyre több autógyár szándékozik termelőüzemeket létesíteni.



Amerikában terjeszkednek

Carlos Ghosn, a Nissan vaskezü termelési igazgatója nemrégiben bejelentette, hogy mind az Egyesült Államokban, mind pedig Európában az árusított modellek számának bővítését tervezi a cég. Mindezen terjeszkedésre akkor kerül sor a Nissannál – amelyben a Renault 36,8 százalékos tulajdoni hányaddal rendelkezik –, amikor a cégvezetés döntése értelmében 2004-ig a jelenlegi 24-ről 12-re csökkentik a gyártóplatformok számát.

Különösen jó értékesítési lehetőségekre számíthat a Nissan a kisteherkocsi (pick-up cars) nagy útemben bővülő piacán az USA-ban, annál is inkább, mert ezek a Nissan-modellek még nem jelentek meg az óceán túlsó oldalán. Ghosn a költségek erőteljes mérséklése mellett a választék bővülésével is számol, s fontosnak tartja, hogy minden piacra más-más stratégiát dolgozzanak ki és érvényesítsenek. Az 1999–2000-es pénzügyi évben (amely március 31-én ért véget) a Nissan vesztesége 590 milliárd jen volt (5,6

milliárd dollár). Ez nemcsak azt jelentette, hogy az elmúlt 8 esztendőből hét veszteséges volt, hanem azt is, hogy a cég számára a tavalyi pénzügyi év kiemelkedően kedvezőtlen volt.

Ghosn tavaly nyár óta van a Nissannál, s azóta a Renault szakembereit helyezte a termékfejlesztési és -tervezési részleg élére, s nemzetközi marketingsoportot létesített az értékesítés és a márkamenedzsment támogatására. Szilárd meggyőződése, hogy igen kemény munkával néhány éven belül sikerül tartósan nyereségesse tenni a Nissant, s akkor majd számottevően emelkedik részvényeinek árfolyama. Jelenleg a Nissan-részvények meglehetősen alacsony áron kaphatók. Jelenlegi tőzsdei helyzete igencsak hasonlít a Chrysler-papírokéhoz. No nem a mostaniakhoz, hanem a kilencvenes évek elejéhez, amikor a harmadik legnagyobb amerikai autógyár igen komoly pénzügyi nehézségekkel küszködött.

G. Gy.

00.06.01.

összegét nem maximálja – határozat egyhangúlag
atósága felhívja a tisztelt részvényesek figyelmét,
00. június 5-től július 5-ig a társaság székhelyén
apokon 8–15 óráig cserélhetik ki, ugyanazon név-

endezés miatt keressük a Budakalász 1628. hely-
y örökösét. Dr. Palásthy, 312-4363.

**TÖNY-
ABÓSÁG
7-9312**

ÁLLÁS

OSOKAT, fűtész-
t felvesszünk buda-
munkahelyre. Vidé-
k szállást biztosít-
06-20) 961-4138

ÁST KÍNÁL

ROSI, légkondicio-
gy 100 nm és egy

55 nm ingatlan lakás vagy
iroda céljára kiadó. Irány-
ár: 18 DEM/nm. 352-1700,
13 óráig.

INGATLAN

RÓZSADOMBI kétszobás,
55 nm-es öröklakás 10 nm
lodzsával eladó. (06-30)
212-0996.

JÓZSEF körüti, 30 nm (+30
nm pince) felújított sarok-
üzlet bérleti joga átadó.
352-1700, 13 óráig

ÜZLETHELYISÉG kedvező
áron eladó érdi üzletház-
ban. Igényesen kialakított,
94 nm, főútvonal mellett.
(06-20) 961-4138

VÁSAROLNÉK személy-
gépkocsit kp.-fizetéssel,
1986–1998-as évjáratig.
290-2455.

ADÁS-VÉTEL

MŰKÖDŐ benzinkút
presszóval eladó.
(06-76) 497-907.

BÉLYEGGYŰJTEMÉNYEK, régi képeslapokat,
levélborítékokat vásáro-
lunk. Bp. VIII., Szentkirályi
u. 6. Tel.: 485-5060.

OKTATÁS

KÜLFÖLDÖN: nyelvtanfo-
lyamok, középiskolák, egye-
temek: 331-1405.

VEGYES

KLAPKA György vásárol
műtárgyat, festményt, bú-
tort, ékszert, hagyatékat,
régiséget. Érd.: 215-0212,
10-18-ig.

KEDVES OLVASÓINK!

Szeretettel várjuk ÖNÖKET
a Magyar Hírlap hirdetésfelvevő irodájában:
1145 Budapest, Szugló utca 14.

TELEFON: 470-1339
TELEFON/FAX: 470-1210.

Apróhirdetését
hétfőtől péntekig 8.30–17.30 óráig
feladhatja

VÁRJUK HÍVÁSUKAT!

Visszaesett a Honda nyeresége

Három évig tartó rekordmértékű növekedés után a március 31-én véget ért pénzügyi évben 14 százalékkal, 362,4 milliárd jénre csökkent a Honda adózás utáni nyeresége. Tavaly a Honda értékesített járműveinek száma 2,6 millióra emelkedett, ami 5 százalékos növekedés az előző évi eladások alakulásához képest. (A legrosszabb eredményt a Honda forgalmának 11 százalékat adó európai üzletág érte el.) A japán vállalatbirodalom vezetése a nyereség csökke-

nését egyértelműen a jén árfolyama emelkedésének tulajdonítja. Miután az árfolyamalakulás irányzatában belátható időn belül változás nem várható, a Honda vezetése azzal számol, hogy a folyó pénzügyi évben a nyereség további 27,6 százalékkal csökken, miközben a cég külföldi árbevétele 4,7 hazai forgalma pedig 6,2 százalékkal bővül. Hosszabb távon az autóiipari ágazat elemzői összességében kedvezőnek ítélik a Honda kilátásait: a cég korszerűsíti Japán-

ban lévő gyárait, s tavaly megállapodott a General Motorsszal, hogy az amerikai vállalatnak V-6-os motorokat szállít, s ezzel új bevételi forrásokra tesz szert. Ugyancsak fontos döntés a hosszabb távú üzleti kilátások szempontjából, hogy a Honda első számú piacán, az Egyesült Államokban 2001-ben megindítják a termelést az Alabamában épült új üzemben.

A cégvezetés azt tervezi továbbá, hogy a Honda brit gyárában a termelést mintegy 50

százalékkal csökkenti ellensúlyozandó az font erősödését és a kontinentális Európában tapasztalt visszaeső eladásokat. A swindoni Honda-üzemben számottevően visszafogják a Civic és az Accord modellek termelését, nem csökken viszont a 3100-as munkáslétszám. A munkások egy részét át- és továbbképzik annak érdekében, hogy a 450 millió fontos beruházással készülő, gyártósoron is megállják helyüket. Swindonban idén a tervezett 80 helyett 37 ezer

Accordot gyártanak, míg a Civic modellből 38 ezer hagyja majd el a gyárat a korábban tervezett 65 ezer helyett.

A brit termelés csökkentés nem befolyásolja az európai értékesítési célok teljesítését; idén várhatóan negyedmillió, jövőre pedig 300 ezer Honda-autó talál gazdára az Öreg kontinensen. Tavaly Nyugat-Európában összesen 210 ezer Hondát értékesítettek, ebből 65 ezret Nagy-Britanniában.

Rádió Bemutató Versenytáncművészeti pályaversenye. Kb. 21.45 A Kanadai Rézfúvós Együttes felvételeiből. 22.00 Hírek. 22.05 A zene üzenete. 22.20 Korondy György operaáriákat énekel. 22.42 A XX. század nagy zongoristái. 0.00 Hírek. Szózat. 0.05 Notturmo.

RÁDIÓ BRIDGE

RÁDIÓ BRIDGE (FM 102,1 MHz Budapest vételkörzetében.)
Allandó műsorok: hírek, időjárás, közlekedés minden óraker, sok zenével. E-mail bridge@radio-bridge.datanet.hu. 6.00–9.00 Reggeli helyzet. 9.00–13.00 Pásztor Máté. 13.00–17.00 Árgyelán Krisztina. 17.00–19.00 Esti helyzet. 19.00–21.00 Szerelem vonal – István Donáth.

DANUBIUS

 (Budapest: FM 103.3, Debrecen: FM 101.1, Kabhegy: FM 100.5, Szeged: FM 94.9, Sopron: FM 102.0, Győr: FM 101.1, Tokaj: FM 103.5, Komádi: FM 101.6, Kékes: FM 104.7, Pécs: FM 101.5, Miskolc: FM 98.3) 6.00–10.00 Cappuccino: Buza/Gundel/Jakupcsek.

Vily. FM 98.3, Kékes: FM 104.7, 0.00–5.45 Balogh Ákos. 5.45–9.00 Bumeráng Bochkor Gáborral és Voga Jánossal. 9.00–12.00 Gaál Zoltán műsora. 12.00–14.00 Déli kívánságműsor Szabó Tamással. 14.00–19.00 Ivanics Eszter műsora. 18.00–20.00 6-kor a '60-as, 7-kor a '70-es évek legnagyobb slágerei benne: a hét előadója: Katona Klári. 19.00–24.00 Leirer Tímea műsora.

