

Előremenekülés

Fiat-Chrysler békés egyesülés

A Fiat és a Chrysler a 2000-es évek harmadik harmadában felváltva került be a világsajtóba azon apropóból, hogy végleg lehúzzák a rolót. A végzetüket azonban az olasz, illetve az amerikai állam, valamint a gazdaság egyéb bátor szereplői által juttatott pénzügyi segítségnek köszönhetően elkerülték.

A 2008-ban kirobbant gazdasági válság egyetlen autógyártónak sem tett jót. Mindazonáltal a Fiat és a Chrysler már ezt megelőzően is gyengélkedett, és most tessék. Köszönik jól vannak. Igaz, önerőből egyik sem lett volna képes kilábalni a csődből, mindkettő jelentős tőkeinjekcióra és gyárbezárásra szorult. A Fiat kezdte korábban, így korábban is állt talpra. Sőt, elkezdett előremenetelni, át az Atlanti-óceánon, mígnem elérkezett Auburn Hillsbe, a Chrysler központjáiig.

Közös úton

Ez 2009-ben történt, amikor 35%-os részvénycsomaggal elkezdte az előző évben a Daimlertől a Cerberus Capitals L. P. tulajdonába került Chrysler felvásárlását. 2011 júliusában további 18,5%-kal 53,5%-ra növelték az olaszok részvényesi hányadukat az USA harmadik legnagyobb járműgyártójában, amelyet az év végére még 5%-kal fejelnék meg. A Fiat a pénzügyi szabályozási korlátok miatt 2012–2016 között a Chrysler maradék 40%-át is be akarja kebelezni.



Lancia Voyager

Freemontot (1. kép), míg a Lancia a Phedra nagyterű helyett átvette a Voyagert (Lancia Voyager – 2. kép), a Thesis szériában a Chrysler 300C átszabásával váltottak generációt, amely Lancia Thema (3. kép) lesz, míg új modellként vezették be a Chrysler Sebring Cabrió, Lancia Flavia Cabrio (4. kép) néven.



Fiat Freemont

Hogy mi lesz az európai és az amerikai multik rapszodikus múltjában gyökerező közös jövőből, meddig tart a siker(propaganda), ma még nehéz megjósolni. Mindenesetre az együttműködés már nemcsak a gazdasági élet szereplői, hanem a potenciális autováslárlók számára is kézzel fogható. A Jeep ugyan megtartotta nevét és modellkínálatát, a Fiat, a Lancia és a Chrysler esetében azonban máris több átadás került napvilágra. Elsőként a Dogde Journeyből faragtak Fiat

Ígéretes jövő?

A középtávú tervek között (2018-ig) a modellválaszték összehangolása, a Dogde pick-upok révén a Fiat dél-amerikai pozícióinak erősítése, a platformok számának ésszerűsítése (a gyártmányok zöme 5 eltérő pad-



Lancia Thema



Sokszor fent, sokszor lent

A Fiat céget 1899-ben Giovanni Agnelli alapította. A Fabbrica Italiana Automobili Torino szavak kezdőbetűiből alkotott márka az elmúlt 112 év során többször került nehéz helyzetbe, de mindig kilábalta a válságból. Jelenleg a tisztán európaiak számító autógyártók versenyében az 5. helyen szerepel, de ha a Ford és a General Motors (Opel/Vauxhall) kizárólag Európának szánt modellkínálatát is belevesszük, akkor a 7. helyre szorul vissza – amelyet az sem befolyásolna, ha az Alfa Romeo és a Lancia által értékesített darabszámokat is hozzáadnánk a Fiathoz. Mindazonáltal olyan nagy presztízsű sportkocsimárkák is a cégcsoporthoz tartoznak, mint a Ferrari és a Maserati, s haszongépjármű-vonalon is erős, az Iveco és az Irisbus ugyancsak Fiat-érdekeltség.

