

Hyundai-gyár az USA-ban?

Gonda György

A Financial Times értesülése szerint a dél-koreai Hyundai Motors azt fontolgatja, hogy autógyárat épít a világ első számú autópiacon, az Egyesült Államokban. A helyszín kiválasztására ugyan még nem került sor, de az autógyár elnöke szerint 2001 második félévében már megkezdődhet az építkezés.

A tervek szerint 2003-ban kezdi meg a gyártást az évi 300 ezer gépkocsi-kapacitású gyár, amelynek beruházási költségeit több mint egymilliárd dollárra becsülik. Hírek szerint a zöldmezős beruházásként létrejövő új gyárban a Hyundai a saját modelljei mellett a csaknem két éve felvásárolt Kia Motors néhány sikeres autóját is gyártják majd.

Dél-Korea első számú autógyártója jelenleg mintegy évi 450 ezer személykocsit értékesít az USA-ban. Érdemes megjegyezni, hogy a Hyundai

szepember utolsó napjaiban a kínai hatóságoktól megkapta az engedélyt egy hasonló, évi 300 ezres kapacitású új autógyár megépítésére. A dél-koreai autóiipari óriáscég egyébként szeptember elején engedélyt kapott a kormánytól, hogy önállóan működjön, s leválassa magát a jelentős gazdálkodási és pénzügyi gondokkal küszködő Hyundai-csoportról. A Hyundai

Motors az idei esztendő első felében rekord nettó nyereséget ért el, nevezetesen 310,4 milliárd wont, ami 280 millió dollárral egyenlő. (Érdemes megjegyezni, hogy a Hyundai a közelmúltban kötött stratégiai szövetséget a Daimler-Chryslerrel és 10 százalékos tulajdoni hányadot is szerzett a cégben.) Tőzsdei szakértők véleménye szerint a leválasztott Hyundai Motorsnak né-

hány problémás céget is magával kell hurcolnia, illetve finanszíroznia kell ezek működését. Arról van szó, hogy a Hyundai Motors által fémjelzett autóiipari csoportnak még tagja a Kia Motors, a Hyundai Precision and Industry, a Hyundai Pipe, az Inchon Iron and Steel és még több kisebb vállalat. Közülük a Pipe és az Inchon igen rossz állapotban van, félő tehát, hogy hosszú időn át az autógyár pénzügyi támogatására szorulnak, rontva ezzel az autóiipari cég eredményeit, mérlegét.

A Hyundai Motors ebben a helyzetben is megpróbálja növelni részvényeinek értékét, és igyekszik magát mind vonzóbbá tenni részvényesei számára. Valószínűleg ezt a törekvést szolgálja a nagy ívű terjeszkedési terv az amerikai autópiacon, ahol a beruházások megtérülése viszonylag gyors a magas autóiipari váromkövetkeztében.



A Tiburon modellel célba vették az USA-t FOTÓ: EURÓPA MOBIL - ARCHÍV

Autók és

2000. november 30., csütörtök

Tavasszal jön az új Audi A4

Rendkívül finom mechanika

Az 1994. évi bevezetés óta eltelt hat év alatt az Audi az A4-es modellel történelmet írt az autópiac legfontosabb osztályában, az úgynevezett felső közepkategóriában. A rendkívül szép vonalú és fejlett technikát felvonultató kocsit világszerte a vásárlók kedvence lett, amit egymillió gyártási száma is bizonyít. Jó kétéves nekikészülődés után a Volkswagen konszernhez tartozó német autógyár most kirukkolt a folytatással, a 2001. modellévre dátumozott új Audi A4-essel. A minden részletében megnőtt kocsi a korábnál is magasabb szintű technikát és teljesebb komfortot kínál. Hozzánk jövő tavasszal érkezik meg.



2000. 3. Sajat részvényeket vásárol a Volkswagen

Gonda György

Európa első számú gépkocsi-gyártója, a Volkswagen nemrégiben megkezdte saját részvényei mintegy 10 százaléknak fel-, illetve visszavásárlását. Szakértők véleménye szerint a tranzakció kettős célt szolgálhat: egyrészt a művelés életet lehelhet a VW-részvények árának alakulásába, másrészt tovább erősítheti a cég függetlenségét. Olyan találgatások is napvilágot láttak, hogy a részvények egy részének visszavásárlásával a VW számára jó lehetőségek nyílnak más cégek bekebelezésére, illetve jelentős tulajdoni hányad megszerzésére.

A tranzakció – amely egyébként a maga műfajában az eddigi legnagyobb mértékű a német vállalatok történetében – bejelentése után a VW részvényeinek árfolyama 5,2 százalékkal emelkedett, s megközelítette az 50 eurót. Számítások szerint a részvények 10 százaléknak a visszavásárlása a cégnek mintegy másfél milliárd euróba (1,29 milliárd dollár) kerül majd.

Hírek szerint a Volkswagen szeretné növelni tulajdonát a Scania svéd teherautógyárban. Ebben a vállalatban a VW jelenleg a részvények

18,7 százalékaival rendelkezik, ami a szavazatok 34 százalékaival egyenlő. Érdemes megjegyezni, hogy a brüsszeli Európai Bizottság felszólította Scania főtulajdonosát, a Volvót, hogy három esztendőn belül értékesítse tulajdoni hányadát a trösztellenes törvényeknek megfelelően.

Amennyiben a VW szavazati jogának aránya a Scaniában meghaladja majd a 40 százalékot, a svéd törvények értelmében ajánlatot kell tennie a 100 százalékos tulajdoni hányad megvásárlására. A német vállalatbirodalom valószínűleg készpénzzel fizet majd a Scania-részvényekért, anyagi helyzete ugyanis igen jó: a VW 7 milliárd euró készpénzzel rendelkezik, s gazdálkodásának éves mérlege is „kicsattanó egészségre” vall.

Nem zárható ki persze az sem, hogy a VW más felvásárlási célpontokat szemelt ki magának. Elemzők egybehangzó véleménye szerint szóba jöhet még az amerikai Navistar haszongépjárműveket előállító óriáscég, valamint az MAN teherautógyártó üzletága. Az sem kizárt, hogy a VW egy olyan vállalatot kebelez majd be, amely segítségére lehet az elektronikus kereskedelem létrehozásában.

nőtt, a 450 literes rakodóteret természetesen ledönthető hátsó üléstámlákkal lehet tovább növelni.

Érdemes külön felhívni a figyelmet olyan alapfelszereltségekre, mint a blokkolásgátlóval kombinált elektromos fékerelosztó, vagy az elektronikus működtetésű szervokormány. Ezek megjelenése csaknem kötelező jelleggel



FOTÓ: EURÓPA MOBIL - ARCHÍV

fogyaszt és kevesebb káros anyagot termel, mint elődje. Az 1,6 literes változatot még jobban átépítették: továbbfejlesztették ugyanis az elektronikusan vezérelt változtatható szelepvezérlésű rendszert, amit így VTEC-II-nek hívnak. A 110 lóerős erőforrás 9,2 másodperc alatt gyorsítja az új Civicet álló helyzetből 100 km/órás sebességre, végsebessége 195 km/óra, miközben átlagfogyasztása 6,5 liter száz kilométerenként.

Elsőként tehát a négyajtós változat mutatkozik be Magyarországon; az 1,4 literes alapváltozat négy millió forintba kerül, míg a szintén gazdagon felszerelt (légkondis) 1,6-os alapváltozatért 4,5 milliót kér az importőr. Az ötajtós, leginkább a kompakt buszlimuzinokéhoz hasonlítható belső kialakítású kivitel jövő év elején érkezik meg a hazai márkakereskedésekbe, míg a háromajtós változatra egészen őszig várni kell.

sít a hazai Suzuki

nyezetvédelmi előírások teljesítését igazolta az ISO 14001-es minőségbiztosítási elismerés. A napokban a Magyar Suzuki harminc dealere kapta meg a márkakereskedés működésének színvonalát igazoló ISO 9002-es elismerést. A cég tervei szerint a következő három évben minden magyar Su-

zuki-kereskedő meg fog felelni a nemzetközi szabvány szigorú előírásainak, amelyek között nemcsak az új autó értékesítése, az alkatrészek kereskedelme, hanem a javítás, a karbantartás, a használtautó-kereskedelem, de még a vizsgáztatás is minőség-ellenőrző vizsgálaton esik át. **TÓM**

2000. december 7., csütörtök

A VW terjeszkedési tervei Kínában

A Volkswagennek jó esélye van arra – miután Kína hamarosan felvételt nyer a világkereskedelmi szervezetbe –, hogy az ázsiai országban működő vegyesvállalataiban kivásárolja az ottani együttműködő partnercégek tulajdoni hányadát. Erich Schmitt, a VW Kínáért „felelős” igazgatósági tagja nemrégiben bejelentette, hogy erről a kérdésről konkrét tárgyalásokat folytatnak a vegyesvállalati partnerekkel.

Kínában tavaly csaknem 587 ezer személygépkocsit gyártottak, s ennek a mennyiségnek 53,6 százaléka az országban működő VW-vegyesvállalatok szerelőszalagjairól került le. A Shanghai Volkswagen nemcsak a német-kínai gazdasági kapcsolatok, hanem az ázsiai ország autóiparának is zászlóshajója. 1999-ben ez a cég adta az ország személykocsi-gyártásának 39,3 százalékát.

