

2010 Éves jelentés



Éves jelentés





Az Audi Hungaria számokban		2010	2009	Változás %-ban
Motorgyártás		1.648.030	1.383.909	19,1
Járműgyártás		38.541	32.603	18,2
Árbevétel*	millió euró	4.775	3.875	23,2
Beruházások	millió euró	247	187	32,0
Munkatársak	31. 12.	6.138	5.624	9,1

*IFRS International Financial Reporting Standard szerint

Rozman Richárd
személyügy
Thomas Faustmann
ügyvezető igazgató
Dr. Johannes Roscheck
pénzügy
Achim Heinfling
termelés



Kedves Olvasó!

A 2010-es év különösen sikeres és jelentős fejlődést hozó év volt az Audi Hungaria számára. Vonzó és hatékony technológiai megoldásokat felvonultató termékpalettánkunknak köszönhetően nagymértékben fejlődött vállalatunk és jelentős növekedést könyvelhetett el mind a jármű- mind a motorgyártás területén. Ez a termelési darabszámokban is megmutatkozott: 2010-ben Győrben összesen 1 648 030 motor és 38 541 autó készült.

Az elmúlt év kiemelkedő eseménye a motorgyártásban – 16 új motorvariáns bevezetése mellett – a Kísérleti Motorgyártó Központ megnyitása volt. Ennek köszönhetően a motorfejlesztésnek már egy korábbi fázisába bekapcsolódunk, így jobban kihasználjuk a szinergiahatásokat, fejlesztjük a tudástranszfert és a termék-, valamint folyamatoptimalizálást. Olyan nemzetközi díjak, mint például az öthengeres motorunkat kitüntető „Engine of the Year” cím, további elismerést jelentenek a motorgyártás területén szerzett kompetenciáinknak.

Termékpalettánk a járműgyártás területén is bővült. Az Audi RS 3 Sportback immár a negyedik modell, mely Győrben készül. E gyártószegmensben jubileumot is ünnepeltünk az elmúlt évben: legördült az 500 000. jármű a gyártósorról. A félmilliomodik győri autó jelentős mérföldköve az Audi Hungaria járműgyártásának tizenkét éves történetében.

Az elmúlt üzleti évben a győri szerszámgyár is teljes kapacitáskihasználtsággal dolgozott. Ebben a szegmensben immár a hatodik Audi modellhez, az RS 5-höz készülnek karosszériaelemek. A motorfejlesztés területén számos újítást vezettünk be, többek között a surlódásvizsgálatok területén, mely nagymértékben hozzájárul a sorozatgyártás sikeréhez.

A fenntarthatóság jegyében nagyon sokat tettünk 2010-ben, sport, kulturális és szociális területeken egyaránt. Az Audi Hungaria Iskola megalapítását külön kiemelném, hiszen ez a fiatal generációk iránt érzett hosszú távú elkötelezettségünk legjobb példája. Az iskola német nyelvű képzést kínál a gyerekeknek az általános iskolai képzéstől egészen a gimnáziumi szintig.

Az elmúlt üzleti évben optimizmussal és nagyfokú rugalmassággal, sikeresen valósítottuk meg projektjeinket. 2010-ben hatékonyan folytattuk a folyamatoptimalizálási és megtakarítási intézkedéseket. Mindezeknek köszönhetően ügyfeleink és anyavállalatunk bizalmát helyezi az Audi Hungaria teljesítményébe és e bizalom támogat minket abban, hogy megfeleljünk az előttünk álló kihívásoknak.

Az Audi a következő három évben közel 900 millió euró összegű beruházással teljes gyártási folyamatot végző járműgyárrá bővíti az Audi Hungaria Motor Kft.-t. 2013-tól évente 125 000 jármű hagyja majd el a győri csarnokokat, amely valóban sokat ígérő lépés a jövőre nézve. Nagy tisztelettel állunk a feladat elé és tudjuk, hogy a növekedés elsősorban munkatársaink teljesítményén múlik. Elkötelezett és magasan képzett munkatársaink jelentik a sikeres jövő zálogát. 2011-ben is tudatosan és rugalmasan áll az egész csapat feladatainkhoz és sikeresen fogja teljesíteni azokat. A jövőbe vezető úton továbbra is az értékeink, mint a maximalizmus, a gazdaságosság és a vevőink lenyűgözése vezet minket.

Ezekhez az értékekhez kapcsolódóan csakúgy, mint a technológia, a design és a fenntarthatóság témakörében kínálunk Önöknek változatos olvasmányt idei Éves jelentésünkben. Ezek mellett a vállalat és Magyarország kiemelkedő 2010-es eredményeiről is tájékozódhat a Kedves Olvasó.

Kellemes olvasást kívánok!

Győr, 2011. március

Thomas Faustmann



Frank Dreves
az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.
felügyelőbizottságának elnöke,
az AUDI AG termelésért felelős
igazgatótanácsi tagja

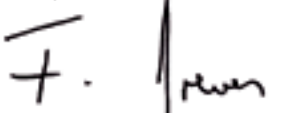
Tisztelt Hölgyem, Tisztelt Uram!

Egy izgalmas és minden szempontból sikeres 2010-es év áll mögöttünk. Az elmúlt üzleti esztendőben 1 092 400 járművet szállítottunk ki vásárlóinknak világszerte és ezzel a vállalat eddigi legjobb eredményét értük el. Így egy újabb lépéssel közelebb kerültünk a célunkhoz, hogy a világ első számú prémiummárkájává váljunk.