Regionális rádió

TANDEM RÁDIÓ


(Fogható Derecske és vételkörzetében 0.00–24.00 óráig a 94,7 MHz-en.)
Mindennap: 6.20 Bejelentkezés. 6.30 Tandem Reggeli – a vételkörzet híreivel, közszolgálati műsorelemekkel. 9.30–12.00 A délelőtt – sok érdekes információval. 12.00–14.00 Szieszta. 14.00–20.00 Miénk a délután – játékkal, a vételkörzet híreivel, közszolgálati műsorelemekkel. 20.00–21.00 Kívánságműsor. Telefon: (54) 401-710, (54) 400-908. 21.00–6.30 Éjszaka éberem – zene, szignál, pontos idő. 6.55-től minden óra 55. percében hírek az utolsó

Horoszkóp (ism.) 12.30 Táncpercek 12.35 Gyanú (1944, ism.) – magyar játékfilm (ff). 13.45 Mai kézművesek (1998) – francia ismeretterjesztő filmsorozat. 14.00 A világkultúrák színterei (1997) – német ismeretterjesztő filmsorozat. 15.00 Talentum (ism.) 15.30 Helikon (ism.) 15.50 Műsorajánlat 15.55 Olvasónapló – Erdély aranykora (1989) – magyar tévéfilm. 17.15 Nyelvörző – nyelv-szöveg-játék. 17.30 Mese 17.50 Műsorismertetés, reklám. 18.00 Napóra – benne: Híradó. 18.55 Hej, hej, helyes beszéd! 19.00 Összkép – kulturális híradó. 19.30 A XX. század 100 híres fotója (1999) – francia dokumentumfilm-sorozat. 19.35 Műsorajánlat, reklám. 19.45 Távoli rokonság – Japán – magyar riportfilm. 20.15 „2000, ahogy én látom” – Időn kívül (1997) – francia játékfilm (feliratos) 21.25 Zöld animációk (1998) – angol rajzfilmsorozat. 21.30 Híradó, sportpercek, műsorajánlat, reklám. 22.00 Művészvilág – A Vasilescu-gyűjtemény – magyar dokumentumfilm. 22.30 Szüleimnek – Az örökkévalóság meg egy nap (1998) – görög-francia-olasz játékfilm. 00.35

MAGYAR ATV

MAGYAR A T V (A MAGYAR ATV műsora az AMOS műholdon és az AM-mikro A2 (UHF 35) csatornán mindennap. Országosan a kábeltelevíziók műsorán 00.00 óra és 24.00 óra között. Várjuk Önöket a képernyők elé! A média-csoport tagjai a műsorváltozás jogát fenntartják 0.00–5.52 Színes, képes magazin. 5.50–9.00 Nap-kelte. 9.05 Top-shop. 9.35 Kulturális magazin. 9.45 Érdekességek a nagyvilágból. 10.00 Érted!? 10.30 Miss Universe Hungary. 11.30 Autósvilág. 12.00–14.14 Színes, képes magazin. 14.15 Nagy-Britannia belülről. 14.55 Top-Shop. 15.27 Műsorajánlat. 15.30 Wobbler. 16.00 U. K. Today. 16.30 Popvilág. 17.00 Internet a jövő. 17.30 Prima toma. 17.35 Mese. 17.40 ATV Híradó. 18.00 Nap-nyugta. 19.00 Páratlan páros. 20.15 Rendkívüli kiadás. 20.45 Ingatlanpiaci körkép. 21.15 Ormos-ság. 22.00 ATV Híradó. 22.30 Lapszemle. 22.45 Színházi látcső. 23.10 Feró korcsmája. 24.00 Műsorzárás. Himnusz.

NAP-KELTE

 Pénteken reggel is Nap-kelte

meretlen Dél-Afrika. A Sarkantyú hegység ösvényén. 16.30 Édes utazások. Pennsylvania. 17.00 Hajókatasztrófák. 18.00 A civilizáció árnyoldalai. A bőség és a nélkülözés földje. 19.00 A mélység titkai. Az ír királynő: egy ellefent hajóroncs. 19.35 Pekingtől Párizsig négykeréken. Hegyen-völgyön Pakisztánban. 20.05 Képes sporttörténet. Az atlétika. 21.00 Bioterror. 22.00 Háborúk titkai. Az öbölháború légi csapásai. 23.00 Csodák világa. 23.30 Csillagsztráda. Van ott valaki? 0.00 Horgászskalánok. A Mayo-vidéki dévér. 0.30 Teljes gázzal! 1.00 India urai. Indira anya.

ZENIT TV

6.30 Újra. 10.00 Képűjság. 12.00 Zenit-info. 13.00 Horoszkóp. 14.00 Zenit-info. 15.00 Horoszkóp. 15.23 Képűjság. 16.44 Zenit Magazin. 17.50 Mesebolt. 18.00 Barátunk a természet. 18.30 Vállalkozói Magyarország. 19.00 Egészségkuckó. 19.30 Sportrévkalauz. 20.00 Ufomagazin. 20.40 Energia-tanácsadó. 20.50 Tiltott találmányok. 21.20 Utazás a Föld körül. 22.00 Rit-Mix. 22.30 Üzleti tengely. 23.00 Az esti műsorok ismétlése. 2.55 Képviselet

00.

Erősít a Nissan–Renault

jun.

22.

A Nissan-Renault bejelentette (a Renault 36,8 százalékos tulajdoni hányadot szerzett a Nissanban), hogy egymilliárd eurót fordítanak az európai értékesítési és marketingtevékenység átszervezésére.

A várakozások szerint az új, közös európai márkakereskedő-hálózat 230 millió euró megtakarítást, illetve többletbevételt hoz öt esztendő alatt. A párhuzamosságok kiküszöbölésétől, az adminisztráció ésszerűsítésétől, valamint a részegységekkel foglalkozó üzletágak integrálásától továbbá 400 millió euró költségcsökkenésre számítanak. A stratégiai szövetségben fontos szerepet kap egymás járműveinek marketingje és értékesítése, valamint a tervezési és gyártási tapasztalatok átvétele is. A Nissan például forgal-

mazni fogja a Renault könnyű haszonjárműveit, a franciák pedig a Nissan tapasztalatait használják majd fel sportmodelljeinek kifejlesztéséhez, és a választék bővítéséhez.

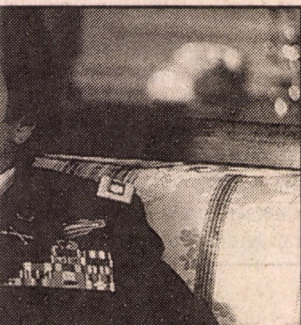
A marketing és az adminisztráció átszervezését a Renault párizsi központjából irányítják. Jelenleg a két cégnél összesen 5600 dolgozó foglalkozik marketinggel és értékesítéssel, az átszervezés nyomán 10 százalékos létszámcsökkenés várható. A megtakarítást a Nissan „újjaélesztésére” fordítják majd. A tavaly októberben bejelentett terv többek között 21 ezer munkahely megszüntetésével is jár a mintegy 9,2 milliárd dolláros világméretű költségcsökkentési program részeként.

totta fel lemondásra a gyermekgyógyászati szakkollégium vezetőjét a Gyermekrák Alapítvány? Balogh István milliókat érő adományát visszautasították. A Beszélő témája: a Sásik-ügy. Vendégünk a „fecseggéssel” vádolt Sásik László. A Nap-show sztárvendége. Kocsis Zoltán. Pályaelhagyó ápolónők.

BUDAPEST TV

BUDAPEST
BP
TELEVÍZIÓ

A Budapest Televízió műsora az AM-mikro 47-es csatornáján, a fővárosi kábelhálózatokon és a Százhalombattai Városi Tv műsorán. 16.00 Más világ. 17.00 Vanílyja jóga. 17.15 Szemforgató. 17.30 Mesezug – gyerekeknek. 18.00 Zenevarázs. **19.15**



pes hírek.

Színház

BUDAPEST

• **Fonó Budai Zeneház** (XI., Sztregova u. 3. Tel.: 206-5300) 20.00: Andro Drom – cigány folklór. • **Fővárosi Nagycirkusz** (XIV., Állatkerti út 7. Tel.: 343-9630) 15.00: Mindenki Cirkusza. • **Madách Kamara Színház** (VII., Madách tér 6. Tel.: 342-3122) 20.00: Sors bolondjai. • **Magyar Állami Népi Együttes** (I., Corvin tér 8. Tel.: 201-5846) 20.00: Virágozzál cédrusfa. • **Magyar Állami Operaház** (VI., Andrassy út 22. Tel.: 353-0170) 19.00: Leonce és Léna. • **Vidám Színpad** (VI., Révay u. 18. Tel.: 331-1311) 20.00: Az úr vadászni jár. • **Vígyszínház** (XIII., Szent István krt. 14. Tel.: 329-2340) 11.00 és 19.00: Cirkuszhercegnő – német nyelvű nyilv. főpróba, a Budapesti Operettszínház ea.

VIDÉK

• **Miskolci Nemzeti Színház** (Déryné u. 1. Tel.: 46/344-711) **Magyar Színházak Fesztiválja 2000 – Játékszín** 16.00: A császár új ruhája – Stúdió „K”. **Kamarszínház** 21.00: De mi lett a nővel? – Kiss Csaba Társulata. • **Nyíregyházi Szabadtéri Színpad** (Benczúr tér 22. Tel.: 42/310-208) 21.00: Balfácánt vacsorára! – József

Elégedetlen az Opel a GM

Tovább csökken a piaci részesedés, idén sem lesz nyereség

00.07.06

Gonda György

Az előrejelzések szerint idén sem lesz nyereséges a General Motors európai leányvállalata, a rüsselsheimi székhelyű Adam Opel AG. Az autógyár az 1998-as évet 176, a tavalyit pedig – nem végleges adatok szerint – mintegy 100-130 millió euró üzemi veszteséggel zárta. Az idei esztendő első négy hónapjában az Opel nyugat-európai piaci részesedése az egy évvel korábban mért 11,3-ról 10,9 százalékra esett vissza. A részarány-csökkenés elsősorban annak tudható be, hogy főleg Németországban mérséklődött az Opel-kocsik iránti kereslet. A cég hazai piacán egy év alatt több mint egy százalékkal esett vissza az Opel részesedése, s ma nem haladja meg a 12,5 százalékot.

A tervek szerint Németországban az Opel vissza akarja szerezni 2003-ig az 1995-ben elért 17 százalékos piaci arányt. (Érdeemes megjegyezni, hogy a német autópiacon elemzők szerint erre nincsen sok esély.) Robert Hendry, az Opel vezérigazgatója a helyzet javulását attól is várja, hogy cége szövetségre lépett a Fiattal, amelynek értelmében a dízelmotorok fejlesztését az olasz autógyár veszi át. Így az Opel a korábbinál jobban tud fókuszálni a benzinmotorok fejlesztésére. Figyelemmel lesznek arra is, hogy az Opel dolgozói már régen úgy érzik: a céget túl erősen igazgatják Detroitból, ahol kevés figyelmet fordítanak az európai piaci feltételekre és a német alkalmazottakra.