A VW szakértőinek véleménye szerint a tulajdoni hányad növelése a kínai érdekeltségekben egyúttal azt is jelentené, hogy számottevően javulna a beszállított alkatrészek, részegységek minősége. Ebben az esetben ugyanis a VW kizárólag önmaga határozhatná meg beszerzési forrásait, s a verseny nyomán számottevően javulna a kínai beszállítók termékeinek minősége is.

A kínai Jetta-gyár az ország autótermelésének 13,1, az Audi-üzem pedig 1,2 százalékát adta az elmúlt esztendőben. A VW-től származó értesülések szerint a cég a következő években mintegy 3 milliárd márkát (1,3 milliárd dollár) szándékozik kínai üzemeinek korszerűsítésére fordítani.

Kína csatlakozása a világkereskedelmi szervezethez kétélű fegyver a VW számára. Egyrészt nagyobb szabadsága lesz az alkatrészek és a részegységek beszerzésében, s a főlős kapacitásokat kihasználhatja exportkocsik készítésére a szomszédos országok számára, másrészt a cég piaci részesedése várhatóan csökkenni fog a gépkocsi-behozatal liberalizálása következtében. Minderre akkor kerül sor, amikor az előrejelzések szerint a magánkocsik piaca már középtávon meghaladja majd az egymillió darabot.

GGY

2000. december 7., csütörtök

T

Az idén tavasszal bemutatott sportos Opel Coupe a cég szándékai szerint a hosszú éveig igen sikeres Calibra megszüntetése után keletkezett űrt hivatott betölteni. A szerep vállalása most lett teljes, amikor piacra lépett a Calibrában 1992-ben debütált turbómotor utóda is. Az új Opel Coupe Turbo a GM-érdekeltségű német autógyár „élményautója” lehet, hiszen a sportos teljesítmény mellett tökéletes biztonságtechnikát és hibátlan komfortot is kínál.

Tar András

Az Opel az Európa-szerte egyre dinamikusabban fejlődő kupé-autók kategóriájában még intenzívebb piaci versenyre számít év végén megjelenő sportos csúcsmoddjével, a Coupe Turbóval. A tavasszal elindított új sorozatban eddig két erőforrás szerepelt, az 1,8 literes 125 lóerős ECOTEC alapmotor, illetve a 147 lóerős 2,2 literes könnyűfém ECOTEC aggregát. Mindkét motor jól illeszkedett a speciális igényekre tervezett kocsinhoz, igazi „nagy ágyúnak” azonban a most piacra lépő 190 lóerős, turbófeltöltős 2 literes erőforrás számít, ami 245 km/óra végsebességre és 7,5 másodperces gyorsulásra készíti az egyébként hiánytalan komforttal felszerelt, limuzin méretű sportkocsit.

Az új erőforrással a rüsselsheimi tervezők bebizonyították, hogy a turbófeltöltő és a benzinmotor párosítása ugyanolyan sikeres lehet, mint a dízelek esetében. Ehhez egy sor szellemes fejlesztést hajtottak végre. A lényeg ezúttal az integrált turbórendszerben keresendő, ahol a kipufogócsonkot és a turbina különleges házat egyetlen modulban egyesítették. A megoldás előnyei a súly és a terjedelem csökkentésén túl az áramlási útvonalak lerövidülésében és a hőveszteségek minimalizálásában je-

Főnöki fizetéscsökkentés

00. 12.
7.

a Mitsubishinél

Gonda György

A Mitsubishi Motors igazgatótanácsa döntése értelmében Katsuhiko Kawasoe elnök fizetését október hónapra 40 százalékkal csökkentették. (Érdemes megjegyezni, hogy a vezérigazgató számára október volt az utolsó munkahónap az autóiipari óriáscégnél, miután egy botrány nyomán lemondásra kényszerült.)

Az alelnökök fizetését az igazgatóság 35 százalékkal mérsékelte, a többi felsővezető pedig 20-30 százalékkal soványabb bért vehetett fel októberben, mint egy hónappal korábban. Az igazgatóság tagjai sorába választott októbertől három DaimlerChrysler-vezetőt. Ismeretes, hogy a DaimlerChrysler már most rendel-

kezik tulajdoni hányaddal a japán autóiipari cégben, amelyet szeretne mielőbb 34 százalékra bővíteni.

A DaimlerChrysler egyébként nemcsak Japánban igyekszik pozícióit erősíteni: 428 millió dollárért 10 százalékos részesedést vásárolt Dél-Korea első számú autógyártó vállalatában, a Hyundaiban. A német-amerikai vállalatbirodalom a Hyundait arra szeretné felhasználni, hogy erősítse piaci bevételét az ázsiai térségben: mindenekelőtt a hasznójárművek értékesítését szeretné fokozni a régióban. Jürgen Schrempp, a DaimlerChrysler és Chung Mongkoo, a Hyundai Motors elnöke nemrégiben már egy 50-50 százalékos tulajdonban lévő vegyesvállalat létrehozásáról tárgyalt.



Jellegzetes Opel-vonásokkal körvonalazott időtlen forma jellemzi

lentkeztek. Mindezek eredményeként sikerült megnövelni a feltöltő rendszer, illetve a motor hatásfokát. Az új technikával megépített benzinmotor remek paraméterekkel rendelkezik; a 190 lóerős teljesítmény mellett produkált 250 newtonméteres nyomatékmaximum szinte az egész fordulatszám tartományban, 1950-től 5300-ig rendelkezésre áll, vagyis a kocsi „turbólyuk” nélkül, szin-

te aljáraatról is képes dinamikusan felgyorsulni. A tervezők további új megoldásokat is csatorba állítottak a Coupé modell turbós változatánál. Ilyenek például az alumínium-szilícium ötvözetű dugattyúk, amelyeket olajsugarakkal hűtenek, s amelyek a csendes üzemmód mellett rendkívül gyors hőelvezetéssel és nagy mechanikai szilárdsággal rendelkeznek. Az új erőforrás

A 206-os „röpíti” a Peugeot-t

Az első félévi gazdasági eredmények tanúsága szerint Európa második legnagyobb autógyártója, a Peugeot Citroën 39 százalékkal növelte nyereségét. A profitnövekedés két fő okra vezethető vissza: egyrészt igen jó konjunktúra uralkodik a francia autópiacon, másrészt kiemelkedő a 206-os modell értékesítése. (Az első félévben a párizsi központú cég nyeresége 755 millió euró – 669 millió dollár – volt, 212 millióval több, mint egy esztendővel korábban.)

A Peugeot bevételeinek mintegy harmada a hazai értékesítésből származik. Miközben az első félévben a francia autópiacon a fizetőképes kereslet 16 százalékkal bővült, a Peugeot zászlóshajója a két évvel ezelőtti piacra dobott 206-os modell lett, amelyből az első félévben 355 ezer darab talált gazdára. Ez a mennyiség 32

százalékos növekedést jelent az előző év azonos időszakához képest.

Autóipari szakértők egybehangzó véleménye szerint a 206-os modell értékesítéséből származó bevétel jövőre éri el a csúcst. De a Peugeot „tarisznyájában” már most van néhány olyan új modell, amelyek továbbra is fényes jövőt biztosíthatnak a cégnek. Egy elemző szerint a 206-os csak a kezdőpont, hamarosan a Peugeot egymás után jelenik meg a piacon új modelljeivel, így a mostani lendület nem törik majd meg.

Az első félévben a Peugeot értékesítése 22,5 milliárd euró volt, ami jócskán meghaladja az egy évvel korábban regisztrált 19 milliárdot. Ez az eredmény egyben azt is jelenti, hogy egy esztendő alatt a Peugeot részesedése az európai személyautó és könnyűgépjár-

mű piacon 12,2-ről 13,4 százalékra növekedett.

Az elmúlt években a Peugeot és a Citroën sikeresen integrálta a gyártási platformokat, s ennek nyomán jelentős költségsökkentést sikerült elérni. Ugyanezt a célt szolgálta a részegységek és számos alkatrész egységesítése is, valamint a Peugeot és a Citroën kutatási és fejlesztési erőforrásainak megosztása. Az autógyár jelenleg a bevételek 3,6 százalékát fordítja kutatási és fejlesztési tevékenységre. A szakértők szerint ismét erősödőben van a Citroën márkanév, amit az is bizonyít, hogy nagy piaci sikernek bizonyult a Picasso egyterű. Az első félévben a Peugeot összesen 1,45 millió gépjárművet értékesített, ezen belül a Peugeot-k eladásai 11,3, a Citroëneké pedig 12,7 százalékkal bővültek. GGY

Európa-klub. 20.00 Rendkívüli kiadás. 20.30 Ingalatlanpiaci körkép. 21.30 Színházi látcső – kulturális riportműsor. 22.00 ATV Híradó. 22.30 Lapszemle. 22.40 Csütörtöki turmix. 23.10 Ferő korcsmája. 0.00 Műsorzárás. Himnusz.

HBO

6.30 Látástól Mikulásig. 8.00 Egyes beszéd. 9.30 Csúcsformában. 11.05 Hollywoodi csemegék –

FORGASZKÖZBEN
FORGASZKÖZBEN
FORGASZKÖZBEN

ügy

EFONON

! óráig, hétvégén 8–20 óráig

70-4707

INGYENES!

számot és diktálja le munkatársunknak
letése szövegét, amely 140 karakternél

Truk lagúna világháborús emlékei. 15.00 Állati élel. Leopárdok és oroszlanok. 16.00 Szép otthonok. Kortárs vidéki építészet. 16.30 Libanon ízei. Bejrút, 2. rész. 17.00 Scientific American. Áltudományosság. 18.00 Állatfajok őrangyalai. Tico és a hiénakutyák. 18.30 Négy lábú páciensek. 19.00 Az élet hullámai. A Kaliforniai-öböl és -félsziget – Az érintetlen vidék. 20.00 Az atomkorszak. Jimmy Carter reményei. 21.00 Pánik. 22.00 Mindig maga-

1.00 Az őserdők hősei (mb.). 2.00 Glória halála (mb.). 3.00 Borzongás, 12.: A sarkkőrön túl (mb.). 3.30 Kutatás az óriás langusza után (mb.). 4.00 Kanzi, 2. (mb.). 5.00 ...és azután nyomuk veszett (mb.).