Ehhez az eredményhez leányvállalatunk, az Audi Hungaria hatékony motorjaival, járműveivel, a szerszámgyárában készülő termékeivel és mindenekelőtt motivált és magasan képzett munkatársaival nagymértékben hozzájárult. A vállalat gyorsan túljutott a kihívásokkal teli 2009-es éven és nagy lendületet vett a gyártás területén: emelkedtek a darabszámok és egyidejűleg új motorvariánsokkal és egy új járműmodellel, az Audi RS 3 Sportback modellel is bővült a termékpaletta. 2010-ben immár a 19 milliomodik motor és az 500 000. autó hagyta el a gyártósorokat. A járműgyártás területén megkezdődött a negyedik modell, az RS3 Sportback összeszerelése, amelyet az „International Engine of the Year” díjjal kitüntetett, 2,5 literes öthengeres győri motor hajt.

A 2011-re tervezett intézkedéseinket is az Audi növekedési stratégiájának jegyében valósítjuk meg, azzal a céllal, hogy a vevőinket világszerte lenyűgözzük. A 2010-es év ehhez megfelelő alapot teremtett. Az Audi a következő öt évben közel 11,6 milliárd eurót fektet a jövőjébe. A győri gyár bővítése ennek fontos mérföldköve. Az Audi Hungaria az elmúlt évek kiváló teljesítményével kivíta a konszern bizalmát és erős tagjává vált ennek a családnak. A győri munkatársak elkötelezettsége és rugalmassága is fontos tényező volt annak a döntésnek a meghozatalában, hogy 900 millió euró összegű beruházással a teljes gyártási folyamatot lefedő járműgyár épüljön itt. Ehhez a rendkívüli, jövőbeni perspektívához a vállalatnak továbbra is tetterkészségre és stratégiai gondolkodásra van szüksége. Biztos vagyok benne, hogy a magyar kollégák a jövőben is odaadással, lojalitással és lelkesen állnak a kihívások elé, ahogy eddig is tették. Csak így tudjuk a céljainkat közösen elérni!

Ingolstadt, 2011. március


Frank Dreves

Finomhangolás	10
Precizitás orgonába építve – különleges hangszer a Művészetek Palotájából.	
Tökéletes összhang	14
Thomas Faustmann, az Audi Hungaria ügyvezetője a tökéletesség titkairól.	
Dönteni – századmásodperc alatt	18
A pálya főnöke: Kassai Viktor futballbíró.	
Design: illúzió vagy racionalitás?	22
Egy divattervező, egy belsőépítész és az új Audi TT	
Energiaforrások	30
Interjú Urge-Vorsatz Diana Nobel-díjas klímakutatóval.	
Közel a természethez	33
Achim Heinfling termelésért felelős ügyvezető a környezetről és a felelősségről.	
Öthengeres dinamizmus	34
Új modell a győri Audi gyárból: az Audi RS3 Sportback.	
Teret a haladásnak	36
Korszakváltás Győrben: gyárbővítés és teljes gyártást lefedő járműgyártás 2013-ig.	
Próbára tett jövő	42
Látogatás az Audi Hungaria új Kísérleti Motorgyártó Központjában.	
Száz százalék természet	46
Egy családi vállalkozás világsikere: Ilcsi Szépitő Fűvek.	
Felelősséggel generációkon át	50
Rozman Richárd személyügyekért felelős ügyvezető a generációkról és az Audi családról.	
Kölyök-KRESZ	52
Oktatásból jeles: kölyök-KRESZ és Audi Hungaria Német Iskola.	
Madártávlatból	56
Máté Bence BBC-díjas természetfotóssal az őshonos madarak és állatok világában.	
Arcmás	64
Érzékek és értékek: Vass László és a Vass Collection.	
A jelen beruházásai teremtik a jövő értékeit	69
Dr. Johannes Röscheck pénzügyekért felelős ügyvezető a jelen és a jövő értékeiről.	
Pénzügy	70
Audi Hungaria számokban.	



10



18



22



64



Benkő Sándor

Képzőművész, fotográfus, szakíró, fotóművészeti szakoktató. Az alkalmazott fotográfia és a divatfotózás nemzetközileg elismert mestere. Munkáival világszerte művészeti galériákban, neves szaklapokban és vezérigazgatók irodáiban egyaránt találkozhatunk. Számos világcégnek fotózott már, az Audi Hungaria számára pedig több mint tíz éve készít művészi igényű imázs- és termékfotókat.

**Busánszky Lajos**

Az Autómagazin egykori főszerkesztője, jelenleg szabadúszó újságíró. Szívesen ölti magára a munkatársak dolgozóruháját és ragad kezébe szerszámot, hogy megtapasztalja, milyen remek csapatjáték, amíg elkészül egy győri erőforrás. Ezúttal a kísérleti motorok izgalmas és titokzatos világában járt, melyek egyre inkább otthon érzik magukat a magyar Audi gyárban.

Szöllősi György

Futballszakíró, újságíró, a FourFourTwo magazin magyar kiadásának főszerkesztője. Szinte mindent elért, ami ezen a pályán lehetséges: dolgozott a Nemzeti Sportnak, a Magyar Labdarúgó Szövetségnek, az UEFA-nak, két EB-ről és egy világbajnokságról tudósította a rajongókat.

