



### A Porschének gyárt tükröket a mosonmagyaróvári SMR

A Porsche számára gyárt személyautó-tükröket az SMR Automotive Mirror Technology Bt. – közölte az indiai tulajdonú, mosonmagyaróvári társaság vezérigazgatója az MTI-vel. Tibori Pál Levente elmondta: tavaly novemberben keresték fel a Porsche illetékesei a gyárat, majd néhány héttel később jelezték, hogy az SMR-re cserélik le eddigi, németországi beszállítójukat.

A tervezés idején Cajun néven futó, az idei frankfurti autóipari kiállításon Macanként bemutatott modell tükröi készülhetnek a magyarországi gyárban. A fejlesztés központja az SMR győri laborja – tette hozzá. Közlése szerint már tervezik a tükrök gyártósorát, amelynek összeszerelése azt követően kezdődhet meg, hogy a Porsche jóváhagyta a tükrök tervét.

„Az évi 150 ezer tükrő 14 milliós éves termelésünk kis hányada, de segít elérni tervünket, hogy 2013-ra száz százalék közelébe emelkedjen tavaly ősszel felavatott mosonmagyaróvári üzemünk kihasználtsága” – jegyezte meg a vezérigazgató, megemlítve: bíznak abban, hogy további Porsche-típusok beszállítói szerződését is elnyerik a jövőben.

Az SMR (Samvardhana Motherson Reflectec) a 2010-es üzleti évben 2,7 milliárd dolláros forgalmat elkönyvelő Samvardhana Motherson Group tagja. A vállalatcsoport minden ár- és járműkategóriában gyárt külső és belső tükröket. Észak-Amerika, Európa, Ázsia és Ausztrália szinte minden autógyárának beszállítója. A cégcsoport a világ 23 országában több mint 90 gyártóhelyen működik, munkavállalóinak száma meghaladja a 40 ezret. Az SMR mintegy hatezer munkatársat alkalmaz, negyedüket Magyarországon. Az itteni cég tavaly mintegy 200 millió eurós forgalmat ért el.

MTI

### Csökken az autóláz a kínai piacon

Kínában az autóeladások 3,4 százalékkal visszaestek az idén az első negyedévben a tavalyi év azonos időszakához képest – közölte a kínai autógyártók szövetsége (CAAM) szerdán.

Január és március között 4,79 millió darab új autó talált gazdára, s a szakemberek szerint márciusban már némi lendületet vett a piac. Ekkor 1,84 millió gépkocsit adtak el, ami februárhoz képest 17,33 százalékos emelkedés, de alig több mint 1 százalékos bővülést éves bázison.

A statisztikából kiderül, hogy a haszongépjárművek területén sokkal jelentősebb a csökkenés a gyártott mennyiséget és az értékesítést illetően is, 2011 első negyedévi adataihoz képest meghaladja a 10 százalékot.

A nemzeti fejlesztési és reformbizottság árfigyelő központjának jelentése szerint az elmúlt hónapban némileg csökkentek a hazai gyártású gépkocsik árai, míg az import autóké nőtték. A hazai gyártású személyautók esetében a tendencia három hónapja tart, márciusban 1,7 százalékos volt az áresés a tavalyi év márciusi adataihoz képest. Az import szedánok ára 2 százalékot meghaladó mértékben emelkedett az előző hónapoz képest.

A világ legnagyobb autópiacán 2009-ben – a központi ösztönzők hatására – 46 százalékos volt az eladások bővülése, 2010-ben pedig 32 százalékos. 2011-ben azonban az intézkedések visszavonása következtében 2,5 százalékra mérséklődött az értékesítés növekedése, 18,5 millió darab kelt el. 2012 első két hónapjában – 6 százalékos visszaeséssel – az elmúlt 7 év legrosszabb eredményét könyvelte el az iparág.