Budapest Tv

A Budapest Televízió műsora az AM-mikro 47-es csatornáján, a fővárosi kábelhálózatokon és a Százhalombattai Városi Tv műsorán.

RÁDIÓM

Kossuth

5.00 Reggeli Krónika. 9.00 és minden órák hírek, időjárás. 9.04 Napközben. 11.05 A Szabó család. (Ism.) 11.35 Téli könyvvásár, 2000. 12.00 Déli Krónika. 12.40 Ki nyer ma? 12.50 Törvénykönyv. 13.05 Vendég a háznál. 13.20 Adventi népelemek. 13.30 Tanúim lesztek! 14.04 Öt perc a rádióról – mindenkinek. 14.09 Klasszikusok mindenkinek. 14.35 Téli könyvvásár, 2000. 14.55 Aranyalap. 15.05 Szóljon hozzá! 16.00 Délutáni Krónika. 16.20 Hasznos tudnivalók. 16.25 Felhang. 17.00 Hírek, időjárás. 17.05 Magyarországról jövők... 18.00 Esti Krónika. 19.05 Sportvilág. 19.30 Jó éjszakát, gyerekek! 19.40 Téli könyvvásár, 2000. 20.00 Hírek, időjárás. 20.04 Hagyományápolók. 20.30 Határok nélkül. 21.00 Hírek, időjárás. 21.04 Műsorajánló. 21.05 Gazdaságról mindenkinek. 22.00 Késő Esti Krónika. 22.30 Iskolapédia – csak felnőtteknek. 23.00 Hírek, időjárás. 23.04 Különböző korok Bach-képei. 0.10 Himnusz

Pető

4.25 Rákóczi-epid. 4.30 Híli dallamok. 5.55 Állomásker. 6.03 Kívánságreggel. Közbe. 8.00 Hírek, időjárás, közle. 9.00 Délelőtt. Közben: Óránlekedés. Kb. 9.01 Hírperc. 9.40 Gordiusz plusz. 9.50 A ti vendég. 10.50 Zöld jelzés. Korkérdés. 12.00 Jó ebédhe. li. Kb. 13.01 Hírek, időjárás, jelentés. 14.00 Kabarécstírás. 15.05 és 16.00 Közle. Kb. 17.01 Hírek, időjárás. 18.01 Kölyökrádió. 18.30 Hírek, időjárás. 19.04 Un. 21.00 Hírek, időjárás. 21.04 Színpada. 22.00 Modem. 23.00 Hírpercek. Benne: sp. zás. 0.00–4.24 Éjfél után. rás. 3.03 Csak indul kis emlé

Egyötöd GM-részesedés a Suzukiban

A General Motors az eddigi tízről húsz százalékra növeli részesedését a világ első számú kisautógyárában, a Suzuki Motors Corp.-ben. A tulajdoni hányad növekedését a GM 653 millió dolláros befektetése tette lehetővé, s célja, hogy elősegítse a világ legnagyobb autógyári cégének további terjeszkedését Ázsiában. Az ügylet nyomán ugyan a Suzuki megőrzi önállóságát, de a GM-csoport tagjává válik.

A General Motors az ázsiai autópiacon jelenleg 4 százalékos piaci részesedéssel rendelkezik, s a vállalatbiro-

dalom egyik stratégiai célja, hogy 2004-ig ezt a részesedést 10 százalékra növelje. Ennek megvalósításában jelentős szerep vár a Suzukira, amely vegyesvállalati megállapodások révén jelentős gyártókapacitást tudhat a magáénak Indiában és Kínában.

A GM tulajdoni hányadának megkészszerzése tőkeemeléssel történt, vagyis a Suzuki 61,5 millió új részvényt bocsátott ki. A tőkeemelésből származó bevétel egy részét első új, közös fejlesztésű autójuk gyártásának megindítására fordítja a Su-

zuki és a GM. A tervek szerint 2001 szeptemberében kezdik el gyártani az egyik japán Suzuki-üzemben a Chevrolet márkánévvel forgalomba kerülő négykerék-hajtású kiskocsit.

Az új kocsik ára viszonylag alacsony lett az elsőként megcélzott japán és ázsiai piacokon, ugyanis a hobbiterepjáró a Suzuki bevált és gyártásban lévő alvázára és motorjaira épül, csak karosszériája tér majd el a jelenlegi modellektől.

Napjainkban a GM tulajdonában van az Isuzu Motors

részvényeinek 49 százaléka, valamint a Subarukat előállító Fuji Heavy Industries 21 százaléka is.

A márciusban zárult pénzügyi évben a Suzuki 1273,9 ezer milliárd jenes árbevétel mellett 12,7 ezer milliárd jenes adózott eredményt ért el, mintegy 50 százalékkal többet mint egy évvel korábban. A pénzpiacok egyébként meglehetősen kedvezően értékelték a két cég döntését: a hír bejelentése után a GM részvényeinek árfolyama csaknem 2, a Suzukié pedig 7,1 százalékkal emelkedett. GGY

tozat sorozatgyártása a termelés megduplázódik – jelentette be Jonathan Browning a Jaguar Cars ügyvezető igazgatója. Érdekes adalék az X-Type-ről szóló hírhez, hogy a magyarországi vezérképvislet is átlagon felüli érdeklődésre számít. Vadas Tamás igazgató szerint a nekünk szánt mintegy ötven darabos szállítmányt az utolsó darabig elővételben tudják eladni. Végleges árral egyébként nem tudott szolgálni, mint mondta, valószínűleg 10 millióról startol majd a kompakt sportlimuzin.

BMW- visszahívás



Európába tart a Mazda?

A gyártási kapacitás 5-10 százaléka áttelepül Hirosimából

A Mazda vezetése bejelentette, hogy a cég – amelyben a Ford 34 százalékos tulajdoni részesedéssel rendelkezik – az euró tartósnak ígérkező gyengélkedése miatt termelése egy részét át kívánja helyezni Japánból Európába.

Gonda György

Szakértők véleménye szerint a Mazda meglehetősen késésben van, az európai áttelepülésről szóló döntést már korábban meg kellett volna hoznia a cégvezetésnek.

Az autógyártó – amelynek az ázsiai szigetországon kívül gyakorlatilag nincsen termelése – számításai szerint az elmúlt évben a céget mintegy kétmilliárd dollár veszteség érte a valuták „mozgása” miatt. A hirosimai székhelyű cég még az idén döntést hoz arról, hogy áthelyezi-e termelése egy részét kontinensünkre. S miközben a jen-euro átváltási árfolyam egyre romlott, a Mazda-részvények tőzsdei ár-

folyama is fokozatosan zuhant. Hírek szerint 2003-tól a Mazda 323-as és 626-os modelljeit a németországi vagy a belgiumi Ford-üzemben is gyártják, s szó van arról is, hogy Hirosimában is megkezdik a Focusok előállítását. Elemzők véleménye szerint a hirosimai évi 1,1 millió darabos gyártási kapacitás 5-10 százalékat telepítik át Európába, s évi 50 ezer Focus készül majd Japánban a hazai és az ázsiai piac számára. Ez egyben azt is jelenti, hogy a Mazda hirosimai gyáranak kapacitáskihasználtsága jelentősen csökkenni fog, ami elbocsátásokkal is járhat. Ez utóbbit a Ford igencsak nehezen fogadhatná el a szakszervezetekkel,

amelyekkel egyébként jó kapcsolatokkal rendelkezik négy év óta, amikor tulajdonrészlet szerzett a Mazdában.

Ismeretes, hogy a Mazda ki van téve a valutaárfolyamok mozgásának, miután alig rendelkezik gyártási kapacitással Japánon kívül, ráadásul sokkal inkább függ a külföldi értékesítések alakulásától, mint a többi japán autógyár. (Jelenleg igen kis mennyiségben szereznek össze Mazdákat a Ford nagy-britanniai, dagenhami üzemében.)

Európa a Mazda legnagyobb külföldi piaca, amely kiviteléből 42 százalékkal részesedik, hazai termelésének pedig 28 százalékat „szívja fel”. (A Toyota, a Honda és a Nissan esetében Európa részaránya a teljes értékesítésben nem haladja meg a 10-15 százalékot. Viszont tudnivaló, hogy a Mazda mindhárom

versenytársa az Európában értékesített autóinak több mint felét Európában is gyártja.) E számok tükrében ráadásul a Mazda számára nemigen van más lehetőség, mint az európai gyártás mielőbbi beindítása.

A gyenge euró miatt a cégvezetés nemrégiben csökkentette a várható éves profit-előrejelzést 36,5-ről 20 milliárd jenre. Az euró gyengélkedéséből fakadó veszteségek részben ellensúlyozhatók a termelési és az értékesítési költségek csökkentésével és az árak csekély mértékű emelésével, de a végső megoldás mégiscsak az európai gyártás mielőbbi beindítása lenne.

Tavalyi adatok szerint a Mazda Japánban 344, Észak-Ameriában 297, Európában 241, Ázsiában és más térségekben 131 ezer gépkocsit értékesített.