A Puskás Ferencről írt riportkötete íróként is ismertté tette. Kiadványunkba Kassai Viktorról, a világhírű magyar játékvezetőről készített cikket.

**Bognár Péter**

A Die Presse című osztrák napilap, illetve az eurotopics nevű európai sajtószemle magyarországi tudósítója. Emellett a Budapester Zeitung című német nyelvű hetilap munkatársaként és fordítóként dolgozik. Bécsben született. Immár kilenc éve él Magyarországon.



Finomhangolás

A budapesti Művészetek Palotájának orgonája több mint egyszerű hangszer: mérete elnémít és ámulatba ejt, tűpontos tervezése és kivitelezése csodálatra késztet, hangja pedig az egekbe emel...

A

Ahhoz, hogy megértsük, mi adja a Művészetek Palotája orgonájának különlegességét, nem árt ismernünk néhány alapvető tényezőt, mely meghatározza egy orgona rendeltetését és a világban található többi hasonló hangszer között elfoglalt pozícióját. Ilyen például, hogy bizonyos orgonák csupán bizonyos korok zenei műveinek lejátszására alkalmasak, a Müpa orgonáját viszont oly módon tervezték meg és alakították ki, hogy a zeneirodalom minden egyes orgonadarabja lejátszható rajta, kivétel nélkül. Ennek oka az orgona méreteiben keresendő: gyakorlatilag minden

hangszínt beleépítettek, ami zeneileg elképzelhető. Hogy mit jelent mindez számokban? 92 regisztert, 5 manuált és 6804 sípot, melyek megszólaltatásához négy fűjtatómotor biztosítja a szükséges levegőt. Ezek a számok még egy laikus szemében is hatalmasak, de akkor válnak igazán lenyűgözővé, mikor megértjük, milyen fantasztikus mennyiségű munka, tervezés, anyagmennyiség és intonációs idő áll mögöttük.

A roppant bonyolult hangszernek tűnő orgona a lehető legegyszerűbb működési elven alapul: levegő kell a megszólaltatásához, azaz pontosan úgy

működik, mint egy fúvós hangszer. A hatalmas méretekhez természetesen óriási mennyiségű levegőre van szükség – ezt biztosítják a motorok, melyek percenkénti teljesítménye megközelíti a 100 köbmétert. A levegő szélcsatornákon át áramlik a légtartályokba, majd a szelládák alsó rekeszébe, ahol a szeleprendszer segítségével szabályozható, hogy melyik sípba áramoljon a levegő.

A felső játszóasztal mechanikusan működik, az alsót pedig azokban az esetekben használják, mikor fontos, hogy az orgonista is a színpadon foglaljon helyet – ebben az esetben kapnak szerepet az elektromágnesek.

Az orgona legizgalmasabb és leglátványosabb részei természetesen a fából és ónból készült sípok, melyek különböző hangmagasságokon és hangszíneken szólalhatnak meg.

„Az öt manuálmű és a pedálmű profán megfogalmazásban hat kicsi orgonát jelent, melyek együttes megszólalása a különböző hangzások végtelen variációját hozza létre. Végso soron ez teszi lehetővé a zeneirodalom összes orgonaművének eljátszását.”

Az egy hangszínen megszólaló sípokot regiszternek nevezzük. A Müpa orgonájában található 92 regiszter a játszóasztalon található manuálok, azaz billentyűsorok segítségével szólal meg. Az öt manuálmű és a pedálmű profán megfogalmazásban hat kicsi orgonát jelent, melyek együttes megszólalása a különbö-



A Müpa orgonájának esetében a szelepek mechanikusan és elektronikusan is mozgathatóak a két játszóasztalnak köszönhetően



ző hangzások végtelen variációját hozza létre. Végso soron ez teszi lehetővé a zeneirodalom összes orgonaművének eljátszását.

Nem szabad azonban megfeledkezni még egy nem elhanyagolandó tényezőről, mégpedig a művészi szabadságról, melytől az élettelen hangszer lélekkel telítődik meg. Minden orgonista a maga egyéni felfogásában játssza el az adott művet, így mindenkinek más és más beállításokra van szüksége – ezen az orgonán azonban ez sem jelent gondot. Mivel az orgona számítógépes vezérlés alatt is áll, ezért lehetséges az egyéni beállítások tárolása, amit a művész egy adathordozón elvihet magával, majd a következő alkalommal ismét magával hozhat. A hangszínbéállítások biztonságos tárolása különösen fontos, hiszen egy koncertműsor hangszíneinek beállításán minimum 6–8 órát dolgoznak a meghívott orgonaművészek.

Bartók Béla Nemzeti Hangversenyterem

Az egyesült államokbeli Artec Consulting Inc., és annak vezetője, Russell Johnson segítségével született meg a terem egyedülálló akusztikája. A gótikus katedrálisok mintájára 25 méter magasságú és szélességű, valamint 52 méter hosszúságú hangversenyterem mozgatható bővítményeinek köszönhetően három különböző színpadméret és zenekari árok kialakítását is lehetővé teszi. Az oldalfalakon elhelyezett zengőkamrák nagyméretű ajtóit, valamint a Jovánovics György által tervezett színes térplasztikák is hozzájárulnak a terem akusztikájának tökéletesítéséhez. Az utóhangidő egy másodperc alá csökkenthető a terem körbefüggönyözésével, így az akár hangstúdióként is funkcionálhat.