A GM vezetése azt szeretné, ha az Opel belátható időn

belül az európai piacvezető Volkswagen kihívója lenne. A VW egyébként saját maga is piaci részesedésének csökkentésével kényyszerül szembenézni. Ezt az irányzatot megállítandó, a cégvezetés meg akarja szüntetni az árkülönbséget a márka autói, illetve a VW Seat és Skoda márkáinak árai között. Az egyik tekintélyes német gazdasági hetilap szerint a Volkswagen-től a Seat és a Skoda márkákhoz pártoló vásárlók száma tavaly drámaian nőtt, s az elmúlt három évben a VW-t a Skodáért elhagyók száma megötszöröződött. A VW-k értékesítése ugyanakkor egy év alatt 17 százalékkal csökkent. Noha a VW még mindig Európa első számú autógyártója, a márka piaci részesedése egy év alatt egy százalékkal, 19,3 százalékra esett vissza.

Z+

6.00 Mixer. 9.00 Mízújs? 10.00 Mixer. 13.00 Top 40, a Z+ sikerlistája (ism.). 14.00 Hazai pálya. 14.40, 16.55, 17.55, 19.55, 20.30 Hírblokk. 15.00 Vízóra. 15.55 Nagyftó. 16.00 Mízújs? 17.00 Megáll. 18.00 Top 40, a Z+ sikerlistája. 18.55 Nagyftó. 19.00 Izé. 20.00

se. 17.40 ATV Híradó. 18.00 Napnyugta - közéleti információs magazin.. 19.00 Pártatlan páros - szórakoztató műsor. 20.15 Rendkívüli kiadás - beszélgetés közéleti kérdésekről. 20.45 Ingatlanpiaci körkép - magazinműsor. 21.15 Gyógyr - egészségügyi, természetgyógyászati magazin. 22.00 ATV Híradó. 22.30 Lapszemle. 22.45 Színházi látcső - kulturális riportműsor. 24.00 Műsorzárás. Himnusz.

területről felállítását a Magyar Akkreditációs Bizottság? Vita a Szaunában Halmi Nóra, a Magyar Akkreditációs Bizottság főtájkára és Bánáti János, a Budapesti Ügyvédi Kamara elnöke között. Egy szorgos társadalmi munkás: Horváth László magánentő, akinek feljelentése nyomán megkezdődtek a ciánpercek. Ébredjen Vidáman! R. Székely Julianna jegyzete.

RÁDIÓMŰSOR

Petőfi

nden órákor
rabó család.
lkül. Mozza.
Ó Déli Króni-
rvénykönyv.
Két ünnepi
.30 Tanúim
indenkinek.
Aranyalap.
áni Krónika.
magazinja.
18.00 Esti
ló éjszakát,
or: Napló
yományápo-
lírek. 21.05
Késő Esti
k felöntés
. 41 Birkás
nusz.

4.30 Hírek. 4.32 Hajnali dallamok. 5.55 Állomás-kereső. 6.00 Hírek. 6.03 Kíváncságreggel. Közben: 6.30, 7.00 7.30 és 8.00: Hírek, időjárás, közlekedés. 8.44 Sportreggel. 8.44 Sportreggel. 9.00 Délelőtt Közben óránként: hírek, időjárás és közlekedés. Benne: 9.10 Kabarépercek. 9.40 Gordiusz plusz. 9.50 Apróceprő. 10.10 Délelőtti vendég. 10.50 Zöld jelzés. 11.05 Sporthírek. 11.21 Hangalbum. 11.48 Korkérdés. 12.00 Jó ebédhez szól a nóta. 13.00 Verki. Kb. 13.50 Vízállásjelentés. 14.00 Kabarécsütőtűk. 15.00 Hírek, időjárás. 15.05 és 16.00 Közlekedés. 17.00 Háztól házig. Kb. 17.01 Hírek, időjárás. 18.01 Kölyökrádió. 18.30 Gordiuszjáték-tér. 19.04 Unikum. 20.00 Váltóhang. 21.04 A Magyar Rádió Karinthy Színpada. 22.00 Modem idők. 22.30 Drogér(1)a. 23.00 Hírpercek. Benne: Sporthíradó. 23.15 Ennyi... 0.00-4.24 Éjféli után... Óránként: Hírek, időjárás. 3.03 Csak egy kis emlék. 4.03 Ciányánóták.

Bartók

6.00 Hírek. 6.03 Muzsikáló reggel. Kb. 6.15 és kb. 7.03 Főinform, útinform. 7.05 Kulturális hírek, programajánlat. Kb. 7.33 Rejtvény. 8.00 és minden páros órákor hírek. 8.06 Pódium. 9.05 Zenekari muzsika - korabeli hangszereken. 10.05 Száműzetésben - szabadon (Rádiószínház). 10.55 Klasszikus muzsika. 11.45 A Vuji-csics együttes felvételeiből. 12.06 Hangverseny délidőben. 13.24 Nádor Magda operaáriákat énekel. 14.05 Azúr-expressz. 14.53 Romantikus triók. 15.45 Rádiósok a zenéről. 16.05 Muzsikáló délután. Kb. 17.00 Kulturális hírek. 18.05 A Camerata Transsylvania Kamarazenekar hangversenye. Nagy siker volt! 19.05 Kultúrhistóriák. 19.35 Barokk szonáták. 20.00 Kapcsoljuk a berni Ulrichhusen-kastélyt. Kb. 20.45 Hírek, időjárás. Kb. 20.49 Műsorismertetés. Kb. 20.50 Versek. Kb. 22.05 Régi rézfűvös kamarazene. 22.22 A zene üzenete. 22.37 A XX. század nagy zongoristái. 0.00 Hírek. Szózat. 0.05 Notturmo.

SZÍNHÁZMŰSOR

Hét nagy autógyár maradhat talpon

Az autóipar gyors konszolidációja nyomán tavaly az iparági felvásárlások, összeolvadások és stratégiai szövetségek értéke a világon meghaladta a 73 milliárd dollárt. Többek között ezt a megállapítást tartalmazza a PricewaterhouseCoopers (PwC) nemzetközi tanácsadó és könyvvizsgáló óriáscég legújabb tanulmánya a világ autóiparának legfrissebb irányzatairól. A nagyszámú megüzlet – többek között a Renault 36,8 százalékos tulajdoni részarányszerzése a Nissanban – nyomán a tanulmány szerint a világ autóipa-

rát hét vagy ennél is kevesebb nagyvállalat fogja „uralni”. A PwC szakértői szerint az iparági konszolidáció folyamata idén nemcsak folytatódik, hanem fel is gyorsul. Jó példa erre a General Motors és a Fiat stratégiai szövetsége, valamint a Ford–Land Rover-tranzakció. Csak április eleje és május közepe között (tehát hat hét leforgása alatt) 7,6 milliárd dollár értékű üzletet jelentettek be az autógyárak, többek között a DaimlerChrysler kisebbségi tulajdonszerzését a Mitsubishi Motorsban és a Volvo egymilliárd dolláros ajánlatát

a Renault haszonjármű-üzletágának megvételére.

A tanulmány szerint mind több felvásárlási és fúziós ügyletre került és kerül sor az alkatrész- és részegységbeszállítók körében is. Ebben a körben is sok ügylet értéke meghaladja az egymilliárd dollárt: az amerikai TRW például 6,5 milliárd dollárért vásárolta meg az angol–amerikai LucasVarity alkatrészgyártó csoportot. A statisztikák tanúsága szerint jelenleg egy-egy autógyár mintegy 800 beszállítóval áll kapcsolatban. Az autóipar nemzetközi tendenciái azt mutatják, hogy rohamosan nö-

vekszik a felhasznált közös, globális komponensek, részegységek aránya. Ebből a PwC tanulmánya szerint az következik, hogy egy-egy autógyár közép- és hosszú távon legfeljebb 30 alkatrész- és részegységgyártóval áll majd tartós üzleti kapcsolatban. Ráadásul a vezető autógyártók online beszerzési szövetségeket hoznak létre, s ez az összehangolt, elektronikus alkatrészbeszerzés és beszállító „kezelés” továbbbi nyomást jelent majd az ellátókra. Ismeretes, hogy a DaimlerChrysler, a General Motors és a Ford világméretű közös „tőzsdét” szándékozik

létrehozni az alkatrészek és részegységek beszerzésére. Az integrált alkatrészbeszerzés a tanulmány szerint gépkocsinként több mint 3000 dolláros költségcsökkenéssel járhat.

A Pricewaterhouse Coopers által számba vett tavalyi autóipari felvásárlási, fúziós és stratégiai ügyletek közül 229 az USA-ban történt, 22,6 milliárd dollár értékben. Európában 48 összeolvadási, bekebelezési és stratégiai szövetségekötési tranzakció született, 20,5 millió dollár összértékben.

• G. Gy.

00.06.29.

45 ÉVES, nem független férfi keresi szintén nem független, ápoló hölgy társaságát. Eger. **HANGPOSTAFIÓK: 10 554.**

NEGYVENES éveinek közepén járó, nem független férfi hasonló helyzetben lévő, vagy azt elfogadó kecskeméti, vagy környékbeli hölgyet keres. **HANGPOSTAFIÓK: 10 456.**

NYUGAT-MAGYARORSZÁG

39 ÉVES, elvált férfi vagyok a Balaton déli partjáról. Megismerkednék korban hozzám illő hölgygel. Gyermekek nem akadály. **HANGPOSTAFIÓK: 10 594.**

HA KÖTETLEN, titkos kapcsolatra vágysz, csinos, ápoló vagy, téged vár egy negyvenes, nem független, jól szituált úr Pécs környékéről. **HANGPOSTAFIÓK: 10 598.**

29/170/78, fiatal fiú egy becsületes és csinos lány ismeretségét keresi Dunaújváros környékéről hosszú távú kapcsolatra. **HANGPOSTAFIÓK: 10 582.**

ANYAGIAK KIZÁRVA. 35-40 éves ápoló, csinos, művelt, filligrán barátnőt keres egy 183/80-as, barna férfi a Dunakanyarból. **HANGPOSTAFIÓK: 10 548.**

26 ÉVES fiú megismerkedne 40-45 éves, telt idomú, győri hölgygel. **HANGPOSTAFIÓK: 10 555.**

SZÉKESFEHÉRVÁRI, 37 éves fiatalember alkalmi kapcsolatra vágyó hölgyek jelentkezését várja, korhatár nélkül. **HANGPOSTAFIÓK: 10 435.**

2 hétig érvényes.