Autók és

2000. november 23., csütörtök

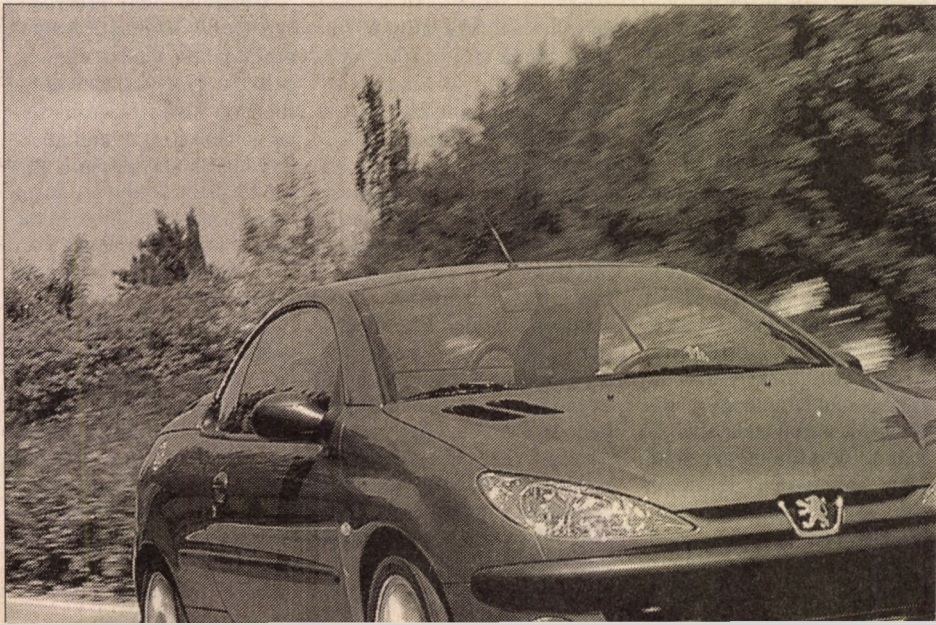
Egy francia autó sok élve

Jövőre érkezik a Peugeot 206CC – kupé és kabrió

Fél évvel a 206-os Peugeot premiere előtt a franciák a genfi autószalonon bemutattak egy olyan prototípust, amely egyértelműen azért készült, hogy még inkább felerősítse a hírverést a 206-os körül. A koncepcióautó legnagyobb érdekessége a Mercedes SLK-éhez hasonlítható tető, amely néhány másodperc alatt automatikusan eltűnik a csomagtartóban. A kupé-kabrió fogadtatása telitalálatnak minősült, így a Peugeot „kénytelen” volt megvalósítani a tervet; a 206CC jövő tavasztól már nálunk is kapható.

Tóth Milán

Ki ne vágyrna arra, hogy kelle-



Nissan-tervek Braziliában

Az igencsak eladósodott Nissan jelentős beruházások révén kívánja megvetni lábát a világ egyik legígéretesebb autópiacon, Dél-Amerikában. A japán cég a közelmúltban bejelentette, hogy a következő években összesen 300 millió dolláros beruházást tervez Braziliában, együttműködve egyik tulajdonosával, a Renault-val. (Ismeretes, hogy a Renault tavaly 36,8 százalékos tulajdoni hányadot vásárolt a Nissanban.)

A Renault Curitibaiban rendelkezik egy gyárral, s a tervek szerint a Nissan elsőnek itt hajt végre 90 millió dolláros beruházást, nevezetesen kisteherautókat előállító gyártósort létesít. A japán cég a következő öt esztendőben öt új termékkel kíván megjelenni a térségben. Az évi 50 ezres kapacitással rendelkező Curitiba-gyárgyan a tervek szerint 20 ezer Frontiért gyártanak majd.

Braziliában a Renault és a Nissan beszállítói 90 százalékban azonosak lesznek. Ugyanakkor a japán cég saját márkakereskedői hálózatot hoz létre az országban: márkakereskedőinek száma a tervek szerint jövőre 40, 2003-ban pedig 120 lesz.

Argentínában és Uruguayban viszont a Nissan a Renault márkakereskedői hálózatra kíván támaszkodni a gyártásban, a marketingben, az értékesítésben, a szervíztevékeny-

ségben, valamint az új kocsik megvásárlásának lakossági finanszírozásában. Érdemes megjegyezni, hogy a Nissan Mexikóban is a Renault ottani termelési infrastruktúráját akarja igénybe venni saját autók gyártásához. A két autógyártó egyébként többnyire már egyesítette marketing és értékesítési tevékenységét Európában és Japánban. A globális szinergia a két cég számára 500 millió dolláros megtakarítást eredményez, s ez az összeg a tervek szerint 2005-re eléri majd a hárommilliárdot.

A Nissan 2010-től már évi 150 ezer darab járművet szándékozik értékesíteni Braziliában, Argentínában, Paraguayban és Chilében, az úgynevezett Mercosour térségben. (Idén a négy országban várhatóan 4000 Nissan-kocsi talál majd gazdára.) Ebben az övezetben a cég 2010-re 4 százalékos piaci részesedést akar elérni.

A Renault ugyancsak igen agresszív terjeszkedést folytat a Mercosour-térségben: ott 1996 óta 1,5 milliárd dolláros beruházást hajtott végre, s jelenleg az új autók piacának 6,3 százalékát tudhatja a magáénak. A cég reményei szerint ez a részesedés 2005-ben már eléri majd a 11 százalékot. A Mercosour-térség a világ negyedik legjelentősebb autópiacon. Az Egyesült Államok, Japán és Európa után. GGY



FOTÓ: TÓTH MILÁN

Beszámolónk a párizsi

Gazdag ősz

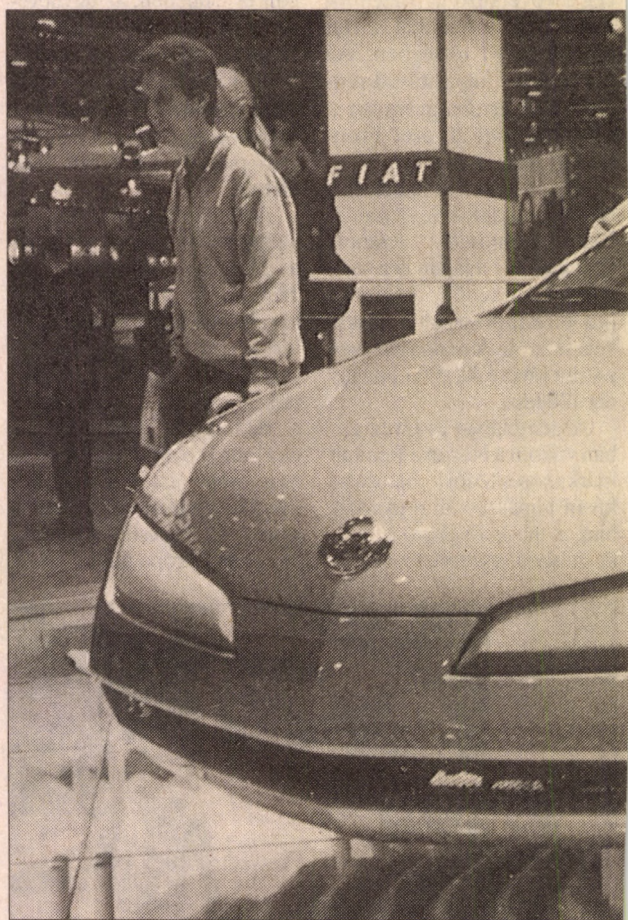
Párizsban, mint a világ legtöbb autókiállításán, két évente találkozik egymással az autóipar és a nagyközönség. A francia szalon idei mottója az innováció, s ennek megfelelően óriási parádét láthat október 15-éig a nagyközönség. Összesen mintegy félszáz újdonságot jegyezhetünk fel. Ezek túlnyomó többségéről már hallhattunk, ám élőben még nem mutatták be. A gyártók azonban kitettek magukért, hiszen 15 olyan különleges jármű is megjelent Párizsban, amelyekről gyakorlatilag senki sem tudott.

Tóth Milán/Párizs

Két évvel ezelőtt a párizsi autószalon két szakmai napján összesen 7500 újságíró látogatott ki a kiállításra. A további 14 napon összesen 1251000 érdeklődő járta végig a standokat. Idén még ennél is nagyobb érdeklődésre számítanak a rendezők, illetve a csaknem harminc országból érkezett kiállítók. A szalon sikerét ígéri, hogy szinte min-

végsebességet engedélyez. A bennfentesek láthatták a négykarikás márka legújabb gyermekét, az új A4-est is, ám ezt a kocsit ezúttal eldugták a nagyközönség elől.

A BMW standján a Z9-es elnevezésű koncepcióautó kabrió változata jelentette az igazi újdonságot. Ennek ellenére a stand, sőt talán a szalon sztárja egyértelműen az új Mini volt, amit a szakma most láthatott élőben elsőként.



Nissan Fusion, az új Primera előfutára. A forma alig, de a műszaki

den gyártó igyekezett szenzációt bemutatni a látogatóknak, így közel ötven újdonságnak örülhetnek az autók sze-

A kultuszautó új változata azonban sokaknak csalódást okozott, pontosan akkorát, mint a új Bogár a régi bogara-

Új úton halad tovább *2000. okt. 5.*

Nagy-Britanniában a Honda

A Honda Europe vezérigazgatója, Minoru Harada a közelmúltban a Financial Times hasábjain bejelentette, hogy a japán autógyár brit hídfőállásán egyrészt folytatódik a korábban megkezdett kapacitásbővítés, másrészt a swindoni üzemben még az idén beindul a sportkocsi gyártása.