A billentyűket a szelepekkel az ún. traktúra köti össze – ez a vékony fenyőfa lécekből álló szerkezet a Múpa orgonájában összességében két és fél kilométer hosszúságot tesz ki



Fassang László

13 éves kora óta játszik orgonán, diplomát 1998-ban szerzett a Liszt Ferenc Zeneakadémián. 2000-ben, egyéves tanulmányi szabadsága alatt Japánban tartott hangversenyeket és mesterkurzusokat, valamint a Szapporói Koncertterem Kern-orgonáján elkészítette első lemezét. 2003-ban a párizsi Conservatoire National Supérieur de Musique orgona-előadói és orgona-improvizáció szakán végzett. 2004 óta a San Sebastian-i Zeneművészeti Főiskola meghívott improvizációtanára, 2008-tól pedig a Liszt Ferenc Zeneművészeti Egyetem adjunktusa. 2006 óta a Művészetek Palotája orgonakonzertjeinek művészeti vezetője, számos díj birtokosa.

Az örökkévalóságnak dedikálva

Alapbesorolás szerint templomi és koncerttermi orgonákat különböztetünk meg. A Művészetek Palotájának hangszere koncerttermi orgona, egy nemzetközi csapat munkájának eredménye, mely méltán veszi fel a versenyt a világ koncertorgonáival.

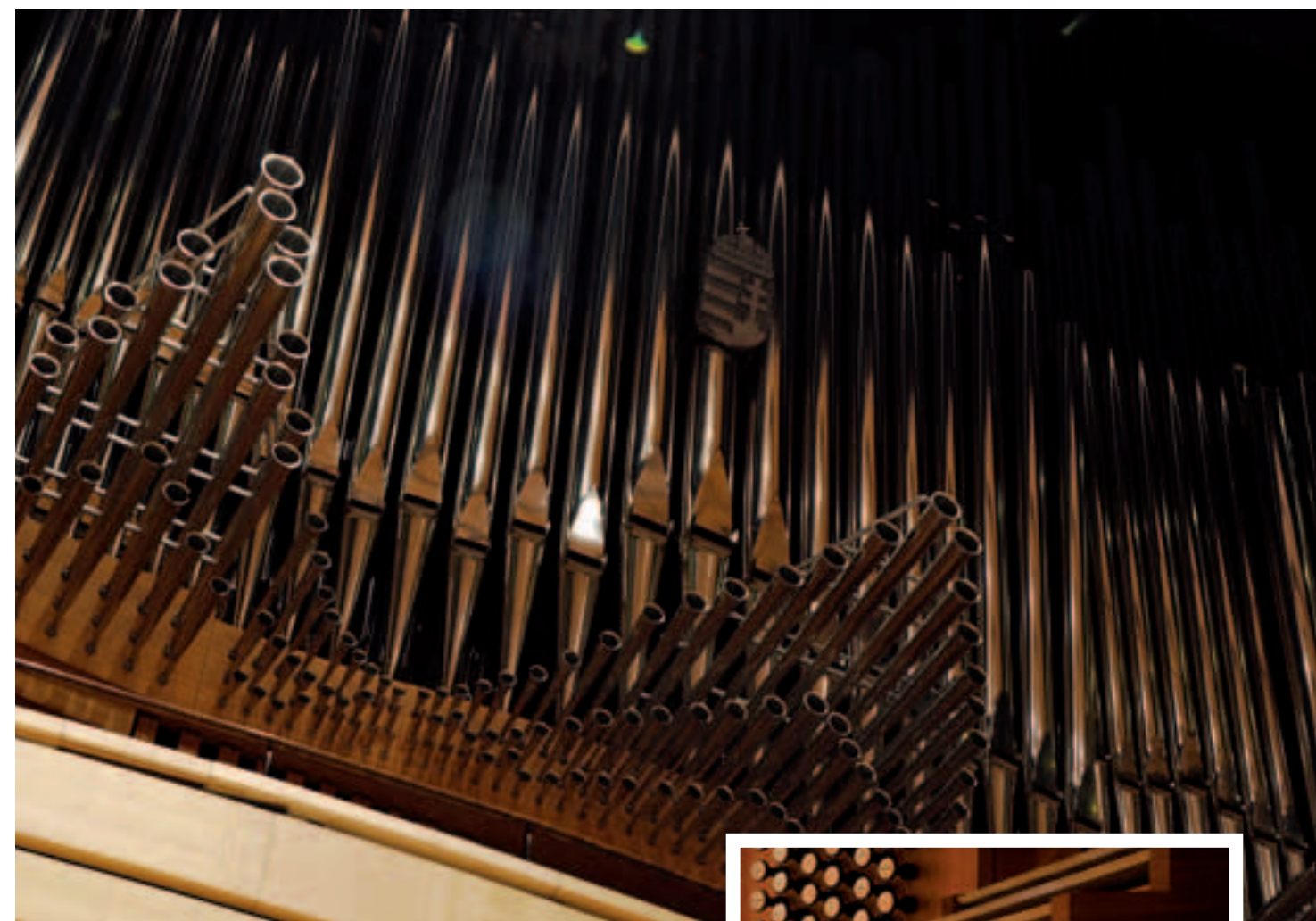
A tervezési és kivitelezési munkálatokat a német Orgelbau-Mühleisen és a Pécsi Orgonaépítő Manufaktúra konzorciuma végezte. A két cég egészen egyedi kívánalmaknak is képes megfelelni, mivel minden hangszer, amely kikerül a műhely-