FELVETEL!

ÚJ

TELEFON-SZÁMUNK ÉS CÍMÜNK:

Tel./fax:

470-1210, 470-1178.

Telefon: 470-1339

Címünk:

1145 Bp., Szugló u. 14.

Levelezési cím:

1592 Budapest, Pf. 474.

NAPRÁG-SZABÓSÁG

267-9312

ÁLLÁS

A SEMMELWEIS Egyetem I. Belklinika szakképzett ápolónőket felvesz. Vidékieknek szállás megoldható.

és vasárnap szabad. Érd.: 6-17 óráig 470-1208, 19-21 óráig 295-2972.

AZ INTERESTATE RT. gyakorlott, lakásépítésben jártas, többéves szakmai gyakorlattal rendelkező építészmérnököt keres műszaki ellenőrzési feladatok ellátására. Tel.: 331-8598-as, az önéletrajzokat a 311-8637-es faxszámra várjuk.

GÉPÉSZETI jellegű, főiskolai vagy egyetemi végzettséggel és legalább két év szakmai gyakorlattal rendelkező munkatársat keresünk a Területi Műszaki Biztonsági Felügyelethez, gázpalack-vizsgálói munkakörbe. Az állás betöltéséhez egy középfokú nyelvvizsga előnyt jelent, angol vagy német nyelvből. Fizetés a köztisztviselői besorolás szerint. Jelentkezni levélben, részletes, kézzel írt szakmai önéletrajz megküldésével

ÚJPESTI elegáns sörözőmbe vendéglátói gyakorlattal rendelkező, csinos, 25-30 év közötti nők jelentkezését várom. Tel.: (06-20) 968-2716.

LAKÁST KÍNÁL

ZUGLÓBAN, Szentmihályi út elején V. emeleti, világos konyhás, 46 nm-es lakás eladó. (06-30) 996-3330. Ár: 7,8 millió.

JÁRMŰ

KARAMBOLOS, autóját megvenném. Telefon: (06-30) 951-7938.

KOCKA LADÁT, Samarát, Nívát veszek készpénzért, sérült is érdekel. (06-70) 310-0811, (06-20) 934-0106.

OPEL Astrát, Kadettot vennék készpénzért (sérült is

szerviz. (06-30) 948-3391

VEGYES

KLAPKA György vásárol műtárgyat, festményt, bútor, ékszert, hagyatékot,

OKTATÁS

KÜLFÖLDÖN: nyelvtanfolyamok, középiskolák, egyetemek. 331-1405.

KEDVES OLVASÓINK!

Szeretettel várjuk ÖNÖKET
a Magyar Hírlap hirdetésfelvevő irodájában:
1145 Budapest, Szugló utca 14.

TELEFON: 470-1339
TELEFON/FAX: 470-1210.

Próhirdetését
hétfőtől péntekig 8.30-17.30 óráig
feladhatja

VÁRJUK HÍVÁSUKAT!

Tíz fontba került a Rover

Jelképes összegért adta el a német BMW a patinás angol márkát

Jelképes összegért, mindössze 10 fontért adta el a BMW a Rover személyautórészlegét a Phoenix brit konzorciumnak, amelynek vezetője John Towers, a legendás Rovers egykori vezérigazgatója. Más szavakkal úgy is lehetne fogalmazni az ügyletet, hogy a BMW-nek sikerült megszabadulnia a napi 2 millió font veszteséget „termelő” Rovertől. A brit csoport már át is vette a BMW-től a Rover személyautók gyártását, fejlesztését és értékesítését.

A Rover-csoport üzemei közül a legnagyobb, a Birmingham melletti Longbridge került a Phoenix tulajdonába, a nemrégiben korszerűsített Oxford közeli Cowley a német vállalaté marad, s a BMW hamarosan ebben az üzemben kezdi majd meg az új Minik gyártását. A legújabb Rover-modell, a 75-ös gyártását Cowleyből átteleptik Longbridge-be.

John Towers és csapata igyekszik talpon maradást biztosító jövőt tervezni a Rovernek. Elkerülhetetlennek látszik, hogy az új vezetés a 9 ezerből mintegy ezer alkalmazottat elbocsásson Longbridge-ben. A BMW szemszögéből az ügyletet úgy kommentálták, hogy azzal sikerült több ezer munkahelyet megmenteni a Rover-

csoportnál. (Érdeemes megjegyezni, hogy a gyár környékén mintegy 20 ezer munkahely függ a Rover termelésétől a beszállítókön keresztül.)

Sajtóhírek szerint a Phoenixnek mintegy 200 millió fontra volt és van szüksége a Rover jövőbeni finanszírozására. Ezt az összeget egyetlen brit bank sem volt hajlandó a Phoenix rendelkezésére bocsátani, s a mentőöv az USA-ból érkezett: az ötödik legnagyobb amerikai bank, a First Union folyósította a 200 millió font hitelt.

Noha a BMW-Phoenix megállapodás részleteit nem hozták nyilvánosságra, szakértők egybehangzó véleménye szerint a BMW félmilliárd fontot fizet a Phoenixnek az elbocsátások és a szükséges átszervezések zökkenőmentes végrehajtására.

A Rover tehát megmenekült a BMW által korábban kilátásba helyezett bezárástól. A bezárás súlyos munkakerőgondokat okozott volna Brimingham környékén, s újabb folt esett volna az önállóan csak nagy jóindulattal mondható brit autógyártás imázsán. Ismeretes, hogy a müncheni cég 1994-ben kebelezte be a Rovert 800 millió fontért. Azóta a BMW mintegy 3 milliárd fontot ruházott be a Roverba, amely

csak a tavalyi üzleti évet 750 millió font veszteséggel zárta.

A Phoenix tervei között évi 200 ezer gépkocsi előállítására szerepel. A cég jövője szempontjából igencsak fontos a középkategóriájú személykocsikat, a Rover 25-ösöket és 45-ösöket felváltó új modell mielőbbi kidolgozása és gyártásának megkezdése. Towersék két esztendő alatt szeretnék ismét nyereségesé tenni a Rovert. Nem kizárt, hogy a Rover talpra állításában részt vesz egy külföldi autóipari vállalatbirodalom is, amely megfelelő technológiát és természetesen tőkét is tud biztosítani az új modellhez. Nem titok, hogy elsősorban a Honda jöhet Towersék számára szóba: a japán autóipari óriás korábban 20 százalékos tulajdoni hányaddal rendelkezett a Roverban, s 1994 előtt a két cég számos modellt fejlesztett ki közösen. Most ismét szó lehet arról, hogy a Honda tulajdoni részesedéshez jut a Roverben, s szoros együttműködés alakulhat ki a két autógyártó között.

A brit kormány örömmel és tevőlegesen támogatta a Rover visszavásárlását, s hajlandó 120 millió fonttal segíteni a régió iparának „felhozzalátal.”

• Gonda György



FOTÓ: EUROPA MOBIL - ARCHIV

Új háromliteres motor és összkerékajtás

Erősítettek a

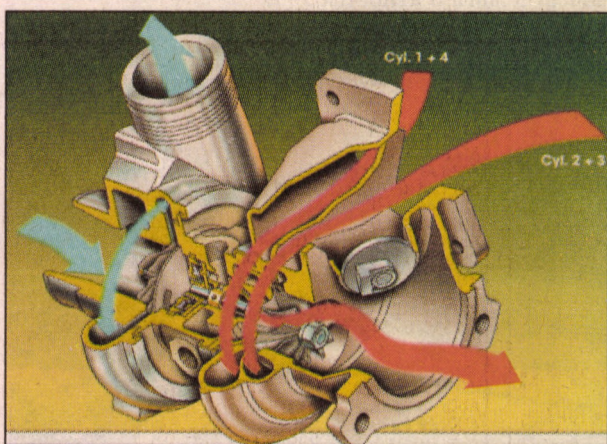
A BMW mindig is sportos modelljeiről és nagy teljesítményű aggregátjairól volt híres. Az utóbbi évek motorfejlesztései még inkább megerősítik ezt; a versenytársak azonos lökettérfogatú aggregátjainál a müncheni márka motorjai kiegyensúlyozottabb és nagyobb vezetési élményt nyújtanak. Jó példa erre a most bemutatkozott új háromliteres, soros hathengeres motor is, amely ebben a kategóriában minden szempontból az élre kívánkozik. Az új motor nemzetközi sajtópremierjén „mellesleg” bemutatkozott a hármas sorozat összkerékajtású változata is, mégpedig a hagyományos x jelzéssel.

Sokakban felmerülhet a kérdés, vajon mi szükség volt annak a 2,8 literes hathengeres hajtóműnek a leváltására, amely csupán másfél éve mutatkozott be, s ráadásul tavaly az Egyesült Államokban elnyerte az Év Erőforrása díjat. Az új jövevényhez közelebb kerülve azonban már nem maradtak kétségek: a BMW hathengeres motorcsaládjának legújabb tagja minden tekintetben messze felülmúlja

elődjét és a konkurenciát. A korábbi változat 193 lóerőt teljesített, amit 2,8 literes lökettérfogatból csaltak elő. Az új verzió egyetlen köbcentiméter híján háromliteres, ám teljesítménye 231 lóerő. Ez igencsak jelentős növekedés, a BMW mérnökei mégsem bocsátkoztak homályos fejtegetésekbe a mikéntre vonatkozóan, így mindenki számára világos, hogyan érték el a 38 lóerő többletet.

Az egyik legfontosabb erő-növelő húzás a lökettérfogat növelése volt. A löket 84-ről 89,6 milliméterre növekedett, ami új főtengely beépítésével járt együtt. Ezeknek a változásoknak egészen pontosan 11,6 pluszlóerő köszönhető. A másik fontos tényező a szívószelepek emelésének 0,9 milliméteres növelése, valamint a BMW Vanosnak nevezett változó szelepvezérlő rendszerének új generációja, a dupla Vanos beiktatása, amelyekkel további 4,8 lóerőt préseltek ki az erőforrásból. Természetesen módosították a szívó- és kipufogórendszert is, amely igen jelentős, egészen pontosan 22 lóerőnyi nyereséget jelentett. Ha utánaszámolunk, akkor már meg is van a 38 lóerő. Persze a teljesítménynél talán még fontosabb a nyomaték. A BMW

MŰSZAKI SZEMINÁRIUM 232.

