



● Az új 12 hengeres BMW 750i: A kényelem felső foka

1994 őszétől ismét visszatér a BMW 7-es szériá zászlóshajója: az 5,4 literes, tizenkét hengeres motorral felszerelt 750i. Az 1994 júniusában elkészülő 7-es szériá majd' minden hatodik eladott gépkocsija – összesen mintegy 50 ezer darab – a tizenkét hengeres típusba tartozott.

1/min értéknél (a 750i eddigi értéke: 4100 l/min). Ez a fejlődés megfelelő hatással van a motor rugalmasságára és gyorsulására, tehát igen jelentős kényelmi tényező. Szinte automatikusan javult ezzel együtt a menetteljesítmény, persze a maximális sebességet – ahogy eddig is – 250 km/óra alá korlátozták elektronikusan. Az új 750i 6,6 mp alatt gyorsul 0-ról 100 km/óra-ra, és az 1000 méteres jelet 26,6 mp alatt éri el. Az üzemanyag-fogyasztás egyharmados megoszlás esetén (90, 120 km/óra, városi forgalom) akár 11 százalékkal is csökkenhet; a vizsgálatok szerint 100 km-en a 11,9 literes fogyasztás az átlag. Ezekkel az értékekkel a 750i messze a legkedvezőbb fogyasztású jármű a tizenkét hengeres osztályban.

A hengerűrtartalom megnövelése mellett számos további fejlesztés garantálja a motor karakteres javulását. Csak néhány példa, címszószó szerint: DME 5,2 típusú új digitális motorvezérlés, hengerszelektív, adaptív kopogásszabályozás.

Az új 750i lelkét, a V 12-t igen alapos vizsgálatnak és rekonstrukciónak vetették alá, mielőtt az új 7-es szériába beépítésre került volna. Már az autós korszak születése óta tudja minden motorkonstruktőr, hogy a hengerűrtartalmat semmi nem pótolhatja, hacsak a még nagyobb hengerűrtartalom nem. A BMW tizenkét hengeres új motor-generációjánál 300-ról egyenesen 326 lóerőre emelték a teljesítményt (220/240 kW).

Az 1994-es modell 490 Nm értékű maximális forgatónyomatékával 40 Nm fejlődést mutat, ráadásul már 3900

Az előzményekről sem árt beszélni, már csak azért sem, hogy kiderüljön: volt ennek a kisautónak néhány jó éve. A valahai Hódgép Vállalat (jelenleg szintúgy felszámolás alatt áll) 1987-ben kezdte el a Puli dízel változatának gyártását. Majd 1991-ben a társaságokká alakuláskor az anyacégtől ez a profil önállósította magát, Puli Kft. néven, míg a fennmaradó egység a Hódgép Járműgyártó Rt. nevet kapta. Az anyavállalat üzletrészekkel rendelkezett mindkét társaságban, apport formájában. A Puli Kft. 340 millió forintot kissé meghaladó vagyonából néhány magánszemély 100-100 ezer forintját leszámlítva 280 millióra a Hódgép, 60-nak az önkormányzat volt a tulajdonosa.

– A mai kudarcot már az alakulás körülményei is előre vetítették – vélekedik a felszámoló biztos –, hiszen a Puli Kft.-t forgatóke nélkül indították újtárra. Pontosabban 2,2 millió forint állt a cég rendelkezésére készpénzben. Márpedig az autógyártás ennél nagyobb összegű forgatókezt igényelne.

A társaság tehát megkezdte működését, jórészt az örökölt, francia piacokkal. Később próbált terjeszkedni Svájc, Németország, Ausztria, Olaszország irányába a kisautónak már nem a dízel, hanem az elektromos változatával.

– A Puli Kft. – bármennyire is furcsán hangzik a felszámolás közepette – megelőzte korát. Környezetbarát kisautót gyártott, amire itthon sajnos, nem volt fizetőképes kereslet. Hiszen ki ad érte 6-700 ezer forintot? – mondja Szabó István a Kossuth Holding Rt. képviselőjében.