A Chrysler Corporationot Walter P. Chrysler alapította 1925. június 6-án. A Chrysler Corporation 1925 és 1998 között önállóan működött, mígnem a leányvállalataival együtt – többek között a Jeep és a Dodge márkákkal – egyesült a német Daimler-Benz csoporttal és DaimlerChrysler néven folytatta a tevékenységét. A 2000-es évek közepén már látszott, hogy a német Daimler-Benz megbánta a frigyét, mindenekelett a munkastílusbeli különbségek okán akartak szabadulni az amerikai nagyvállalattól. Viszonylag rövid agóniát követően, 2007. augusztus 3-án a Cerberus Capital Management, L.P. amerikai befektetési társaság vette át a Chrysler 80,1%-os részvénycsomagját, majd másfél évvel később a fennmaradt 19,9% rész tulajdonát is e pénzügyi befektetői csoportnak adta el. A Chrysler 86 éves történelme sem nélkülözte a fordulatokat, egy valami azonban stabilizálódott a márkával kapcsolatban. Az USA és vonzáskörzete autópiacon az értékesítési rangsorban a General Motors és a Ford mögött az állandó harmadik szerepét töltötte és tölti be mind a mai napig. Legismertebb szatellit márkái a Dodge és a Jeep, utóbbi különösen értékes, hiszen ismertsége és jelenléte globálisan is számottevő.



Lancia Flavia Cabrio

lőlemeze épül majd), és a Chrysler műszaki alapjainak korszerűsítése szerepel. A Chrysler számára a szigorodó környezetvédelmi előírások okán rendkívül fontos, hogy a Fiat kis lökettérfogatú benzines és hatékony dízel motorjaihoz is hozzájusson. Az Alfa-Romeo és a Jeep megtartja önálló arculatát és piacait. A legkisebb Fiat, az 500 igazi világautó lesz, a Chrysler hátán eljut az USA minden államába, gyártása pedig Mexikóban, az amerikai autómogul üzemében is beindul.

A Fiat és a Chrysler 2018–20-ig bezárólag 6 millió darabszám fölé kívánja felszárni a termelését, igaz, a terv nem túl merész, hiszen 2010-ben 3,5 millió járművet értékesített a Fiat világszerte, míg a Chrysler 2,1 milliót. A növekedést a gyártmányok szinergiája, a pénzügyi helyzet stabilizálása és a vezetőség létszámának racionalizálása mellett a Közel-Kelet és Kína autópiaconak robbanására alapozzák. Érdekes, hogy a másik milliárd feletti lakossal rendelkező állam, India is hozzájárulhat a sikerhez, a Fiat ugyanis Európában értékesítési jogot szerzett a Tata Nanóra.

BODÁCS KÁROLY

A Toyota és a Ford közösen fejleszti a hibrid hajtást

A Ford és a Toyota a könnyű tehergépjármű és az SUV kategória hibrid hajtásának fejlesztésében egyenrangú partnerekként akarnak együttműködni. Ez ügyben mindkét vállalat szándéknyilatkozatot írt alá, a formális megegyezés a következő évben várható.

A gyártók eddig a következő generációs hibrid rendszereken egymástól függetlenül dolgoztak. Az új hibrid rendszer a vevőknek a fentebb említett gépjárművekben lényegesen nagyobb tüzelőanyag-hatékonytságot jelent anélkül, hogy a szállítási kapacitás és vezetési tulajdonság területén bármilyen korlátozást szenvednének el. Mindkét vállalat meg van győződve arról, hogy az együttműködés alapján a hibrid technológia gyorsabban és elérhető áron a piacra tud kerülni. Az új, közösen fejlesztett hibrid rendszer még ebben az évtizedben megjelenik a hátsókerék-hajtású könnyű tehergépkocsikban. Az új hibrid rendszer a két gyártónál függetlenül egymástól lesz integrálva a jövőben bevezetendő gépjárműveikben.

A hátsó-kerekes hibrid rendszer egy teljesen új architektúrán fog alapulni. Az azonos technológiák és alkatrészek jelentős számú alkalmazása miatt, a gyártók a beépítést a gépjárművekbe teljesen egyedi módon fogják megoldani, ugyanúgy, ahogy a vezetési tulajdonságok és a teljesítményértékek beállítását is függetlenül fogják végrehajtani. Ezen felül a Ford és Toyota megegyezett abban, hogy a telematikai rendszer kialakítására és az alkalmazására az autópiacon területen teljesen új standardok és technológiák kifejlesztésén közösen dolgoznak. Ugyanúgy közösen dolgoznak a telematikai standardjuk egyesítésén, hogy világszerte még több internetalapú szolgáltatást és hasznos információs rendszereket kínáljanak a gépjárművekhez.

Alkatrészverseny

Megoldások

1.	B
2.	A
3.	C
4.	B
5.	A
6.	B
7.	A
8.	C
9.	B
10.	A
11.	A
12.	C
13.	A
14.	A
15.	B
16.	A
17.	A