Kettős kiömlésű
turbótöltő

Statisztikák bizonyítják, hogy minden egyes napon legalább százezer új járművel és tíz technikai újdonsággal gazdagodik a világ járműállománya, vagyis a „modern autó” ismereteinket is jócskán megelőzi. Rovatunk ezt a lemaradást kívánja csökkenteni.

A Renault a közelmúltban

kalmazásának során az üzemanyag-fogyasztás egyidejű csökkentése általában nem szerepelt az elsődleges tervezési célok között, hacsak nem tekintjük ennek az úgynevezett kisnyomású turbótöltőket. A Renault ezen a téren is új utat járt be a fejlesztés során, hiszen a tervezési célkitűzés az volt, hogy az új kétliteres, köz-

ÚJ:

2000.
03.16.

Az USA-ban erősít a Toyota

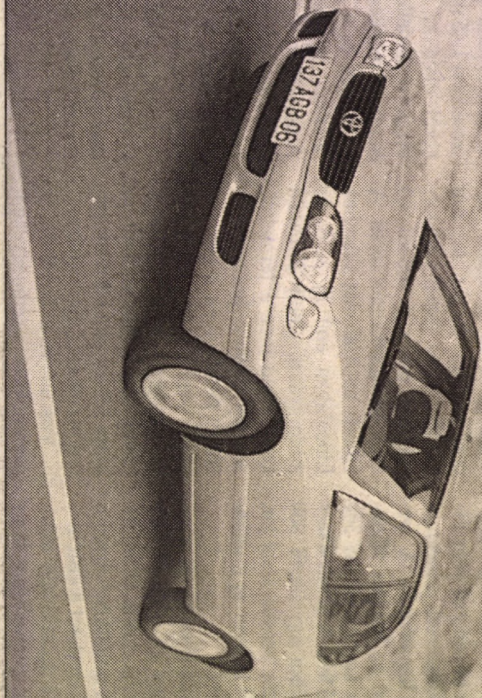
Japán első számú autógyártója, a Toyota Motor bejelentette, hogy a következő négy évben megkétszerezi princetoni gyáranak kapacitását. A tervek szerint az Indiana állambeli üzem kapacitása évi 300 ezer jármű lesz. A bővítési terv megvalósítása egyrésztől 800 millió dollár beruházással jár, másrésztől kétezer új munkahelyet jelent.

A Toyota nem csinál titkot abból, hogy az elsők között szeretné kihasználni az amerikai piacon mutatkozó megnövekedett keresletet a kisteherautók és a sportkocsik iránt. S persze az sem mellékes, hogy

a japán autógyártók szinte mindegyike az amerikai piacon kívánja magát részben kárpótolni az ázsiai szigetországban tartósan mutatkozó értékesítéscsökkenés miatt. A Honda az Alabama állambeli Lincolnban épít új autó- és motorgyárat, amely 2002-ben kezdi majd meg a termelést. A Fuji Heavy Industries – amely nemrégiben a General Motorsszal lépett szorosabb szövetségre – azt tervezi, hogy bővíti termelőkapacitását az Isuzu Motorsszal közösen épített üzemben, Lafayette-ben.

Visszatérve a Toyotára: az üzembővítés eredményeként

négy év múlva a cég négy észak-amerikai gyárából összesen évi 1,45 millió gépkocsi kerül majd ki. A Toyota a meglévő modellek mellett hamarosan megkezdi a Sequoia sportkocsi és a Tundra kisteherautók gyártását is Észak-Amerikában. Az amerikai autópiacon elemzői szerint a következő öt esztendőben erős marad az Egyesült Államokban a japán kocsik iránti kereslet. A japán gyártók az amerikai kisteherautók piacán ma még csak 10 százalékos részesedéssel rendelkeznek.



FOTÓ: EURÓPÁ MOBIL – ARCHÍV

03-09-80

Fiatok Dél-Afrikából

Roberto Testore, a Fiat Auto vezérigazgatója bejelentette, hogy a cég világautó programjának részeként Kína és Oroszország után Dél-Afrikában is megkezdi a járműgyártást. Kezdetben évi 13 ezer Paliót gyártanak Dél-Afrikában, ám a tervek szerint 2002-ben már többszörösére, évi 70 ezer darabra futtatják fel a termelést. Érdeemes megjegyezni, hogy az öt modellből álló Palio világautó-családot – amelynek gyártása 1996-ban kezdődött

meg – előállítják még Argentínában, Brazíliában, Indiában, Törökországban, Lengyelországban és Egyiptomban.

A vezérigazgató szerint 2002-ben a Fiat-gyárak összesen 690 ezer Paliót szállítanak le. A számítások azt mutatják, hogy a Fiat ebből a modellcsaládból évi 3 milliárd dollár bevételre számíthat, s a Palio-program először a jövő évben lesz nyereséges.

00.04.13. G. Gy.

adása lehetővé teszi az Elfogadó Részvényesek számára, hogy a
ésé nélkül, olyan áron realizálják, amely jelentős prémiumot tartal-
edési árn felül; és

ú, hogy az Ajánlattevő tulajdonát fogja képezni a Társaság Részvé-
a Társaság felett többségi irányítást biztosító befolyással fog rendel-
eit, egyebek között osztalékpolitikáját (lásd 14. pont).

VONATKOZÓ ELKÉPZELÉSEI

inja szerezni és ezáltal ellenőrzése alá vonni a Társaság vezetését és
teljesen integrálja a Perrier Vittel Csoportba és ezáltal a Csoport tel-
g számára.

ajdonosa. Az Ajánlattevő reméli, hogy a jelen Ajánlat alapján meg-
szavazati jogoknak több mint 50%-át fogja gyakorolni, amelynek ré-
égét befolyásolná, ideértve a Társaság osztalékpolitikáját.

jelzést kapott, amely arra utal, hogy ez a jelentős részvényes nem
k szándékában áll ezen jelentős részvényessel együttműködni és ve-

vazási megállapodás útján elegendő befolyást szerez a Társaság leg-
almazott elvekkel összhangban az Ajánlattevő a Társaságot hosszú
m szükségyszerűen a Részvényesek rövidtávú előnyeinek figyelem-
őzéptávon úgy tervezi, hogy a Társaság a nyereségét visszafogart-
ermelési kapacitások növelésén, a Társaság által használt csomagó-
ékenységének hatékonyabbá tételén, a Társaság jelenlegi terjesztési
etleg új termékek bevezetésén lenne. Az Ajánlattevő ezen változtatá-
na olv módon, hogy a Perrier Vittel Csoport ös

FONTOS

A JELEN NYILATKOZAT HELYES KITÖ- MEGADOTT CÍMÉRE VALÓ VISSZAKÜLI VONATKOZÓ VÉTELI AJÁNLAT ELFOGAI

ELFOGADÓ NY

a

Franciaország jogszabály

Perrier Vit

által 2000. április 10-én tett vételi ajánlat el
KÉKKÜTI ÁSVÁNYVÍZ KITERMELŐ, TÖLTŐ
által kibocsátott, 100 forint névértékű, név
(„Részvények”)

Részvényenként 9,23 l

EZEN DOKUMENTUM A VÉTELI AJÁNLA

OT. 2

Töretlen az irány a Porschénál

A nemzetközi autóiparban a Porsche szinte fehér hollónak számít optimális gazdálkodásával és állandó megújulással. A siker egyik kulcsa nem elsősorban a stuttgarti gyárban, hanem a weissachi hegyvidéken fekvő kutatási és fejlesztési központokban keresendő.

A K+F intézményekben 2000 mérnök végez alkatrész- és gépkocsi-fejlesztési tevékenységet egyrészt a Porsche, másrészt pedig több német és külföldi autógyártó számára. A cég kiváló mérnökcsapata csak az egyik tényezője annak, hogy a Porsche meg tudta őrizni függetlenségét, s profitrátája ma már jócskán meghaladja az ipar átlagát. A legfontosabb sikertényező a stratégiai irány hat évvel ezelőtti megváltoztatása, amióta Wendelin Wiedeking a cég elnöke.

Az új stratégiától a Porsche azóta sem tért el. Amikor Wiedeking átvette az elnöki posztot, a Porsche számos sebből vérzett és közel állt a fizetéképtelenséghez. A Wiedeking-korszakot megelőző tíz évben a Porsche meglehetősen keveset fordított beruházásra, s a három típusból álló kínálata egyre korosabb lett. A cég legnagyobb piacán, az Egyesült Államokban a sikerhez jó időn át elegendő volt az is, hogy a 911-es, a 944-es és a 928-as modelleken időről időre kisebb-nagyobb korszerűsítéseket hajtottak végre. Az ébredést az hozta, hogy az amerikai piacon megjelentek a japán versenytársak a kategóriában műszakilag fejlettebb és alacsonyabb árfekvésű kocsijai, ráadásul az értékesítés a világ autóiparát is sújtó recesszió miatt is visszaesett. A stuttgarti cég először súlyos pénzügyi válságba került, amelyet elkerülhetetlen vezetési válság követett.

Wiedeking elnöksége alatt mutatta be a Porsche 20 év óta az első vadonatúj modelljét, a Boxstert, valamint az 1964 óta gyártott, most azonban új motorral ellátott 911-es modellt. Forradalmi válto-

zást jelent az is, hogy az új modellek már vízűtéses motorral készülnek.

A termelékenység és a hatékonyság növelését segítő, Wiedeking elnök japán autóipari tanácsadókat vett igénybe. A számos újítás, a hatékonyságot, a korszerűsítést és az újjászületést szolgáló intézkedés nyomán a Porsche nyereségessége fokozatosan növekedett, s az értékesítés közelít a nyolcvanas esztendő közepén regisztrált évi ötvenezres rekordhoz. 1998-ban a Porsche nyeresége minden értékesített kocsin 10 százalék volt, ez az érték magasabb a Honda 8,3, valamint a DaimlerChrysler 6,2 százalékánál.