„Az intonáció folyamata napi szintű, állandó munka mellett több mint fél évet vett igénybe. Ez alatt az időszak alatt egyesével kellett beállítani a csaknem 7000 sípot.”

ből speciális beállítások szerint készül. Az adott térre tervezik az orgonát, vagyis messzemenőig figyelembe veszik az adott tér akusztikai sajátosságait. Ezt olyannyira előtérbe helyezik a tervezés során, hogy például a 26 szakemberrel együtt dolgozó Konrad Mühleisen egy olyan software kidolgozásában is részt vett, mellyel minden eddi-

ginél pontosabban meg lehet határozni az adott helyiséghez szükséges levegőfelhasználás mértékét. Mivel minden egyes orgonának egyedi szélrendszert terveznek, így a kész orgona optimális módon fog megszólalni az adott térben. A Múpa Bartók Béla Nemzeti Hangversenytérmeben felhangzó orgonadarabok többek között ennek a fantasztikus precizitásnak köszönhetik azt a lenyűgöző hangzást, melyről a szakértők is elismeréssel szólnak.

A már megnyitott, működő hangversenytéremben éjszakánként építették az orgonát – melynek homlokzata teljes kellett, hogy maradjon, hogy ne bontsa meg a terem már kialakított akusztikáját. A 12,5 méter széles, 5 méter mély és 13 méter magas kamrába különleges emelési technikával helyezték be az orgona hátsó homlokzatát alkotó 30 fasípot, melyek közül a legna-



Minél nagyobb egy síp, annál mélyebb hangot ad – a Múpa orgonájának legnagyobb sípja 10 méter hosszú, a legkisebbek pedig néhány centiméteresek

gyobb körülbelül egy köbméter fenyőfa felhasználásával készült.

Az intonációt, azaz a sípok hangzásának végleges beállítását az a Fassang László felügyelte, aki korábban már nemcsak a pályázatokat elbíráló szakmai zsűri tagjaként, hanem később – Baróti István orgonaművésszel együtt – szakértőként is részt vett az orgonaépítésben. „Az intonáció folyamata napi szintű, állandó munka mellett több mint fél évet vett igénybe. Ez alatt az időszak alatt egyesével kellett beállítani a csaknem 7000 sípot, valamint arra is ügyelni kellett, hogy azok hangja egymással és a terem akusztikájával is egyensúlyba kerüljön. Az orgona hangjának végső karaktere ezek után alakult ki, ám a hatalmas hangszer így is rendszeres, koncertek előtti 3–4 órás hangolást igényel – mondja Fassang László, majd hozzáteszi: – A precíz tervezésnek és kialakításnak köszönhetően egy orgona sípjai gyakorlatilag több száz évig nem szorulnak cserére.”

A Múpa orgonájának esetében olyan koncerttermet és hangszert hoztak létre, mely hasonló az itt felhangzó zeneművekhez: az örökkévalóságnak szól.



Tökéletes összhang



Thomas Faustmann
Audi Hungaria,
ügyvezető igazgató

Angyal Nóra, Rónaszéki Balázs és
Magyar Ákos, az Audi Hungaria munkatársai

„A tökéletesség nem az, amihez nincs mit hozzátenni, hanem amiből nincs mit elvenni” – írta Antoine de Saint-Exupéry. Én ezt örökérvényű gondolatnak tartom, mely különböző módokon ugyan, de a zenében, a természetben, az építészetben, az emberi kapcsolatokban, sőt akár egy vállalat

működésében is megvalósul. A természet alkotereje határtalan. Ezek a korlátok nélküli energiák, ez a végtelen sokszínűség számtalan olyan jelenséget és megismételhetetlen csodát eredményez, melyet az ember tudatosan sem hozhatna létre tökéletesebben. Vannak azonban világunkban szép számmal olyan alkotások is, amelyek egyértelműen az emberi szellem hatalmát és kreativitását dicsérik. Hozzáértés, precizitás és személyes azonosulás is szükséges a tökéletesség eléréséhez, a legfontosabb azonban mindig az arra való törekvés, mely magas személyes standardokat és szervezettséget igényel.

Mi az Audinál erre törekszünk nap mint nap. A tökéletességre való folyamatos törekvés

egy olyan vezérlő elv, mely meghatározza viselkedésünket és cselekvésünket. A vállalat menedzsmentje tagjainak döntő szerepük van abban, hogy munkatársaink mennyire teszik magukévá ezt az elvet. Az én feladataim közé tartozik a stratégiánk meghatározása, mely mindig összhangban áll anyavállalatunk stratégiájával. A stratégia célokra való lebontása után azok tökéletes megvalósítása rendkívüli

Kísérleti Motorgyártó Központunk létrehozásának alapötlete is az volt, hogy a termelés és fejlesztés, a logisztika és a minőségbiztosítás közös munkájából adódó lehetséges szinergiák kihasználásával még tökéletesebbé tegyük motorjainkat. Hiszen a kísérleti központban a motorgyárunkban szerzett, immár 17 éves tapasztalatunkat kamatoztathatjuk és használhatjuk fel a motorfejlesztésben.