Nagy reményekkel indult tehát a gyártás 1991-ben, volt is megrendelő. A partnerek azonban csak a kész autóért fizettek volna. A Puli Kft. hiteket vett fel, szerelte össze a kocsikat, majd a kiszállításkor sorra érkeztek a visszamondások. Olyan okokkal, hogy recesszió, helytelen piacfelmérés. A Pulik a Puli Kft. nyakán maradtak. A hitelezők pedig szorítani kezdték a céget...

Elérkeztünk a mába. A Puli

- A céget felszámolják, a kisautó marad
- Talán illetett volna az expóhoz

A Puli krónikája



Szabó István felszámolóbiztos. A cég és az autó él. (Fotó: Révész Róbert)

A híres-hírhedt vásárhelyi kisautó, a Puli egyik változata még a legutolsó őszi BNV-n is formatervezési dícséretet kapott. Miközben a céget, a Puli Kft.-t felszámolják, vagyonát az újságokban hirdetik eladásra, mindmáig eredménytelenül. A hazai autógyártás első „fellegrából” időről-időre más híresztelések is eljutnak a sajtó fülébe. Hogy mi a szolid tényállás, arról Szabó István felszámoló biztos, a Kossuth Holding Vagyonkezelő Rt. vállalkozói igazgatója nyilatkozott lapunknak.

Kft. felszámolása 1993. október 21-jével kezdődött meg. A két legnagyobb, jelzálogjoggal is bíró hitelező az Agrobank, valamint a Budapest Bank Rt., a kisebb kölcsönt adók száma 70-80-ra tehető, a követelés mintegy 180 millió forint.

– A cég helyzetének felmérése után – magyarázza Szabó István – arra a megállapításra jutottunk, hogy a termelést nem állítjuk le. Számításokat készítettünk arra vonatkozóan, hogyan maradhat likvid a cég. Mit kell tenni, hogy fizessük a költségeket, s a 90-95 dolgozó bérért. Létszámleépítésre nem került sor, mivel a felszámolás

kezdő időpontját megelőző évben a Puli Kft. már karcsúsított, a korábbi 160-ról közel 100-ra csökkent az alkalmazottak száma. A felszámolás indulásakor 60 darab kisautó volt raktáron, zömüket sikerült értékesíteni és a bevételből a költségeket finanszírozni.

Korábbi cikkekben szó volt róla: a Pulinak jól jönne az expo. Típusterveket rajzoltak olyan kisautókról, amely a világkiállítás területén futkoshattak volna. Ennek a tervnek most befellegzett.

– A felszámolás óta négy új típusterv készült – folytatja a Szabó István –, egy nyitott

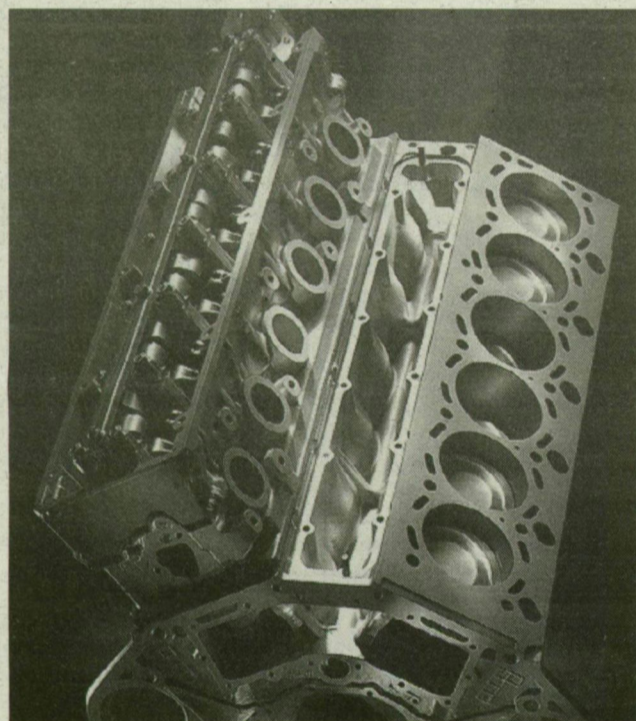
cabrio, egy kisteherautó, egy temetői szertartásautó (négy fut belőle Magyarországon, gyártása jelenleg folyamatos) és egy golfautó változatról. A cég és az autó tehát él. Sőt: annyi a megrendelés, hogy el kell gondolkodnunk rajta, vajon vegyünk-e föl embereket a közeljövőben.