A Wiedeking-stratégia megkülönböztetett figyelmet fordít az úgynevezett prémium- és a luxuskocsik piacára, s ennek jegyében dobta a Porsche nemrégiben piacra a nagy teljesítményű 911-est, a 911 Turbót, a Boxstert és a Boxster S-t. Ugyancsak a prémiumpiacot célozza meg az a szupersportkocsi, amelyet a Porsche és a Volkswagen közösen fejleszt ki. A Porsche arra számít, hogy évi húszezer darabot értékesít majd az új kocsiból.

Nagy előnyt jelent a Porsche számára, hogy termelése gyorsan tud alkalmazkodni a sportkocsik iránti kereslet ciklikus változásaihoz. Arról van szó, hogy a cég olyan rugalmas termelési megállapodást kötött a finn Valmet gyárral, amely szükség szerint szinte azonnal fokozni tudja a Boxsterek gyártását. A Boxsterek 40 százalékát gyártó Valmet arra is hajlandó, hogy szükség esetén csökkentse termelését annak érdekében, hogy a Porsche zuffenhauseni gyárában a kapacitáskihasználás ne legyen túl alacsony.

A Porsche elnöke nemrégiben a Financial Times hasábjain elmondta, hogy a Porsche neve ismét márkát jelent, s hatalmas piaci lehetőségei jó alapot biztosítanak számára, hogy megőrizze önállóságát az autóiparon végigszárguldo fúziómánia közepette is.

Piacról piacra

Minden típusból és évjáratból nagy a

Március végére az ország egész területén csatasorba álltak a használtautó-piacok. A szerkesztőségbe érkezett információk szerint sokasodnak az üzletkötések, minden autótípusból nagy a kínálat. A keleti megyék városainak slágerei a Ladák '70-es évjáratú típusai, ám ezek mellett ott állnak a féltettebb, megkíméltebb autók, amelyeket eddig garázsban tartva óvtak a tél viszontagságaitól. Ez utóbbiak szépen kiglancolva gurultak ki a piac betonjára, hogy ott mint valami „tavaszi primórt”, magas áron kínálják a téli álmából ébredező vásárlóközönségnek. Lehet, talán arra számítottak az álmódók, hogy a felemelt üzemanyagár még több autóst is eladásra készítet.

Az utóbbi két vasárnapon megteltek a piacok. Az eladók után autóbuszokon érkeztek a „vevők”. Mielőtt azonban alkura került a sor, alaposan bejárták a járműparkot. A szélvédőkre kiírt összegek azonban gondolkodóba ejtették a nézelődőket. A késő őszi időszakra jellemző áthúzott, lefelé kerekített árcéduláknak nyoma sem volt. A markáns, hátrázott árak hirdették, hogy tavasz ide vagy oda, a kétütemű Trabantot sem le-

het olcsón továbbadni éfrunk.

A sok eladó autómeg a várt olcsósággal. Favorit csak ötezer milliónál, pedig látszólag kímélték tulajdonosaikat. Tízéves Honda Civic gyogott, motorja 1,6 literes, ajtókarosszériában. A régió átlaga 30 ezer volt. Nézők alkura nem került. Egybeeshetnek árban az azt egy '91-es Toyota. Ugyancsak tízéves, de az irányára bizonyított. Azért 1 millió 88 ezer forint. A 1,5-ös GL szélvédő szerepelt. Több olyan autót választhattunk volna, amelyek jó állapotban, alaposan ápolva, megkíméltebben voltak a piacokon. Az autók és szinte teljesen új autók, mint például a Renault 5 DT kétévesen, de csak 1 milliót kértek.

Körkép az eredeti

Elvárható garancia végzett autók

Sokakat foglalkoztató kérdés, hogy miképpen zajlik le a gyakorlatban a gépjárművek eredetiségvizsgálata? Ez leginkább attól függ, hogy az öt erre jogosult cég (hálózat) közül melyiket választjuk ki.

A legrosszabb esetben egy szabadtéri parkolóban állítják ki a papírt, egy sajnálatosan rövid és emiatt szükségszerűen felületes külső szemrevételezés nyomán, mindenféle garancia nélkül.

A kívánatos természetesen az lenne, ha mindenütt olyan komolyan vennék ezt a vizsgálatot, mint az egyik, országos hálózattal rendelkező eredetiségvizsgáló szervezetnél. Náluk minden esetben két jól kiképzett szakember,

bázisállomásonként mintegy kétmillió forintos technikai felszereléssel, körülbelül 25 percen keresztül végzi el összehangoltan a lépésről lépésre szigorúan meghatározott koreográfiájú vizsgálatot. (Amennyiben az eljárás során valamilyen gyanús jelre bukkannának, annak ellenőrzése természetesen hosszabb időt is igénybe vehet.)

Az eredetiségvizsgálat sikerességét igazoló nyomtatvány ezután még 30 napig érvényes – sajnos előfordult már, hogy ezt a papírt is meghamisították. Ezért lényeges, hogy a vevő jelen legyen annak kiállításakor.

A hivatalos nyomtatvány-alapanyag egyébként a pénz-

2000.2.24.

A Ford a regionális piacokra összpontosít

A világ második legjelentősebb gépkocsigyártója, a Ford a közelmúltban nyilvánosságra hozta globális irányítás-át szervezési tervét, amelynek célja a helyi és a regionális vásárlói igények jobb kielégítése. A Ford az elmúlt hónapokban már számos intézkedést hozott és lépéseket tett annak érdekében, hogy fokozza a vásárlóközpontúságról szóló imázsát. Ennek az irányzatnak a jegyében vásárolta meg Nagy-Britanniában a Kwik-Fit autójavító hálózatot, az Egyesült Államokban pedig hulladék-újrafeldolgozó üzemet létesített. Jacques Nasser vezérigazgató szerint rövid időn belül az egyes márkák és régiók köré szervezik a stratégiai üzleti egységeket annak érdekében, hogy a cég minden ponton közelebb kerüljön a vásárlókhoz. Az óriásvállalat a '90-es évek közepén látott hozzá a „Ford 2000” program megvalósításához, amelynek keretében egyesítették a Ford észak-amerikai és nemzetközi tevékenységét. Ennek elsődleges célja az volt, hogy egyszerűsítsék a műszaki folyamatokat és a termelést, együttműködjenek az értékesítésben, s minél több modellt gyárthassanak egy futószalagon. Miközben sikeresen ha-

ladt a program végrehajtása, a cégvezetésben az a vélemény alakult ki, hogy a Ford néhány régióban láthatóan, az üzleti eredményekben pedig érezhetően meggyengült. Például Észak-Amerikában a Ford megerősödött, Európában viszont veszített a lendületéből.

Az új szervezeti struktúrában négy regionális egységet hoznak létre: a Ford Európát, a Ford Ázsiát, a Ford Észak-Amerikát és a Ford Dél-Amerikát. A Ford luxuskocsi-részlege – ide tartozik a Jaguar, az Aston Martin, a Volvo, a Lincoln és a Mercury – megőrzi elkülönültségét és függetlenségét. A szolgáltatási üzletágak – a Hertz autókölcsönhöző, a Ford Credit autóvásárlás-finanszírozó, a Visteon alkatrészecég – ugyancsak külön egységként működnek majd.

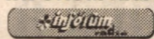
A vállalatvezetés a külvilág számára is egyértelművé tette, hogy a szervezési és szervezeti változások nem forradalmat, hanem minőségi változást jelentenek a Ford életében. Az új struktúra először 2000-ben válik „láthatóvá” a Ford marketingstratégiájában, viszont a termelés területén némi „átfutási időre” van szükség.

• Gonda György

1047, PÉCS: FM 105,5, MISKOLC: FM 98,3) 6.00 Cappuccino: Buza/Gundel/Jakupcsek. 10.00 Rónai Egon. 14.00 Vágó Piros. 18.00 Jáksó László. 22.00 Garami Gábor. 2.00 Iller Bálint. *Bővebb információk a műsorról a teletext 471. oldalán található.*

mádé. 19.00–23.00 Pinerjunk...

INFÓRUM RÁDIÓ



(91,9 MHz) 0.00–24.00sÁllandó

műsorok: minden óra 30 perckor hírek, időjárás-jelentés. 7.30–7.40, 12.30–12.40 A BBC magyar nyelvű hírei Londonból. Tel.: (27) 311-322, (27) 311-405. Ébredjen és maradjon velünk, most már a nap 24 órájában! Hírek, információk, riportok, tudósítások, főleg a Duna-kanyar térségéből. Játék, szórakozás és sok-sok jó zene! Ébredjen velünk! – Kubicek István. Újpesti körkép; Slágermix; Délutáni randevű – Pataki Sándor. Töltse velünk az estét! – Szabó Krisztián. Hekus Magazin – Boross Dezső. Ezeregy zene.

ADÁS-VÉTEL

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

BÚTOR

KLAPKA GYÖRGY vásárol műtárgyat, régiséget, festményt, hagyatékot. Telefon: 215-0212, 10–18 óráig.

TIZIAN GALÉRIA vásárol festményeket, régi bútorokat, ezüsttárgyakat, régi ékszert, porcelánt és mindazt, ami régiséget jelképez. Telefon: 321-0734; 352-4827. Cím: VII., Wesselényi u. 61., Nemzeti Színházzal szemben.

SZOLGÁLTATÁS

TELEVÍZIO-, videogyors-szerviz. (06-30) 948-3391.

PALATETŐ-FELÚJÍTÁS többéves szakmai gyakorlattal, 5 év garanciával. Telefon: (06-20) 987-4669.

REDŐNYÓSMUNKÁK. Telefon: 262-4724.