Nagy öröm és egyben kihívás is számunkra, hogy anyavállalatunk növekedési stratégiájában számítsanak ránk. Vállalatunkat a jövőben teljes gyártási folyamatot lefedő autógyárrá fejlesztjük. A présüzemtől a karosszéria- és lakkozó üzemén át a

járműszerelődéig. A kapacitás évi 125 000 autó gyártására alkalmas bővítése legalább 1800 új munkahely teremtését igényli. Hangsúlyt fektetünk arra, hogy jövőendő munkatársainkat a szakmai felkészítés mellett a vállalat értékeivel is megismertessük, hiszen ennek az együttgondolkodásnak az eredményeképpen lehetünk a jövőben is sikeresek. Csak szervezeten, összehangolva tudjuk megvalósítani azt a növekedési stratégiát, mely előttünk áll, azt a beruházást, mellyel az Audi márka stratégiai céljainak megvalósításában elengedhetlenné válik részvállalásunk.

Erre készülünk már most. Egy projektcsapat Győrből és Ingolstadtból intenzíven dolgozott a győri gyár kiépítésének előkészítésén egy egész éven keresztül. A sikeres előkészítő szakasz lezárását követően még intenzívebb szakaszba léptünk, hiszen részletes, pontosan kidolgozott terv szükséges nemcsak az építkezéshez, hanem többek között a személyügyi stratégiánk megvalósításához, az ehhez kapcsolódó képzéshez, az infrastruktúra fejlesztéséhez, vagy például a beszállítói parkunk felépítéséhez is. Mindezt egymásra építve, egymással összehangolva, pontosan megtervezve tesszük. Bő két esztendő áll rendelkezésünkre, hogy felépüljenek a gyártócsarnokok, megépüljenek és bővüljenek a közlekedési útvonalak, optimalizáljuk a szállítmányozáshoz szükséges logisztikai összeköttetéseinket, megállapodjunk beszállítóinkkal, és hogy jövőbeni munkatársaink, felkészülve a szükséges szaktudással, tettekre készen rendelkezésre álljanak. Amikor pontosan, a legjobb Audi-minőségben az új járművek elhagyják a gyárat, akkor azt mondhatjuk, hogy a tökéletességre törekedésünk sikeres volt.

„Vállalatunkat a jövőben teljes gyártási folyamatot lefedő autógyárrá fejlesztjük.”

odafigyelést igényel. Oly módon, ahogy az orgona sípjai finomhangolásának elengedhetetlen művelete történik, úgy ösztönzőm én is közvetlen munkatársaimat nap mint nap, hogy vezérelveink szerint végezzék munkájukat. A célunk az, hogy vásárlóinkat megnyerjük és lenyűgözzük kiváló minőségű termékeinkkel.

A tökéletességre való törekvést eddig is és a jövőben is szem előtt fogjuk tartani nemcsak termékeink, hanem gyártási technológiáink, folyamataink és struktúránk alakításában.

Jó példa erre vonatkozóan az az eredményünk, melyet az anyagáramlás optimalizálása és a készletcsökkentés érdekében értünk el.

A járműgyártás területén az Audi RS3 Sportback modellel az elmúlt évben immár a negyedik modellünk gyártását indítottuk el. Ahhoz, hogy egy gyártósoron egyszerre négy modell készülhessen, hiszen erről a sorról gördül le az Audi TT Coupé, a TT Roadster, valamint az A3 Cabriolet is, az összeszerelésnek nagyon fontos, ahogy mi mondjuk „ütemezése” azaz összehangolása szükséges. A négy autómódell ugyanis más-más szerelési időt igényel.



NEWS

2010. 03. 05.

RS 5 karosszériaelemek Győrből

Az Audi Hungaria 2005-ben megnyílt szerszám-gyárának tevékenységi köre tovább bővült: immár az Audi RS 5 karosszériaelemeinek gyártása is itt zajlik. A több mint 2,7 milliárd forintos beruházást igénylő fejlesztéseknek köszönhetően a győri vállalat még fontosabb szerepet kap az előállítási folyamatban. A gyártáshoz szükséges prészszerzők elsősorban helyben, a szerszámgyárban készülnek. Az új RS 5-ös oldalfalát, sárvédőjét és csomagtértetejét a szerszámgyárban préselik és 3D-lézerberendezéssel vágják, sőt, a csomagtértető esetében az Audi Hungaria a teljes minőségbiztosítási folyamatot maga végzi.



2010. 01. 22.

17 év, 18 millió motor

Az olasz piac számára készülő egyik Audi A3 Sportback büszkélkedhet azzal az 1.6 literes, négyhengeres Common Rail dízelmotorral, mely épp a 18 millióodik a Győrben gyártott motorok sorában. A 77 kW (105 LE) teljesítményű erőforrás – melyből eddig 45 000 darab hagyta el az Audi Hungaria gyártószalagjait – jubileumi sorszámanak köszönhetően különleges jelentőséggel bír. Az Audi Hungaria alapítása óta csupán 17 év telt el, így a győri gyár munkatársai méltán lehetnek büszké a kevesebb, mint két évtized alatt elért eredményekre.



2010. 01. 03.

