



megtenni a teherautó tisztán villamos hajtással. A járműre lítiumakkumulátorokat szereltek. A töltést részint napelemmel, részint hálózati töltéssel oldják meg, de lehetőség van arra is, hogy a fékezés energiát a jármű visszanyerje. Ez utóbbi az úgynevezett vonszoló töltés. A teherautó tetején lévő 7 négyzetméteres napelemes egységnek az a funkciója, hogy rátöltsön az akkumulátorra. A konzorcium vezetője, az amerikai AMC magyarországi fejlesztő leányvállalata, az AMC-Europe Kft. a jármű elektronikus rendszereit fejlesztette a projektben. Az Intermotor Kft. feladata a villanymotorok fejlesztése volt. Az egyetem a járműfejlesztést, az átalakítást és a hajtástechnika optimalizálását végezte, továbbá a teherautó számítógépes vezérlését dolgozta ki. A járművet a továbbiakban országúton és városban is tesztelik majd. A tanulmányautó további kutatás-fejlesztés és oktatás alapját képezi az egyetemen, nem szállításra fogják használni – mondta Varga Zoltán. A fejlesztők azonban arra is számítanak, hogy piaci termék lesz belőle, akár az egész autó, akár a benne működő egységek piacképesek lesznek – jegyezte meg az egyetem docense.

(MTI)

Kína nem támogatja a külföldi autógyártó beruházásokat

Kína a felesleges gyártókapacitás és a vállalatok magas száma miatt a jövőben nem támogatja az autógyártást illető külföldi beruházásokat.

A korábban alapított vegyesvállalatokat nem érinti a Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság (NDRC) december végi bejelentése, amely szerint az autógyártást illető külföldi beruházásokat ezentúl nem támogatják. Az iparág „támogatott” kategóriából az „elfogadott” kategóriába való átcsoportosítását az NDRC „a hazai gépjárműgyártás egészséges fejlődésének szükségével” magyarázta. Egy, a Hszinhua hírgyűjtemény által idézett NDRC-hivatalnok úgy fogalmazott, a felesleges gyártókapacitás és az iparági vállalatok magas száma miatt került sor a lépésre. A kelet-ázsiai országban jelenleg a 130-at is meghaladja az autógyártó cégek száma, ez magasabb, mint bárhol máshol a világon.

Az értékesítés volumene ugyanakkor a Kínai Autógyártók Szövetségének adatai szerint 2011 első tizenegy hónapjában mindössze 2,6 százalékkal nőtt, szemben

a 2010-es 34 és a 2009-es 42 százalékos bővüléssel. „A kiigazítás racionális döntés az autóipar fejleményeinek tükrében. Nem jelenti a külföldi beruházások szigorítását, mindössze jobb piaci lehetőségeket és magasabb hozamot biztosító iparágak felé segítjük a külföldi tőkét” – fogalmazott a neve elhallgatását kérő hivatalnok. A döntés értelmében a jövőben elesnek az eddigi vám- és adókedvezményektől a betelepülni akaró cégek, de a gyáralapítás engedélyeztetése is nehezebb lesz a mostaninál. Kivételt jelentenek a zöldenergiát használó autógyártást illető beruházások, amelyeket Kína továbbra is támogat, és ugyancsak ösztönzik a kutatás-fejlesztési központok felállítását.

Nyeréséges kíván lenni az Opel

Az egyelőre veszteséges Opel 2016-tól évente 1 milliárd euró nyereséget kíván elérni, egyebek között több tucat új modell bevezetése és az amerikai anyavállalattal folytatott együttműködés javítása révén.

A General Motors (GM) európai leányvállalata a január-szeptemberi időszakot 580 millió euró mínusszal zárta. A Magyarországon motorgyártat működtető társaság 2000 óta veszteséges, a Morgan Stanley elemzői szerint 2011 egészét tekintve a veszteség 600 millió euró lehet, és a cég értéke mínusz 7,6 milliárd dollárra csökkenhet. Mindez azt jelenti, hogy nem eredményes a két éve tartó átszervezés, amelytől 2011-re nyereséget vártak. A tulajdonos GM világhóssá tette, hogy a helyzet tarthatatlan, ezt pedig az Opel vezetése megértette – írta a Handelsblatt. Karl-Friedrich Stracke, az Opel igazgatótanács elnöke lépéskényszerbe került és előre menekül – tette hozzá a német üzleti újság, idézve az Opel vállalati lapjában megjelent Stracke-interjút, amelyben a cégvezető kifejtette: a vállalat célja 2016-tól évi 1 milliárd euró nyereség és az európai piacon 8,5 százalékos részesedés elérése.

„Elégé realista vagyok ahhoz, hogy tudjam, ez nem megy máról holnapra. Ez hosszú távú projekt, de magasra kell helyeznünk a léceket, ha magasra akarunk ugrani” – mondta az Opel igazgatótanácsának elnöke. A szentgotthárdi gyárat 500 millió eurós beruházással fejlesztő cég 2014-ig 30 új modellt tervez bevezet-

ni, és jobban ki akarja használni a GM–Opel összefonódásban rejlő lehetőségeket, egyebek között a fékberendezések és az ülések gyártásában. A modellkínálat így megfiatalodik, a költségek pedig csökkennek – számolt be a Financial Times Deutschland. Az Opel/Vauxhall márka piaci részesedése Európában a kontinensen működő gyártókat tömörítő szövetség (Acea) adatai szerint október végén 7,3 százalék volt, minimálisan nőtt az egy évvel korábbi 7,2 százalékhöz képest.

MTI

NFM: nem lesz kötelező rendszámcsere

A tárcák a rendszámok több lépcsőben, felmenő rendszerben és önkéntes alapon megvalósuló cseréjének lehetőségét vizsgálják, egyidejű csere kötelező elrendeléséről nincs szó – közölte a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) január 20-án az MTI-vel.

A hvg.hu január 19-én azt írta: az autók rendszám tábláinak cseréjével növelné a 2012-es költségvetés bevételeit a Nemzetgazdasági Minisztérium (NGM), ebből az idén 12 milliárd forint folyhat be a tervek szerint. A hvg.hu információi szerint a kormány teljesen új nyilvántartási és azonosítási rendszer bevezetésére készül, ami a rendszámok kötelező cseréjével járhat.

Az NFM közleményében azt írta: a Belügyminisztérium és a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium által vizsgált javaslat szerint a közúti forgalomban részt vevő járművek hatósági jelzése az üzembentartó vagy tulajdonos lakóhelyének, székhelyének megfelelően a megyére, esetleg járásra, városra vonatkozó jelzést is tartalmazna.

A környező országokban hosszú évek óta eredményesen működő regionális rendszámrendszer előnye, hogy annak alapján a gépjárműhöz azonnal és össze nem tévesztendő módon hozzá lehet rendelni aktuális nyilvántartási helyét, üzembentartója lakóhelyét. Mint írták, területi kódot tartalmazó rendszámot alkalmaz többek között Ausztria, Horvátország, Németország, Szlovákia, Szlovénia, Olaszország és Ukrajna.

Az NFM szerint a régió, megye jelölése hozzájárul a rendszám tábla-felismerő rendszerek hatékonyabb működéséhez. Ennek egyebek mellett a szmogriadóval és a kijelölt helyekre való behajtással kapcsolatos szabályozás eredményes betartatásában, a helyi lakosok által díjmentesen igénybe vehető fizetős útszakaszok használatának el-