GONDOZÁS

ÉLETJÁRADÉKI szerződést kötnék budapesti vagy Budapest környéki lakásra idős személlyel,

Színház

BUDAPEST

• **Akácós Udvar Pinceszínpad** (VII., Akácsi 343-1035) 10.00: Kiállítás 2000. • **Buda St** Tárogató út 2–4. Tel.: 391-2525) 19.30: Tardég: Horváth Ádám és a „Szomszédok”. • **Budapesti Színház** (VI., Andrássy út 69. Tel.: 342-270) 19.00: Mupipőke, 19.00: Az ember tragédiája. • **Budapesti Színház a Tivoliban** (VI., Nagymező u. 8. Tel.: 342-270) 19.00: Az öreg hölgy látogatása. **Shure Stúdió** (VII., Andrássy út 19.30: Kwartett. • **Erkel Színház** (VIII., Köztársaság tér 1. Tel.: 333-0540) Black Advent. • **Fővárosi Színház** (XIV., Állatkerti út 7. Tel.: 343-9630) 15.00: A kőműves. • **Játékszín** (VI., Teréz krt. 48. Tel.: 312-2700) Comedy. • **József Attila Színház** (XIII., Váci utca 340-9428) Balfácánt vacsorára! **Aluljáró** 1. emelet. • **Kamra** (V., Ferenciek tere 5. Tel.: 312-2700) ellenség. • **Katona József Színház** (V., Petőfi tér 1. Tel.: 318-3725) Az eltört korsó. • **Kolibri Színház** (VII., Rákóczi tér 10. Tel.: 311-0870) Rómeó és Júlia. • **Challoner School** angol nyelvű vj. **Kolibri Fesztivál** (VII., Andrássy út 74. Tel.: 332-3720) 10.30: Jeremiás. 15.00: A fülemüle. • **Komédiium** (V., Tüköry u. 5997) A két Pierrot. • **Madách Kamara Színház** (VII., Madách tér 6. Tel.: 342-3122) Páratlan páros, Élelem bére. • **Madách Színház** (VII., Erzsébet tér 1. Tel.: 322-2015) Nyomorultak. **Stúdió** 19.30: A kőműves – bemutató. • **Merlin Színház** (V., Gerle utca 317-9338) Vak meglátta, hogy kiugrott – az ember tragédiája. • **Mikroszkóp Színpad** (VI., Nagymező u. 8. Tel.: 311-3322) 19.30: Zsebrepacsi. • **Nemzeti Színház** (VII., Hevesi Sándor tér. Tel.: 341-3849) Majdani. • **Pesti Színház** (V., Váci u. 9. Tel.: 266-5557) A kőműves. • **Szakszervezetek Fővárosi Művelődési Központja** (VII., Fehérvári út 47. Tel.: 203-3868) Csürröntő mozi. • **Szkéné Színház** (XI., Műgyéteri utca 1. Tel.: 311-3322)

2000.

márc. 2.

2 cikk!

Toyota-tervek Kínában

A Toyota az illetékes kínai hatóságoktól engedélyt kért termelő vegyesvállalat létrehozására Tiencsinben. Gyors válasza a japán cég vezetői nem számíthatnak, az ázsiai országban ugyanis a gyártási kapacitás bővítését különféle bürokratikus szabályozások lassítják, illetve korlátozzák. Meggyőzően jelzi azonban a Toyota derülését, hogy vezetői az önálló gyártás beindítását követő 5-10 évben a kínai autópiacon 10 százalékának megszerzésével számolnak.

Koji Hasegawa, az ázsiai térségért felelős ügyvezető igazgató szerint a kínai autópiacon meglehetősen fiatal, s éppen ezért hatalmas lehetőségeket kínál. Véleménye szerint amennyiben a Toyota vonzó kocsikat tud kínálni, még a Volkswagennel is versenyre kelhet. (Ismeretes, hogy a nyugati autógyárak közül Kínában a helyi termelést is folytatja a VW a piacvezető.) A Toyota-tervekre a General Motors és a Honda is odafigyel, ugyanis mindkét autópári óriás terjeszkedési

stratégiájában kiemelkedő helyet foglal el a kínai piac.

A Toyota piacszerzési tervei egyben azt is bizonyítják, hogy a japán autógyárak – amelyek korábban túl kockázatosnak tartották a közvetlen jelenlétet a kínai piacon – számára ma már kiemelten fontos üzleti célpont Kína. A tervek szerint a Toyota vegyesvállalati partnere a termelésben a Tianjin Automotive Works cég lesz.

A kínai autópiacon a nagy verseny, a túlkínálat, az árháború és a külföldi szereplők számára az alacsony profitrátá jellemzi. Néhány külföldi gyár beszüntette az autógyártást Kínában, mások pedig – például a Peugeot-Citroën vuhanai vegyesvállalata – nemrégiben kerültek ki a veszteségzónából.

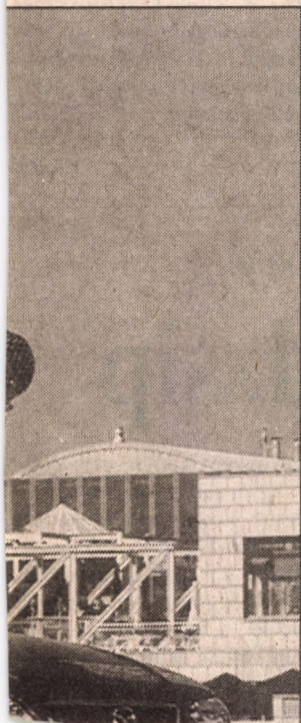
A kínai offenzíva előkészítéseként a Toyota több mint 60 szervizből álló hálózatot épített ki, amelyet a gyártási engedély megérkezése után kereskedő hálózattá kíván majd kibővíteni. Társvállalatait – többek között a Hino Motort, a Daihatsut, a Densót és

az Aisin Seikit – is arra ösztönzi, hogy telepedjenek meg Kínában is. Saját maga igyekszik jó példával elől járni: tavaly novemberben bejelentette, hogy autóbuszgyártó vegyesvállalatot alapít Kínában.

1988-ban a Toyota 27 ezer személyautót és haszonjárművet exportált Kínába, s ezzel a piacon 1,7 százalékos részesedést szerzett. Stratégiai szövetségese, a Daihatsu jelentős műszaki segítséget nyújtott az egyik tiencsini autógyárnak, ahol évi 100 ezer darab Charade márkájú kocsit fognak előállítani.

Szakértők egybehangzó véleménye szerint a Toyota várható kínai előrenyomulása példaként szolgál majd a többi japán autógyár számára is. Közülük jelenleg a Subarukat gyártó Fuji Heavy Industries, az Isuzu és a Suzuki van jelen termeléssel Kínában. A sora jelenleg a Honda vezet, amely megvásárolta a piacot elhagyó Peugeot gyárat, s ott 2001-től évi 30 ezer kocsit szándékozik gyártani.

ek



„Hazatér” a General Motors

A General Motors mintegy húsz éve nem épített új termelőüzemet az Egyesült Államokban. Ezért is keltett meglepetést az a bejelentés, amely szerint a GM Michigan állam székhelyén, Lansingban 560 millió dolláros beruházással olyan gyárat épít, amely rugalmas gyártástechnológiája révén különféle gépjárműtípusok előállítására alkalmas. Michigan állam munkahelyteremtési, infrastruktúra-fejlesztési támogatás és adóked-

vezmény formájában csaknem százmillió dollárral támogatja a projektet.

A Grand River nevű üzem 1500 alkalmazottja két műszakban évi 150 ezer járművet gyárt majd. Az üzem területe 57 ezer négyzetméter lesz, alig fele a GM hasonló kapacitású gyárainak. A cégvezetés reményei szerint a lansingi gyár termelékenysége 20 százalékkal haladja majd meg a GM jelenlegi legjobb üzemét. A termelé-

kenység jelentős növekedését az teszi lehetővé, hogy a lansingi gyárban felhasználják az utóbbi években Lengyelországban, Németország keleti tartományaiban, Brazíliában, Kínában és Thaiföldön létesített, alacsony költségű gyártással működő autógyárak tapasztalatait. A tervek szerint a karosszériagyártó részleg alkalmas lesz mind a – javarészt a személykocsiknál használatos – önhordó alvázak, mind a hagyományos, el-

sősorban a nagyobb igénybevételnek kitett terepjáróknál és haszonjárműveknél használatos alvázakra és felépítményekre épülő technológia alkalmazására.

A gyártás a tervek szerint a jövő esztendő végén indul be, s először hátsókerék-meghajtású luxusokcsik, valamint felső kategóriás terepjárók hagyják majd el a szerelőszalagokat.

• G. Gy.

Új modellt mutat be az Audi a Genfi Autószalonon

Luxusautóba oltott dzsip

Lapunk megjelenésének idején már a Genfi Autószalon publikuma is láthatja az Audi legújabb szabadidőautóját, az Allroad Quattrót, amit ezen az igen fontos autós seregszemlén tartak először a nyilvánosság elé. Az új ingolstadti kocsijól jól ötvözi a felsőkategóriás járművek kényelmét és

nyekkel felruházott járművet nem kínáltak. Egészen mostanáig, amikor is az ezredforduló első Genfi Autószalonján dobogóra tették az Allroad Quattrót, a német autógyár kompromisszumok nélküli kocsiját. Az A6 Avant modell karosszériájának felhasználásával kialakított új

ják, hogy itt egy érdekes öszvérről van szó. A jól variálható belső tér, a 630 kilogrammos maximális teherbírás és az 1590 literes csomagtartó már önmagában is biztosítja mindazt, amit egy szabadidőautótól el lehet várni. A mindehhez társuló átlagon felüli terepjáróképesség pedig

egyébként kétféle erőforrással gyártják, a benzines 2,7 literes V6-os biturbo motor 250 lóerőt teljesít, míg a másik, a 2,5 literes turbódízel TDI 180 lóerős teljesítményt ad le. A hajtásláncban szintén kétféle váltómű szerepel. A kényelmesebb vezetőknek egy ötfokozatú automata a

Kedvező kilátások Kelet-Európára

2000. márc. 2.

A brit Economist Intelligence Unit (EIU) legújabb felmérése szerint a következő öt évben térségünkben a személyautó-gyártás növekedése 30 százalékos lesz, a forgalmazás pedig mintegy 50 százalékkal bővül. A kelet-közép-európai országokban 1999-ben az EIU szerint 2,3 millió gépkocsit állítottak elő, s a termelés 2005-re eléri majd a 3 milliót. Ugyan-

ebben az időszakban az értékesített autók száma 1,91-ről 2,88 millióra növekszik majd. A kilencvenes évek közepén összeomlott, de azóta már talpra állt tehergépkocsi-gyártásban 2005-ig csak mérsékelt, 5 százalék körüli növekedésre lehet számítani.