Kísérleti Motorgyártó Központ

Az 55 millió forintos beruházással létrejövő, 40 munkatársat foglalkoztató központ olyan újabb tevékenységi kör alapjait kívánja megvetni, mellyel még teljesebb körűvé válhatnak a győri Audi-gyár szolgáltatásai. A szériamotorok gyártása mellett a kísérleti darabok tesztelése és szerelése is a helyszínen folyhat, így a győri gyártósorokra már olyan erőforrások kerülnek, melyek tervezésében, fejlesztésében a Központban dolgozó munkatársak, közöttük 17 speciálisan képzett mérnök is részt vett. A csapat különlegesen képzett munkatársait az ingolstadt és neckarsulmi Audi-telephelyeken képezték ki.

2010. 03. 08.

Ismét az Audi a legvonzóbb munkaadó

Ötezer végzős főiskolai és egyetemi hallgató véleménye alapján alakul ki minden évben az AISEC-Develor rangsor, mely a „legvonzóbb munkaadókat” listázza. A nemzetközi szervezet által készített felmérés szerint ismét az Audi Hungaria szerezte meg a megisztelő címet, köszönhetően többek között a Top Talent Programnak, melynek keretében az ország tíz legjobb friss műszaki diplomával rendelkező fiatalját kereste a cég. A győri vállalat számos lehetőséget kínál a motorfejlesztés, a szerszámgyártás, a minőségbiztosítás, a termelés és a logisztika területén, továbbá 2010-ben 280 gyakornoki pozíciót is meghirdetett.



2010. 04. 10.

„Egy fa a jövőért”

Az Audi Hungaria a Nyugat-magyarországi Egyetemmel, a faji sokszínűség elősegítése érdekében közösen indított projekt megvalósításának egyik lépéseként faültetési akciót indított a vállalat területén. A tudományos szempontok szerinti telepítés alkalmával több mint 160 földlabdás lomb- és tűlevelű fát ültettek el tervezési területen a vállalat vezetői, akik személyre szóló névtáblával meg is jelölhették a saját kezűleg elültetett facsemetéket. A program az április 10-i faültetést követően is folytatódott: lomblevelű cserjékkel azóta még tovább színesedett a vállalat zöldterülete.





18

Rend a lelke mindennek: Kassai Viktor munkában a 2010-es világbajnokság német-spanyol elődöntőjén. Mesut Özil (jobbra) már tudja, hogy nem érdemes vitatkozni a magyar játékvezetővel...

Dönteni századmásodperc alatt

Olimpiára kijutni minden sportoló és játékvezető álma. Kassai Viktor futballbírónak megvalósult ez az álom: 2008-ban ő vezette az olimpiai foci torna döntőjét Pekingben, 2010 nyarán pedig a világbajnokság egyik elődöntőjében is ő fújta a sípot Dél-Afrikában.

A

A 2008-as pekingi olimpián a Nigéria–Argentína futballfinálét valamikor hajnalok hajnalán játszották a szenzációs pekingi Madárfészekben. Érdekes, hogy akkor még a szakmai közvéleményen túlra nemigen jutott el a hír az új magyar FIFA-bíróról, Kassai Viktorról, aki olyasmit vitt véghez, amit még világhírű elődei sem. Mert bár Palotai Károly és Puhl Sándor világsztárok voltak ebben a szakmában, a Kassai Viktor, Vámos Tibor, Erős Gábor bírói hármass vezethetett magyarként először olimpiai döntőt. Ez a meccs jobbára rejtve maradt a széles magyar közvélemény előtt. Nem úgy a spanyol–német vb-elődöntő 2010 nyarán!

Sztárbíró születik

Minden étterem teraszán, minden város főterén, minden nyaralóhely óriáskivetítőjén, minden napali tévéjén látható volt a dél-afrikai vb magyar futballbüszkesége, a határozott kiállású, jóvágású futballbíró, Kassai Viktor, aki szakzsargonnal élve „lap nélkül hozta le” a két sztár csapat meccsét, a (szó szoros értelmében) fél világ érdeklő-

désétől kísérve. Lap nélkül, azaz úgy, hogy egyetlen sárga vagy piros lapot sem kellett adnia a játékosoknak. Ebben szerepe lehet a csapatok sportszerűségének is, de a játékvezetők világában nagy szó, a tekintély és az erélyesség jele, ha valaki olyannyira rendet tud tartani a pályán, hogy nincs szüksége a figyelmeztetést és a kiállítás jelző színes kártyákra. A 34 éves, új, magyar sztárbíró döntéseit elfogadják, kitűnő adottságait, szorgalmát, elkötelezettségét, korrektségét nem vitatja senki.

„Amióta a topmeccseken több tucat kamera lesi, ismétli, nagyítja a legapróbb részleteket is, a játékvezetők felelőssége még inkább megnövekedett.”

Már Viktor édesapja is játékvezető volt, fiát is aktív sportemberré nevelte, aki aztán egészen fiatalon, 15 évesen, apja nyomdokaiba lépve kezdte a bíraskodást, alacsonyabb osztályokban.