Ez utóbbira két ok miatt kerül sor: a piacon jelentős kereslet mutatkozik a Honda sportkocsi iránt, ugyanakkor a folyamatos bővítések nyomán a swindoni gyáróriásban átmeneti kapacitástöbblet várható.

A Honda 130 millió font beruházással korszerűsíti meglévő gyártósorait Swindonban, s a jelenlegi gyár mellett új üzemet is létesít 450 millió font investálásával. A tervek szerint az új gyárban a széritermelés 2002-ben kezdődik.

A vezérigazgató úgy véli, az erőteljes beruházási tevékenység, valamint a sportkocsi gyártásának beindítása egyértelműen jelzi a Honda elkötelezettségét Nagy-Britannia irányába. Ennek egy másik megnyilvánulása, hogy újabb ezer dolgozót vesznek fel a már a swindoni Hondánál alkalmazott 3100 mellé.

A sportkocsi gyártás beindítása egybeesik az Accord és a Civic modellek termelésének visszafogásával Swindonban. Jövő ápriliséig a Honda Nagy-Britanniában 20 ezer sportkocsit szándékozik előállítani, s gyakorlatilag ugyanebben az időszakban 20 ezer egységgel, 40 ezer darabra csökken az Accordok gyártása. A jelenlegi pénzügyi évben az előzőhöz képest ugyan csak 20 százalékkal kevesebb, vagyis 40 ezer Civic kocsit előállítását tervezik, ami kissé

furcsán hat a márka ismerői számára, hiszen a szóban forgó modell utódját éppen az elmúlt napokban mutatták be.

A Honda brit beszállítói – amelyek nagy része a Rovernek is szállít – nagyobb termelés-visszafogásra számítottak, így üzletmenetüket nem érinti nagyon kedvezőtlenül a mostani, a Honda szerint átmeneti lejtmenet.

Harada vezérigazgató pedig arra büszke, hogy cége azon kevesek közé tartozik az iparágban, melyeknél az új modellek gyártásának beindítása meglehetősen rövid időt igényel. Sportkocsikkal együtt a Honda idén Nagy-Britanniában százezer autót állít majd elő, tízezerrel kevesebbet, mint egy évvel korábban. A jelenlegi gyártókapacitás éves szinten százötven ezer kocsit előállítását tenné lehetővé. GGY



Ahogy az abszolút bajnok, ifj. Tóth János már az utolsó előtti versenyen bebiztosította első helyét az idei magyar versenysorozaton, úgy az A6-os kategóriában Citroën Saxo KitCar-ral küzdő másik magyar "profi", Kesjár János is idő előtt pontot tett a vitás

kérdésekre. Az 1600 köbcen-timéter alatti, kétkerék-meg-hajtású kocsik mezőnyében induló piros Citroën egy sor nagyobb masinát maga mögé utasítva lett bajnok. A citroenes legénységet támogató két fő szponzor, a Citroën Hungária és a Total üzemanyag-

cég az idő előtti sikeren felbúzdulva most egy ráadás jutalmjátékkal ajándékozta meg Kesjár Jánost és navigátorát, Takács Attilát. Novemberben a 10-es szorzójú, EB-futamnak számító osztrák Semperit ralin állhatnak rajt-hoz a Saxo KitCar-ral. *BB*

Piacról piacra

Használtat milliókért?

Zelman Ferenc

Megoszlanak a vélemények arról, hogy érdemes-e milliókat kifizetni egy használt autótért, vagy inkább kicsivel

séig. Mérlegelni kell az is, hogy a kiválasztott típus mai új ára mennyivel haladja meg a kinézett modellt.

Nézzünk egy a BWV 525 TDS '98-as kiadású két és fél

ezzel a különbséggel ezt a típust megvenni. Ha egy autótípus mai új ára nem haladja meg az ötmillió forintot, akkor annak egy hároméves használt típusé, arányaiban keve-

Csökken az autóiipari beszállítók száma

2000. okt. 5

Az európai autóiipari alkatrész- és részegységgyártók szövetségének legfrissebb előrejelzése szerint a jelenlegi 2000-ről akár 150-re csökkenhet a globális jelentőségű beszállítók száma 2008-ra.

A mintegy 2500 céget tömörítő szakmai szövetség véleménye szerint a beszállítók számának várható drámai visszaesése azzal magyarázható, hogy az autógyártók beszerzéseiknél a jövőben a nagyobb cégeket részesítik majd előnyben.

A szövetség adatai szerint tavaly az autóiipari alkatrészek

és részegységek világpiaca 13 százalékkal bővült, s elérte az 1054 milliárd dollárt. A statisztikák tanúsága szerint minden egyes új gépkocsihoz a beszállítók 817 dollár értékben értékesítettek az autógyárak számára alkatrészeket és részegységeket, a szervizek számára pedig 237 dollár értékben. Az előrejelzések szerint az autógyártók a jövőben növelni fogják gépkocsijaik „külső” tartalmát, vagyis fokozzák vásárlásaikat beszállítóiktól, s ezzel a jelenleginél több és nagyobb műszaki felelősséget delegálnak irányukba.

Szakértők elemzése szerint a következő években az autóiipari alkatrész- és részegységgyártók néhány óriáscég köré polarizálódnak majd. Ilyen hatalmas, világméretű „pólusnak” tekinthető többek között az amerikai Delphi Automotive Systems, a német Robert Bosch, valamint a Visteon, amelyet nemrég választottak le a Fordról. A Visteon várhatóan már a közeljövőben jelentős mennyiségű komponensgyártó céget fog felvásárolni, hogy ezzel is csökkentse függőségét a Ford-beszállításoktól.

Az elmúlt 10 esztendőben az erőteljes felvásárlási és összeolvadási tevékenység nyomán 30 ezerről 8 ezerre csökkent az autóiipari alkatrész- és részegységgyártók száma. Ez utóbbiak közül mintegy kétezer tekinthető élvonalbeli, globális cégnek, a többi pedig inkább regionális, második-harmadik vonalbeli vállalat. A szakmai szövetség úgy látja, hogy a világ vezető autógyártói további versenyképes növekedésének alapfeltétele a független beszállítói háttér dinamikus és nyereséges növekedése. GGY

netstabilizációs szerkezetekkel ellátott gépkocsik futottak próbaköröket, 50 százaléokban elhasznált, illetve vadonatúj amortizátorokkal. Ha a jó úttartást és a kényelmes haladást biztosító szerkezet már nem áll a helyzet magaslatán, az autózás több egyszerű egyszerű művelete, például a fékezés, a gyorsítás és a kanyaro-

bizonytalanra való kormányzás.

Még drámaibb módon romlik a stabilitás az úgynevezett kikerülő manővereknél. A teszt egyik feladata az volt, hogy 80 kilométeres sebességnél úgy kellett egy akadályt kikerülni, hogy közben a kocsit meg is kellett állítani. A felerészben elhasznált

szakemberek a teszt kapcsán elmondták, hogy a lengéscsillapítókat 20 ezer kilométerneként feltétlenül ellenőriztetni kell, mert a folyamatos elhasználódást az autóvezető nem veszi észre. Az ok nagyon egyszerű: a romló nettulajdonságokhoz ugyanis automatikusan alkalmazkodunk. TA

Novemberi jutalomjáték

FOTÓ: KLIMA



Elektronikus beszerzés a VW-nél

2000.
Szept. 21.

Európa első számú autógyártója, a Volkswagen bejelentette, hogy megtette az előkészületeket beszerzéseinek átszervezésére. A részegységek, alkatrészek és egyéb kiegészítők megvásárlása saját online „piactéren” át történne a jövőben.

Gonda György

Az elektronikus kereskedelem egyelőre egyoldalú, vagyis csak a VW beszerzéseire – tehát értékesítési tevékenységére nem – vonatkozna. A bejelentés érezhető zavart keltett az autógyártásban, ahol még meglehetősen nagy bizonytalanság uralkodik az elektronikus beszerzés lehetőségeit és jövőjét illetően. (Szakértők véleménye szerint egyelőre nem mérhető fel teljes mértékben, miként érinti majd a VW terve az európai autógyárakat és a beszállítókat.)

A Volkswagen a bejelentett tervek szerint stratégiai szövetséget hoz létre az IBM-mel, az Aribával és az i2 Technologies céggel egy saját elektronikus (számítógépes) beszerzési piactér létrehozására. Ezzel a tervvel a VW meg is válaszolta amerikai versenytársai korábbi meghívását, hogy csatlakozzék az általuk létrehozott elektronikus beszerzési piachoz.

Ismeretes, hogy februárban a General Motors, a Ford és a Daimler-Chrysler nyilvánosságra hozta azt a tervét, amelynek értelmében együttesen kívánják lebonyolítani évi összesen 250 milliárd dollár értékű beszerzéseiket. A beszerzési szövetség „szíve” egy közös elektronikus hálózat, ahol koordináltan tudnak fellépni beszállítóikkal szemben és jobban érvényt tudnak szerezni anyagi és stratégiai érdekeiknek. A VW már folytatott megbeszéléseket a három amerikai autógyártó óriáscég új beszerzési szövetségével, de a tárgyalások nem jártak sikerrel, ugyanis a

német autógyártó nem kíván kisebbségi tulajdonos lenni, s nem elégszik meg a 25 százalékos tulajdoni hányaddal. Garcia Sanz, a VW beszerzéseikért felelős igazgatósági tagjának véleménye szerint a három amerikai autógyártó online hálózata elsősorban az amerikai igények kielégítésére szabott. Szakértők elemzése szerint a VW olyan súllyal rendelkezik Európában, hogy az általa létrehozandó virtuális beszerzési piac komoly versenytársa lehet a detroiti hármakénak is. Azt is hangsúlyozzák, hogy a VW önálló akciója meglehetősen jellemző a cégre, s a beszállítókat várhatóan nagyobb erőfeszítésre ösztönzi majd mind a minőség, mind pedig az ár szempontjából.