A Puli Kft. teljes vagyonának meghirdetésére 1994 során kétszer került sor, eredménytelenül. A második alkalommal felhívták a pályázók figyelmét arra is, hogy felszámolási hitelt vehetnek föl, vagyis 100 millió forintot 15 éves futamidőre, kamattámogatással. A hitelhez mindössze 15 százalék saját erővel kellett volna rendelkezni...

A felszámoló szeretné, ha olyan vevő jelentkezne, aki a meglévő profilt folytatná és az embereket foglalkoztatná.

A Puli Kft. f. a. harmadik meghirdetése a közeljövőben várható.

Fekete Klára



Gépkocsi hangtechnika az AUDIÓTÓL

ALPINE minden árkategóriában!
PIONEER gépkocsi magnetofonok, CD-játszók, erősítők
Infinity Hangszórók minden autótípushoz!
JBL Tradíció a kedvező árban.
Daewoo Tradíció a minőségben
Panasonic Tradíció a megbízhatóságban
Viszonteladók is kiszolgálunk!
Kérje katalógusunkat és árlistánkat!



AUDIÓ
Nagykereskedelmi
Vállalkozás
Szeged, Bartók Béla tér 5.
Telefon/fax: 322-342



RENT A CAR
Autókölcsonzó

Itt bérlő - ott leadja

Rent it here - Leave it there
Hier mieten - Dort zurückgeben
Szeged-Budapest Ferihegy I. és II.
Budapest Ferihegy I. és II.-Szeged

ISA Rent a car DÍJTÁBLÁZAT (Ft) ISA

Csoport	Típus	Díjtétel
1	LADA 1500 Combi	7 000
2	Fiat Uno	8 750
3	Fiat Tipo	
4	Fiat Tempra	
5	Toyota Corolla Sedan	9 500
6	Toyota Corolla Liftback	11 875
7	Toyota Carina II.	
8	Toyota Carina E.	
9	Toyota Hiace dízel minibusz	12 000
10	Toyota Hiace Lux dízel minibusz	15 000
11	Ford Transit dízel minibusz	

Bérlési díj: áfa nélkül, 25% áfával

6726 Szeged, Kállay Albert u. 13. Pf. 834

Tel.: (36) 62/431-577. Tel./fax: (36) 62/430-194

Ügyfélfogadás hétköznap: 9-16
Ünnepnap, szombat-vasárnap 9-13 óráig

VELÜNK
A LEGJOBB!



0%

előlegért a Skoda

Hogy az új, injektoros Skoda jó autó: az 100%. De amennyi előleget kell fizetni érte: az 0%. Csak a személyi igazolványát kell magával hoznia, és már viheti is az injektoros Skodát. Melyet Bosch benzinbefecskendezővel szereltek fel, hogy a motor még sportosabb, még lendületesebb legyen. Sőt: a Skoda valamennyi típusához egy klubkártya is jár Önnek, amely egész Európában elkíséri. Jöjjön el hozzánk, és ne felejtse otthon a személyi igazolványát!



IQ + ♥ =



IKESZ Kft.

6724 Szeged, Kossuth L. sgt. 112.

Tel./fax: 62/471-242, 476-660, 471-200

VASS AUTÓSZERVIZ,

6600 Szentés, Csongrádi u. 36.

Tel./fax: 63/314-222.