MTI

### Az európai autópiacot az elmúlt 18 év legnagyobb válsága fenyegeti

Az Európa-szerzte gyengélkedő autópiac elébe megy az újautó-vásárlóknak – meglepő módon azonban a megrendelt autók szállítási idői nagyon nagyok. A lassuló értékesítés ellenére úgy tűnik, hogy az autógyártóknak problémájuk van azzal, hogy a gyártási rendszerük elég flexibilisen reagáljon a piaci igényekre. Ezek az eredményei Duisburg –Esseni Egyetem Autóipari Kutatóközpont (CAR – Center Automotive Research) tanulmányának. Ennélfogva az európai autópiac legnagyobb értékesítési válság előtt áll a '90-es évek közepe óta. A jelentésben az első 2 hónapban 164 000 járművel kevesebbet értékesítettek, mint egy évvel korábban. A Hyundai, Mercedes, Mini, Jaguar/Land Rover és Skoda kivételével az összes autógyártót elérte a visszaesés. „A következő hónapokban tovább csökkenő eladással kell számolni. 2012 az elmúlt 18 év legrosszabb éve lesz” – írja a központ igazgatója, Ferdinand Dudenhöffer. Ugyanakkor az ügyfeleknek, akik egyéni autót rendeltek, átlagosan 3,6 hónapot kell várni a kiszállításra. A Volkswagennél Németországban a szállítási idő 5 hónap is lehet, mely a legmagasabb. „Ugyanakkor a VW az európai piaci része-

sedési növekedése ellenére az értékesítés csökkenésével küzd” – állítja Dudenhöffer.

A szakértő felsorolja, hogy a VW Golfnak átlagosan 18 hetes szállítási ideje van, tehát jó négy hónap. A Golf Variantnál és a Tiguannál ez 32 hét is lehet, azaz 7 hónap. A három megnevezett variáns azonos platformra épül, így a különböző szállítási idők több mint egy tünet a hiányzó flexibilitásra Dudenhöffer értékelése szerint. Összességében a szakértő a csökkenő kereslet és a hosszú, részben tovább növekvő várakozási idő ellentmondása az ismertetőjele a rugalmatlan gyártási rendszernek, mellyel a gyártók csak lomhán tudnak a piaci igényekre reagálni. Ez hosszú távon veszélyes. „Ha egy gyenge piacon a potenciális ügyfeleknek még tovább kell várniuk az új autóra, fennáll a veszélye, hogy az ügyfelek a versenytárhoz mennek.” Egy vigaszuk azonban maradt a nagy német autógyártóknak: nem egyedül csak Európából élnek. A kínai és az észak-amerikai piac már ma központi jelentőségű.

SzJ

### Feledékenyek az év közben kötelező biztosítást váltó autósok

A 2010 eleje óta vásárolt autók tulajdonosainak a vásárlás napjától számítva egy évre szól a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításuk (kgfb), de egyharmaduk még mindig azt hiszi, hogy biztosításuk az év utolsó napján jár le – közölte felmérésének eredményét a Genertel Biztosító.

A kgfb-törvény hatályba lépésétől szűnt meg a szerződések egységes év végi lejáratja. Az autósok mintegy 20 százaléka került azóta abba a kategóriába, ahol a vásárlás napja a kgfb évfordulója. A biztosítók november-decemberi zajos kampánya – amely az autósok nagyobb hányadának szól, folyamatosan csökkenti a kgfb-átlagdíjakat. A tavalyi kampányban ez már évi 20 598 forintra esett. Ebben azonban szerepet játszott az is, hogy olyankor speciális kedvezményeket kínálnak a biztosítók, amelyeket nem kapnak meg az év közben váltók. Az ő számukra mindig drágább 4–5 ezer forinttal az éves díj. A tavalyi kampányban fordult elő először, hogy – több biztosítónál – az évközi váltók is a kedvezményes díjjal válthattak biztosítót, ha azt előrehozva megtették. Most alakul ki egy másik gyakorlat, amikor egyes biztosítók az évközi váltóknak is adnak kedvezményt. Miután a megkérdezett évközi váltók 34 százaléka úgy vélte, hogy az év végén jár le a biztosít-