1999-ben a VW 100 milliárd márkát fordított alkatrészek, részegységek és egyéb termékek beszerzésére. Az előrejelzések szerint a cég elektronikus beszerzési piaca 2001 első felében lesz teljes egészében működőképes. A VW illetékesei kiemelték, hogy az elektronikus piac mindenki számára – autógyártók és beszállítók – nyitva áll majd. A Fiat – miután stratégiai szövetségre lépett a General Motorsszal – várhatóan az amerikai beszerzési szövetséghez fog csatlakozni, s hírek szerint hasonló lépésre készül a Renault is. A többi vezető nyugat-európai autógyártó a jelek szerint egyelőre kivár, s nem kötelezi el magát egyik szövetség irányába sem.

Ipari szakértők véleménye szerint az online beszerzési piacok révén akár ezer dollár is megtakarítható autonként az alkatrészek és részegységek beszerzése során. Az összeg nagysága nagymértékben függ a gyártáshelyezés mértékétől, valamint a beszállítók „elektronikus piaci” részvételétől. Ahhoz nem férhet viszont kétség, hogy az elektronikus piacok elterjedése további nyomást jelent a beszállítók irányába árai csökkentésére.

Hatvan lakóinak egy része azt kívánja, hogy a sztráda városukat elkerülő szakaszát ismét díjmentesen vehessék igénybe az autósok. Nagyobb nyomtatékot úgy adtak elvárásuknak, hogy forgalomlassító demonstrációt tartottak. A közlekedési tárca vezetőjéhez küldött levelükben a tiltakozók kijelentették: a forgalom tűrhetetlen mértékű lett Hatvanban, és a környűri építése már nem halasztható.

Szajlai Csaba

Forgalomlassító demonstrációt szerveztek az elmúlt napokban a hatvaniak, mert az M3-as autópálya díjasítása nyomán még terheltebb lett az egyébként is zsúfolt Zagyva-parti település úthálózata. A polgárok azt kívánják elérni, hogy a sztráda Hatvant elkerülő szakaszát ismét díjmentesen vehessék igénybe az autósok. Hozzáértők szerint nem halogatható sokáig a legalább kétmilliárd forintba kerülő környűri megépítése.

A kezdeményezés szervezője az Összefogás Hatvanért Egyesület és a hatvani környezetvédő mozgalom volt. A tiltakozók azt szeretnék elérni, hogy a későbbiekben a sztráda Hatvant elkerülő útszakaszát, mely gyakorlatilag a 21-es főút és Kerekharaszt

között található, díjmentesen vehessék igénybe az autósok. Amennyiben az illetékesek nem veszik „komolyan” a demonstrációt, úgy ezt az ősszel még több alkalommal is megismétlik – mondták lapunknak a tiltakozók, akik nyílt levelet is intéztek Nógrádi László közlekedési miniszterhez. Ebben ez áll: „A zaj, a kipufogógáz megkeseríti mindennapjainkat, veszélyezteti egészségünket, miközben a hatalmas járművek közvetlenül fenyegetik biztonságunkat, gyermekeink életét. Mindezt nem tűrhetjük tovább. Úgy véljük, az Európai Unióhoz való csatlakozásra készülve a hatvaniaknak is joguk van az európai színvonalú léthez, komforthoz, biztonságához. Mint embereknek pedig jogunk van az egészségünkhöz.”

A mostani közlekedési tárca elődje 1997-ben azt az ígéretet tette, hogy állami forrásból megoldódik a város termentesítése egy környűri építésével, amely összekötné a 32-es szolnoki utat a Salgótarján felé vezető 21-es szakasszal. A jelek szerint erre nem került sor, noha a kétmilliárd forintos beruházás műszaki dokumentációi információink szerint már elkészültek, és az érintett terület tulajdonosai is hajlandóságot mutatnak a tulajdonviszonyok rendezésére.

Kilátás a Magas-Tátrára

Az új bükki kilátó, amely Szilvásvárad felett épült, már fogadja a szép őszi tájképek kedvelőit. Az építményből tiszta időben a Magas-Tátra csúcsai is előbukkannak.

A Kalapat-hegy tetején épült turisztikai létesítmény harminc méter magas. A toronyban tizenkét pihenőszintet alakítottak ki. A száz négyzetméteres panorámaszinten, tizenhét méter magasságban, egyazon időben hatvan látogató gyönyörködhet a kilátásban. Várhelyi András országgyűlési képviselő, a kilátótorony megépítésének kezdeményezője lapunknak elmondta, hogy a Magas-Tátra

csúcsain kívül jól láthatók az Ózd és Salgótarján felett magasodó hegyek, a dombokra felkapaszkodó, a völgyekben megbúvó községek sora, és természetesen jól kivehető a Mátra vonulata is.

A hegy csúcsa 625 méter magasságú: ide hordtak fel mintegy háromszáz köbméter betont és százötven tonna szibériai vörösfenyőt, miután a Kárpát-medencében található fenyő nem alkalmas ilyen épületekhez, nem állja ugyanis az időjárás szeszélyeit. A torony erősítéséhez, a kilátó szerkezetéhez legalább húsztonnányi vasat, illetve acélt használtak fel. *CSB*

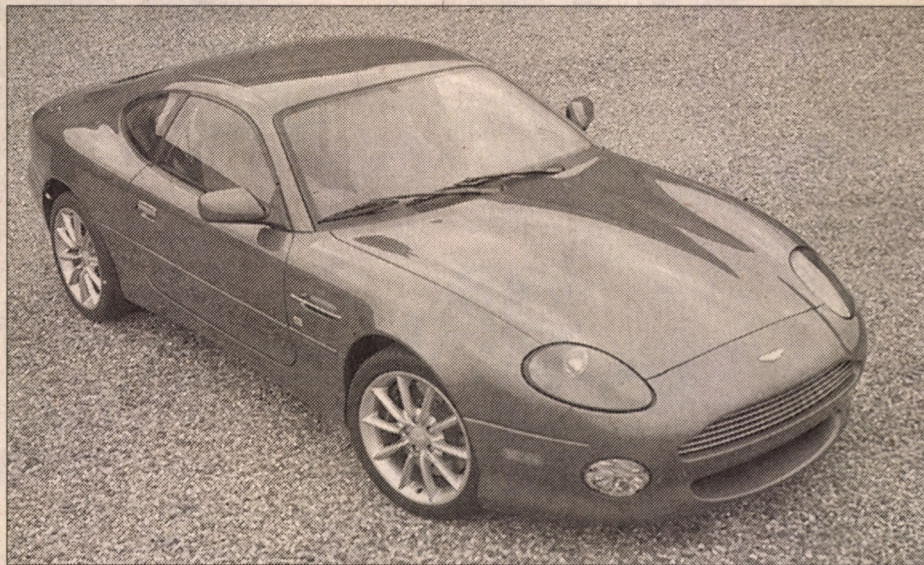
Rákapcsol az Aston Martin

Gonda György

A legendás brit autógyártó, a Ford tulajdonába került Aston Martin nagy ívű növekedési tervről adott számot a közelmúltban: termelését és értékesítését meg akarja növelni, s ezzel csaknem utol fogja érni nagy versenytársát, az olasz Ferrarit. A luxusokocsikat előállító Aston Martin a nyár közepén új elnök-vezérigazgatót nevezett ki Ulrich Bez személyében, aki korábban a Daewoo egyik vezetője, illetve ezt megelőzően a BMW, valamint a Porsche főmérnöke volt. Az új főnök fő feladata új modellek kifejlesztése, valamint a cég nyereségessé tétele.

Az Aston Martin gazdálkodásáról eddig csak az 1998. évi adatokat publikálták: a tavalyelőtti esztendőben a cég 57 millió fontos értékesítés mellett 6,2 millió font (több mint 4 millió dollár) veszteséget ért el, ami több mint négyszerese az előző évinek.

Ulrich Bez az első külföldi elnöke a híres brit autógyárnak, amelynek típusai a James Bond filmekből is ismeretek szerte a világon. (A sors iróniája, hogy az újabb James



FOTÓ: EURÓPA MOBIL – ARCHÍV

Bond filmekben a legendás titkos ügynök már BMW-t „csikorgat”).