A brit piackutató cég szerint a térség autógyárai akkor lesznek sikeresek, ha képesek

megfelelően illeszkedni a globális gyártási stratégiákhoz. A sikerre minden remény megvan, ugyanis a közép-európai országokban az autógyártás egésze és a részegységek előállításának többsége multinacionális cégek tulajdonában van. Érdemes megjegyezni, hogy a globális integráció folyamatát a térség országainak tervezett európai uniós

csatlakozása tovább erősíti. Az előrejelzés szerint a térség teljes autóiipari termelésének 75 százalékát Oroszország, Lengyelország és Csehország adja majd. 2002-re a térség vezető autógyártója a Volkswagen lesz, termelése addigra meghaladja a jelenlegi első helyezett AvtoVaz termelését.

többséget az 1,6 literes motorral szerelt kocsik teszik ki, a Mazdának pedig nincs ilyen erőforrása. Ez az új generáció bemutatkozásával sem változik, ennek megfelelően a hazai importőr az 1999-es értékesítési szintet tűzte ki célul 2000-re, vagyis 150-200 darab 626-ost szeretnének eladni.

Erre minden esélyük meg is van, hiszen az új generáció lényegesen igényesebb a korábbi változatoknál. A karosszéria vonalvezetése nem változott ugyan, de a kocsi megkapta a Premacynál (és a

új Mazda-arcot, így a kocsi tökéletesen illeszkedik a márkacarculatba. A külső változásokat egyébként a fiatalos és sportos kifejezés jellemzi leginkább, s ugyanez igaz a belső formai változásokra is. Az utastérben a színvilág is élénkebb lett.

Külön fejezetet érdemel az új 626-os kiemelkedően gazdag felszereltsége. Az aktív és passzív biztonság elemei teljeseek, hiszen a fékrendszert nemcsak elektronikus fékerőelosztóval (EBD), hanem blokkolásgátlóval is ellátták, mégpedig minden

toros változatoknál, de a négy légszákért és a Mazda speciális 3H elnevezésű karosszériamerevítőiért egyetlen vásárlónak sem kell felárat fizetnie. A kényelemről a központi zár, az állítható magasságú szervokormány és a négy elektromos ablakemelő mellett az alapárért minden modellbe beépített légkondicionáló gondoskodik.

Persze ettől még nem lepik el a vásárlók a Mazda márkakereskedőket, hiszen a legolcsóbb modellt a korábbi 1,8 literes benzines erőforrás átdolgozott változata hajtja,

torinttól indul. Ez az új aggregát immáron 100 lóerős teljesítményre képes a korábbi 90-nel szemben.

A másik benzines erőforrás nem változott, teljesítménye továbbra is 136 lóerő, s ebből a verzióból kizárólag a GT, vagyis a sportos felszereltséget árusítják 6,2 millió forintos indulóártól. Ehhez olyan eddig nem létező extrák is rendelhetők, mint 16 colos könnyűfém felnik és a rájuk illő 205/50-es abroncsok.

A harmadik motorváltozat a közvetlen befecskende-

A Honda és a kínai beszállítók

2000.
03.
09.

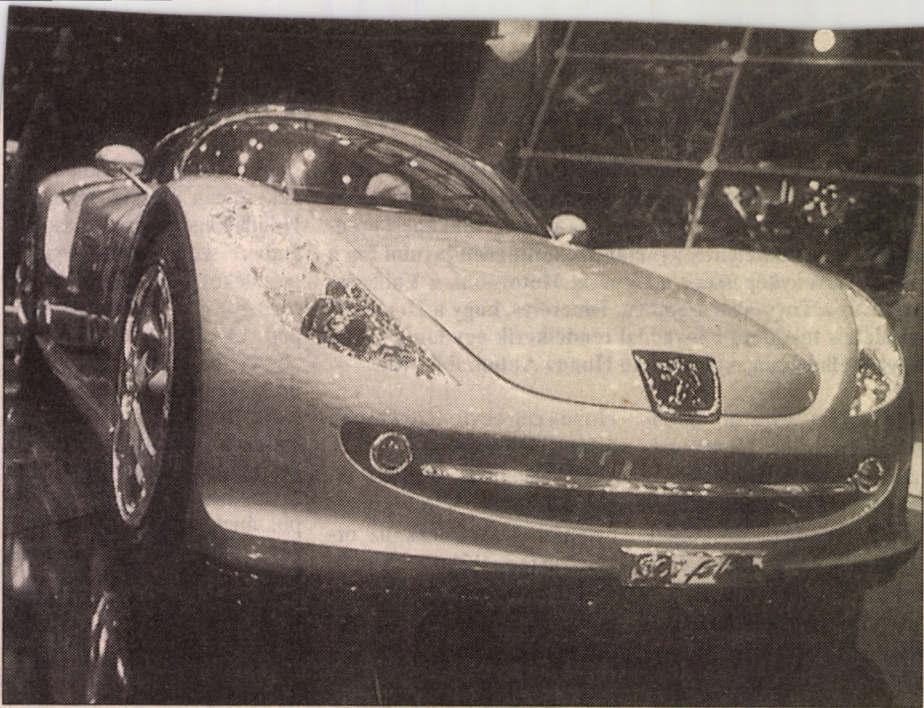
A Honda kínai gyártóüzeme bejelentette, hogy tervei szerint az alkatrészek és részegységek 80 százalékát helyi beszállítóktól szerzi majd be. Ez a lépés jelentős költségcsökkenést eredményez majd, amelynek nyomán számottevően javulni fog a Honda versenyképessége a General Motorsszal, a Volkswaggennel és a Toyotával szemben. Ismeretes, hogy a Honda 50 százalékos tulajdoni hányaddal rendelkezik egy kínai-japán vegyes vállalatban, a Guanzhou Honda Automobile-ban.

A Kínában gyártott Hondáknak jelenleg 45 százalékát teszi ki a helyi alapanyagok és alkatrészek aránya, ám az idei esztendő végére várhatóan ez a szám eléri majd a 60 százalékot. A jen/dollár árfolyam kilengései ismertek, ezért a nagyobb arányú hazai alkatrészbeszerzés nyomán várhatóan csökkenni fog a kínai

Honda cég egyre tetemesebb árfolyamvesztésege.

Egyébként az illetékes kínai hatóságok is folyamatos nyomást gyakorolnak az országban termelő külföldi autógyárakra a helyi „tartalom” növelése érdekében. Ugyanakkor a Honda és a többiek meglehetősen nehezen találhatnak olyan kínai gyártókat, amelyek megfelelnek a ma-

gas minőségi követelményeknek. Yuan Zhong Rong, a Honda kínai cégének második embere szerint a jelenlegi 45 százalékos helyi alkatrész- és részegység-„tartalomnak” csupán 13 százaléka származik „tisztán” hazai cégektől, a többit kínai-japán vegyes vállalatok állítják elő. Szakértők véleménye szerint a Hondagyártás megjelenése, a Toyota és egy helyi cég autógyár-alapításának várható engedélyezése, valamint a GM erőfeszítései a Buick márka kínai „letelepítésére” nagy üzleti és terjeszkedési lehetőségeket jelentenek a külföldi alkatrészgyártók számára.



1998
20
20

Egyelőre csak tanulmányautóként mutatkozott be a Peugeot 607 roadster változata

AUTÓK ÉS PIACOK

Külföldön is együttműködik a Renault és a Nissan

Scenic-modelleket gyárt a japán cég mexikói üzeme

A Renault és a Nissan (amelyben a francia cég 36,8 százalékos tulajdoni hányaddal rendelkezik) az elmúlt hetekben több olyan bejelentést tett, amelyek arról tanúskodnak, hogy a két gyártó mind nagyobb figyelmet fordít a globális méretű együttműködésre.

A két cég a következő hét esztendőben összesen 400 millió dollár értékű fejlesztést, beruházást hajt végre mexikói üzemeiben. A mexikói Nissan-gyárban a jövő év elején kezdik meg a Renault-modellek – először a Scenic típus – előállítását. A tervek szerint ezután kerül majd sor a Clio, egy sportmodell, valamint egy közösen kifejlesztésre kerülő típus gyártására. A kooperációtól azt várják, hogy a Renault-modellek gyártásával a mexikói Nissan-üzemek kapacitás-kihasználtsága csaknem teljes lesz.

A francia cég reményei szerint 2003-ban 30 ezer, néhány évvel később pedig 80 ezer járművet fog értékesíteni Mexikóban. 1998-ban a Nissan csaknem 140 ezer autót adott el a latin-amerikai országban. A Renault autói igen népszerűek és elismertek Dél-Amerikában, ezért a szorosabb együttműködéstől a Nissan azt is reméli, hogy saját imázsa is emelkedik majd a régióban.

A Renault és a Nissan Mexikóban összevonná a működéssel kapcsolatos adminisztrációt, miközben a marketing és forgalmazási tevékenységet külön-külön végzik majd. A Renault 2003-ra független márkakereskedői hálózatot épít ki Mexikóban, ahol a gépkocsivásárlások finanszírozását a Renault Credit International pénzügyi cég segíti majd.

A termelőkapacitások megerősítésére kiterjedő

együttműködési tervekből nem marad ki Délkelet-Ázsia sem. Várhatóan a nem távoli jövőben megkezdődik egyes Renault-modellek gyártása a Nissan thaiföldi, Fülöp-szigeteki és malajziai gyáraiban. A térséget a kilencvenes évek második felében sújtó gazdasági és valutaválság múltóban van, s a szakértők szerint a világ autóiipara számára ismét Ázsia a legígéretesebben bővülő piac. Jól jellemzi a várakozásokat, hogy mind a General Motors, mind pedig a Ford 10 százalékos piaci részesedésszerzést tűzött ki magának célul.

Szakértők véleménye szerint a Nissan ázsiai autógyártása az elmúlt években oly mértékben esett vissza, hogy a legcsekélyebb kooperáció a térségben a Renault-val számottevő termelésbővülést jelenthet a japán cég számára.

2003. 03. 16

AUTÓK ÉS PIACOK

...netpróba: Suzuki Wagon R+

...apróban is óriási