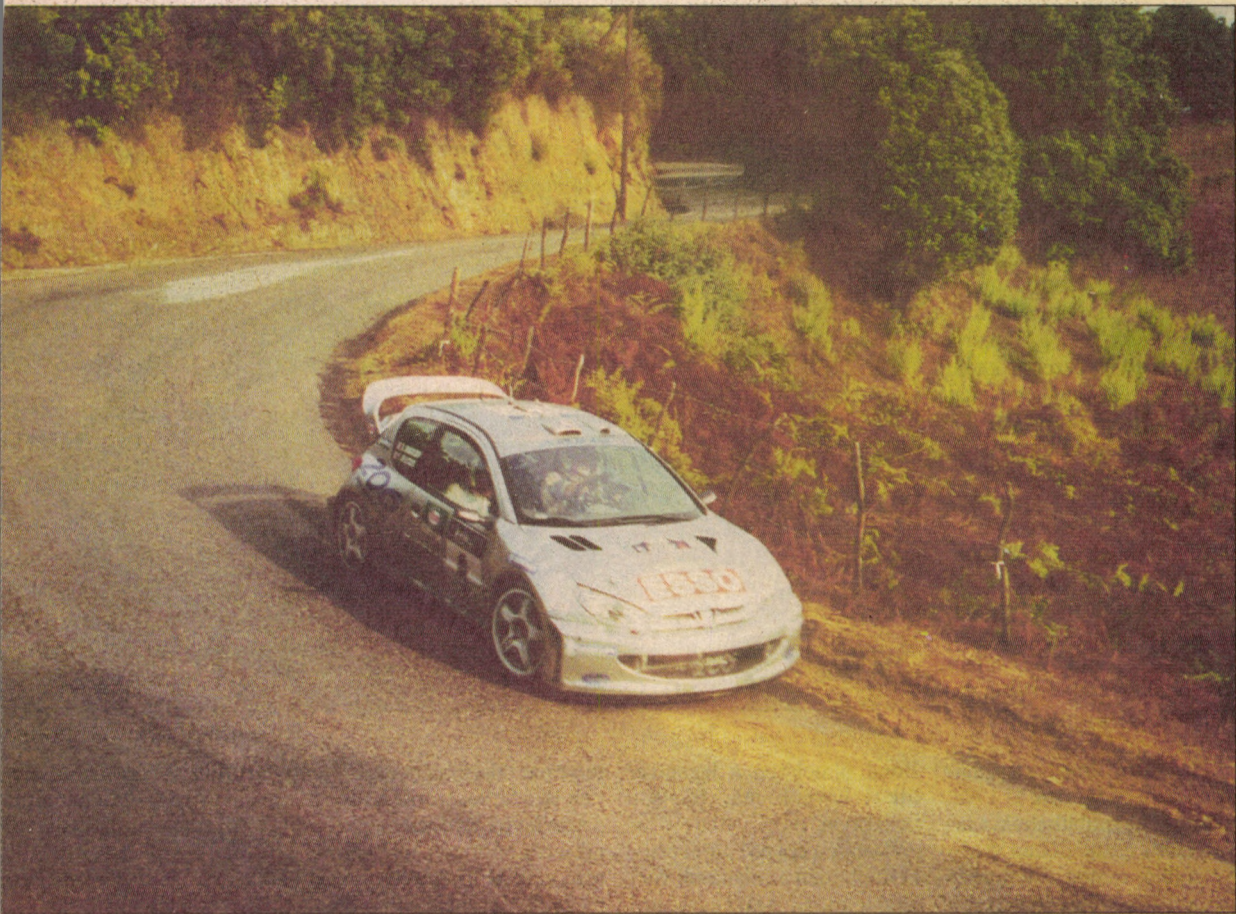
Tavaly a cég 651 autót értékesített, idén az eladások várhatóan elérik a 800 egységet. A Ford luxusmárkákat – Aston Martin, Lincoln, Volvo, Jaguar, Land Rover – összefogó részlegének, a Premier Automotive Groupnak a főnöke, Wolfgang Reitzle (korábban a BMW egyik vezetője) igencsak elégedetlen az Aston Martin tavalyi és az idei évre

tervezett teljesítményével. Ulrich Bez tervei szerint viszont a nem távoli jövőben megjelenik a cég harmadik modellje a piacon, s az éves értékesítés meghaladja a majd háromezer darabot. (Összehasonlításképpen: a Ferrari tavaly 3800 gépkocsit adott el.)

A Ferrari értékesítési eredményének megközelítése, illetve elérése érdekében az Aston Martin hozzálát majd egy olcsóbb sportkocsi-modell előállításához is egy új

gyártósoron. Várhatóan még az idei év vége előtt bemutatja a V8 Vantage modelljének „utódját”, s a tervek szerint növeli a jól értékesíthető DB7 modellek gyártását.

Hírek szerint a 2-3 év múlva piacra kerülő új modell lesz hivatott betölteni az űrt a Jaguar XKR sportkocsi és a DB7 között. Wolfgang Reitzle tervei között az is szerepel, hogy az Aston Martin lesz az új Ford-technológiák kísérleti „terepe”.



Első világbajnoki győzelme felé robot a francia Panizzi testvérpár a Peugeot 206 WRC-vel

TAR ANDRÁS FELVÉTELEI

2000. szept. 7.

GM-Fuji-Suzuki-kocsi készül Európának

A világ első számú autógyártója, a General Motors stratégiai szövetségre lépett két japán autógyárral egy Európának „szóló” kompakt autómódellet kifejlesztésére. A célprojektben a GM szorosban együttműködik a Subaru márkájú autók és motorok gyártója Fuji Heavy Industries-szel, valamint a Suzukival. Szakértők szerint a projekt az első jele annak, hogy a GM japán befektetéseiből a szó

szoros értelmében tőkét szándékozik mielőbb kovácsolni. Ismeretes, hogy a General Motors az elmúlt két évben a Suzukiban 10, a teherautógyártó Isuzuban pedig 49 százalékra növelte tulajdoni hányadát, tavaly decemberben pedig 20 százalékos tulajdonosa lett a Fuji Heavynek. Autóipari szakértők azonban rámutatnak a határokon átnyúló stratégiai szövetségek és tulajdonszerzések veszé-

lyeire is: a Fuji Heavy Industries például nemrégiben adta tudtul, hogy a jövő márciusban befejeződő jelenlegi pénzügyi évben az adózás előtti nyeresége 31 százalékkal marad majd el a közelmúltban végződött pénzügyi évtől, amikor viszont 7 százalékkal esett vissza a nettó profit. Az eredményromlás mindkét évben az értékesítés csökkenése mellett következett be. A Fuji Heavy remé-

nyei szerint a mind szorosabbra tervezett együttműködése a General Motorsszal egyrésztől kapacitásnövekedéssel, másrésztől pedig az értékesítés bővülésével fog járni. A Fuji egyébként 60 milliárd jen beruházással bővíti az Isuzuval együtt működtetett amerikai gyárának kapacitását a Legacy modellek termelésének fokozására. A Financial Times szerint a Fuji azt is fontolgatja, hogy autógyár-

tásba kezd Magyarországon a Suzuki- vagy az Opel-üzemben. (Ismeretes, hogy az Opel a GM európai érdekeltsége.) A Fuji nemrégiben bejelentette, hogy a GM-mel közösen sportkocsit fejleszt ki, amelynek gyártása mintegy öt év múlva kezdődhet meg. A cég reményei szerint addig Európában 52 százalékkal növeli majd értékesítését, vagyis 87 ezer darab járművet ad majd el. GGY

SZOLGÁLTATÁS

TELEVÍZIÓ-, videogyors-
szerviz. (06-30) 948-3391.
FIATAL LÁNY masszíro-
zást vállal. (06-20) 955-
088.

A LEHETETLENT azonnal
megcsináljuk, a csodákra
egy kicsit várni kell. Autó-
szerelés, Féktáv Bt. Tel.:
260-7346.

OKTATÁS

ANGOLTANÍTÁST vállalom
kedvező áron. T.: (06-30)
286-4636.

RÁDIÓMŰSOR

KOSSUTH

5.00 Reggeli Krónika. 9.00 és minden óra-
kor hírek, időjárás. 9.04 Napközben. Közér-
dekű magazin. 11.05 A Szabó család. (Ism.)
11.35 Bibi. Karin Michaelis regénye 4.
12.00 Déli Krónika. 12.40 Ki nyer ma?
12.50 Törvénykönyv. 13.05 Vendég a ház-
nál. 13.20 Egyházi népénekek Kisboldog-
asszonyról. 13.30 Tanúim lesztek! 14.04
Klasszikusok mindenkinek. Zenekari muzsi-
ka. 14.35 Irodalmi figyelő. 14.55 Aranyalap.
15.00 Szóljon hozzá! 16.00 Délutáni Króni-
ka. 16.20 Hasznos tudnivalók. 16.25 Kör-
mondatt. 17.05 Magyarországról jövők...
18.00 Esti Krónika. 19.05 Sportvilág. 19.30
Jó éjszakát, gyerekek! 19.40 Tristram Shan-
dy úr élete és gondolatai. 20.04 Hagyo-

12.00 Jó ebédhez szól a nóta. 13.00 Verki-
li. Kb. 13.01 Hírek, időjárás. Kb. 13.50 Víz-
állásjelentés. 14.00 Kabarécsütörtök.
15.00 Hírek, időjárás. 15.05 és 16.00 Köz-
lekedés. 17.00 Háztól házig. Kb. 17.01 Hí-
rek, időjárás. Kb. 17.04 Közlekedés. 18.00
Közlekedés. 18.01 Kölyökrádió. 18.30 Gor-
diusz-játék-tér. 19.00 Hírek, időjárás.
19.04 Athéntől Sydneyig. 20.00 Váltóhang.
21.00 Hírek, időjárás. 21.04 Nyugat-keleti
díván. 22.00 Modem idők. 22.30 Dro-
gér(i)a. 23.00 Hírpercek. 23.15 Korzó.
0.00–4.24 Éjfél után... Óránként: Hírek,
időjárás. 3.03 Melódiakoktél. 4.03 Cigány-
nóták.

BARTÓK

muzsikája. 22.45 Ön hogyan tanítaná?
23.15 Új magyar művek bemutató hangver-
senyei a Fészek Művészkлубban. 0.00 Hí-
rek. Időjárás. Szózat. 0.05 Notturmo.

SLÁGER RÁDIÓ

(Budapest: FM 100,8; Győr: FM 87,6; Pécs:
FM 95,9; Ózd: FM 101,5; Szeged: FM 90,3;
Sopron: FM 96,8; Nagykanizsa: FM 90,2;
Kiskőrös: FM 88,4; Miskolc: FM 97,1; Tokaj
(Debrecen): FM 97,5; Kab-hegy (Balaton):
FM 107,2; Vasvár: FM 91,6; Komádi: FM
103,0; Kékes: FM 95,5; Csávoly: FM 96,7;
Sentes: FM 100,4) 0.00–5.45 Balogh
Ákos műsora. 5.45–9.00 Bumeráng Bo-
chor Gáborral és Voga Jánossal. 9.00–12.00
Gaál Zoltán műsora. 12.00–14.00 Déli kí-
vénységműsor. Szabó Tamással. 14.00

Saját fejlesztésű autóval jelentkezik a Proton

Gonda György

Malajzia nemzeti autógyártó cége, a Proton, a nyár elején bemutatta első saját modelljét, amelyet önmaga tervezett és gyártott, csak a motor származik külföldről. Az 1,8 literes motorokat egyébként a Proton stratégiai partnere, a Mitsubishi szállítja, hosszabb távon viszont a cég a motort is saját maga akarja kifejleszteni és gyártani kocsijaihoz.

Az autógyár azt várja az első „otthoni” kocsitól, hogy az mind a cégnek, mind az országnak segítségére lesz a regionális pénzügyi válságból való kijutásban. A kormány egyúttal arra kérte a szomszédos országokat, hogy Malajzia továbbra is alkalmazhassa a magas, 300 százalékos protekcionista vámokat az importkocsikra a Proton védelme érdekében. A Proton éves gyártókapacitása 230 ezer autó, s már most bizonyosnak tűnik, hogy a cég ezzel a termelési mennyiséggel képtelen lesz majd eredményesen felvenni a versenyt a külföldi kocsik áradatával, amikor az or-

szágnak 2005-ben fel kell számolnia a védővámot.

Noha a Proton Malajziában megtartotta 65 százalékos piaci részarányát, az ország autópiaacán 1998 óta folyamatosan csökkent a fizetőképes kereslet: 1997-ben a Proton odahaza még 198 ezer autót értékesített, tavaly már csak 88 ezret. Ugyanakkor a Proton exportja nem volt számottevő. A kritikus helyzet elkerülése érdekében a cég befagyasztotta a dolgozók fizetését, csökkentette a vezetői bónuszokat, leállította az új dolgozók felvételét és jelentősen visszafogta a termelést. Késelmet szenved a korábban Proton City néven beharangozott grandiózus ipari park építése, amely a tervek szerint másfél milliárd dolláros beruházás lett volna.

Az autóértékesítés fokozása érdekében a kormány kedvezményes hitelek nyújtására ösztönözte a kereskedelmi bankokat, az eladások azonban minden erőfeszítés ellenére annyira csökkentek, hogy tavaly márciusban a Proton nettó nyeresége már 85 száza-

lékkal maradt el az egy évvel korábbtól. Az idei esztendő elején az állami kőolajvállalat, a Petronas mintegy 250 millió dollárért 27,2 százalékos tulajdoni hányadot szerzett az autógyárban annak többségi tulajdonosától, a Hicom Holdingstől. (Szakértők véleménye szerint a Hicom erősen eladósodott, s anyagi helyzete nem teszi lehetővé, hogy teljes mértékben kielégítse a Proton beruházási igényeit.) Az idei esztendő közepe óta az üzletmenet kezd visszatérni a régi kerékvágásba. Ennek egyik fontos állomása volt az autóiari elemzők szerint az új modell bejelentése.

Az új, négyajtós modell – amely jelenleg még a GX2000 munkanevet „viseli” – létrehozásában jelentős segítséget nyújtott a brit Lotus-gyár. A patinás Lotusban a Proton 80 százalékos tulajdoni hányaddal rendelkezik. Előzetes hírek szerint a kocsik ára 15 800 és 21 ezer dollár között lesz a felszereltségtől és az extráktól függően. Az értékesítés szeptemberben kezdődik, s a tervek szerint az első példányok

októberben jutnak majd el tulajdonosaikhoz. A Proton azal számol, hogy évente legkevesebb 40 ezer egységes értékesít majd az új modellből. A cégvezetés szerint az új kocsigyártása és értékesítése jelentős profittal jár majd, mert a „saját” kocsik költségeit jobban lehet ellenőrizni, a részegységek és alkatrészek szinte teljes egészét Malajziában állítják elő, s nem kell licencdíjat sem fizetni a Mitsubishi-nak, amely 16 százalékos tulajdonosa a Protonnak.

Az autóiari cég a jövőben nagyobb figyelmet kíván fordítani a külpiacokra. Vegyesvállalatok létesítését tervez Kínában, Indiában, Egyiptomban és Törökországban. A tervek szerint ezek a cégek a Malajziából érkező alkatrészekből és részegységekből szerelik majd össze a kocsikat. Egyes európai autóiari szakértők viszont úgy vélekednek, hogy az új modell sorozatgyártása, valamint a külföldi terjeszkedés nyomán a Proton igencsak vonzóvá válhat, mint felvásárlási célpont a nagy autógyarak számára

rendeltségre, de a nagykövetség konzuli főosztályát sem kímélték a turisták. Erdei megpróbált előre információit az osztrák-magyar határokon tapasztalható várakozási időkről, s küldte az egyéni turisták és a buszos utasok panaszait is a Gazdasági Minisztériumba, ahonnan a határőrséghez és a vámokhoz is eljutott. Az osztrák autókлуб a külképviseelő szövetségese lett, s ahogy 20 percenként leadják az összes határ- és közlekedési információt az Ö3 rádióinak, úgy azt Erdei János is megkapta interneten.

mény – a Pepsi-sziget vagy a Forma-1 – vonzza a beutazókat. A gyakorlat egyébként ma már – egy „turistabarát” belügyminiszteri utasításra építve – az, hogyha a határon fél óránál többet kell várni, sorban megnyitják az átkelőkapukat.

Bár még pontos statisztikák nem állnak rendelkezésre, biztos, hogy a múlt hévvegi Forma-1 magyar futama is jelentősen növelte az osztrák beutazást – legalábbis erre lehetett következtetni az előzetes helyfoglalásokból. A milenniumi augusztus 20-a pedig szintén sok osztrákot csábíthat Magyarországra.

Er a kormány a vasút reformjának koncepcióját, amelynek végrehajtását Nógrádi László nem sokkal miniszteri beiktatása után élesen kritizálta. A szaktárca vezetője elégedetlen az eddig elért eredményekkel; információink szerint emiatt a közlemélyben a vasúttársaság menedzsmentjével is tárgyalta és azt kérte, hogy legalább az utazási minőségben javítsanak.

A MÁV reformja 8-10 éves folyamat, amelyből az ideai főként az előkészítés éve, 2001-től lehet gyökeres átalakulásra számítani a vasútnál, amely várhatóan több cégből álló vállalatcsoporttá szerve-

gial vezérigazgató helyettese, aki nem kívánta kommentálni a miniszteri bírálatot. Elmondta ugyanakkor: a MÁV az elmúlt évek kormányzati és belső erőfeszítései ellenére is olyan állami intézmény maradt, amelynek működése nem felel meg a piaci követelményeknek, ezért vitathatatlansul szükség van a mihamarabbi érdemi változásokra.

Jelenleg évi 70-72 milliárd forintot forítanak a vasút fenntartására az adófizetők pénzéből. A társaság – elsősorban a személyszállítás miatt – évről évre tetemes veszteséget kénytelen elkönyvelni, amit az áruszállí-



**CIB
BANK**

Érvényes: 2000. május 15-től

**BETÉTI KAMATOK
VÁLLALKOZÁSOK RÉSZÉRE**

Lekötési idő	Éves kamat, 1 M Ft felett (%)	(EBKM)
1 hét	6,000	(6,08)
2-3 hét	7,500	(7,60)
1-2 hó	8,500	(8,62)
3 hó	8,250	(8,36)
6 hó	8,000	(8,11)
12 hó	7,500	(7,60)
CIB Bankszámla	2,000	(2,05)

MAGÁNSZEMÉLYEK RÉSZÉRE



Kereskedelmi és Hitelbank Rt.

A Kereskedelmi és Hitelbank Rt. vállalkozói betétkamatai
2000. augusztus 1-jétől a következők:

Éves kamat = EBKM	1,00 M Ft-	1,00 M Ft-	1,00 M Ft-	1,00 M Ft-	1,00 M Ft-
	4,99 M Ft	9,99 M Ft	29,99 M Ft	49,99 M Ft	tól
Fix kamatozás esetén					
1 hét	5,40%	5,50%	6,25%	6,30%	6,35%
2 hét	6,50%	6,60%	7,35%	7,40%	7,45%
1 hónap	7,90%	8,00%	8,60%	8,65%	8,70%
2 hónap	7,70%	7,80%	8,30%	8,45%	8,50%
3 hónap	7,65%	7,75%	8,25%	8,40%	8,45%
6 hónap	7,55%	7,65%	8,15%	8,30%	8,35%
Változó kamatozás esetén					
30-730 nap	8,00%	8,10%	8,70%	8,75%	8,80%