„Álmodunk tovább”

A bírókat a focistákhoz hasonlóan megbecsüli a nemzetközi futballvilág, az egyre növekvő fizikai, elméleti követelmények, a folyton csökkenő felső korhatár meghozta a profizmust a játékvezetők-nél is. Néhányan ebből élnek, bár a sérülés esélye miatt egy játékvezető soha sem tehet fel mindent

19

Audi Cup - Kassai Viktor
vezette az Audi Cup
2010-es fináléjának
kezdő mérkőzését
Győrben



Kassai Viktor 10 legrangosabb meccse

Németország–Spanyolország (0–1),
világbajnoki elődöntő, 2010
USA–Ghána (1–2), világbajnoki nyolcaddöntő, 2010
Mexikó–Uruguay (0–1), világbajnoki csoportmeccs, 2010
Brazília–Észak-Korea (2–1), világbajnoki csoportmeccs, 2010
Bahrein–Új-Zéland (0–0), vb-selejtező, 2009
Manchester United–Wolfsburg (2–1), Bajnokok Ligája, 2009
Nigéria–Argentína (0–1), olimpiai döntő, 2008
Getafe–Benfica (1–0), UEFA-kupa, 2008
Franciaország–Litvánia (2–0), Eb-selejtező, 2007
Portugália–Anglia (1–1), 2004

egy lapra, szinte minden FIFA-bírónak van ilyen vagy olyan civil foglalkozása, még ha azt általában alá is rendeli játékvezetői pályafutásának. Mert az edzések, edzőtáborok, nemzetközi továbbképzések, külföldi tornák és mérkőzések nehezen teszik lehetővé a helytállást a munkahelyen, jóllehet a cégek nagy része büszke arra, ha alkalmazottja egyben ismert futballbíró.

Ma már egy BL-meccs esetében maga a játékvezető is csak 48 órával az utazás előtt tudja meg, hogy melyik mérkőzésen kap feladatot, hova kell utaznia, Barcelonába, Amszterdamba, Londonba vagy éppen Moszk-

vába. Így aztán izgalmas, de rendkívüli koncentrációt és felkészültséget igénylő feladat FIFA-bírónak lenni, és nagyon sokszor egyáltalán nem is népszerű foglalkozás, hiszen egy-egy ítéleten, egy-egy tévedésen karrierek, milliós vagyonok, nemzetek boldogsága múlhat.

„Amióta a topmeccseken több tucat kamera lesi, ismétli, nagyítja a legapróbb részleteket is, a játékvezetők felelőssége még inkább megnövekedett” – magyarázza Kassai Viktor. – „A figyelem egyetlen másodpercre sem lankadhat, a szabályismeretnél, a sokszor a játékosokét is meghaladó futómennyiségnél is nagyobb kihívás az állandó koncentráció – mondja Kassai Viktor. – „Hiszen kilencven, vagy nem egy esetben százhusz percen át összpontosítani kell a játékvezetőknek, a mi figyelmünk akkor sem lankadhat, amikor a játékosok esetleg már fáradnak, mert nálunk olykor egyetlen századmásodpercnyi kihagyás nagy hibákhoz vezethet. És nálunk nincs mód javítani...”

Olyanokhoz, amelyekből bizony akadt néhány a nyári világbajnokságon is, ám ezek más bírók nevéhez fűződnek. A mégoly nagy tét és csalódás ellenére az elődöntőben búcsúzó németek is korrektnek és igazságosnak minősítették a magyar bírói csapat ténykedését. Merthogy nem egyetlen játékvezetőről, hanem egy összeszokott hármasról van szó, amelynek tagjai nem győzik hangsúlyozni, milyen sokat számít a kölcsönös biza-



Kassai az első magyar, aki egy
olimpiai döntőt vezetett

lom, az együtt vezetett, megélt, végigkoncentrált meccsek összeszokottsága.

„Vámos Tibivel és Erős Gáborral olyan csapatot alkotunk, amely nélkül külön-külön egyikünk sem érte volna el az elmúlt évek sikereit” – szögezi le ezúttal is Kassai. – „Egymás gondolatait is ismerjük, és természetesen vakon megbízunk egymásban, elfogadom a kollégáim döntését, amikor egy-egy szituációnál csak rájuk hagyatkozhatom.”

„Egy-egy ítéleten, egy-egy tévedésen
karrierek, milliós vagyonok, nemzetek
boldogsága múlhat.”

Arra a kérdésre, vajon szurkolói szemmel ki tetszett a legjobban, Kassai így válaszolt. „A braziloknak vezetni óriási élmény. Labdabiztosak, a védelmük tekintélyt parancsoló, a középpályásaik technikai tudása félelmetes, a csatársoruk életveszélyes volt. Kaká technikai tudása egyedülálló. Bastian Schweinsteigert is nagyon tiszteltem, amiért képes volt szabálytalanság nélkül végigjátszani a vb-elődöntőt.”

Ma már a legnagyobb világsztárok is ismerik, respektálják a fiatal magyar bírót, s per-

sze a FIFA és az UEFA is rábíz bármilyen nehézségi fokozatú meccset. Kassai a rangos, de viszonylag „sima” Brazília–Észak-Korea (2–1) és Uruguay–Mexikó (1–0) csoportmeccs után alighanem a Ghána–Egyesült Államok (2–1) drámai, hosszabbításos nyolcaddöntőn vívta ki a szakma egészének elismerését. Akkor egy barát azt az üzenetet kapta egy 27-es előhívószámú, dél-afrikai FIFA-s mobilról: „Köszö a gratulációt, most kicsit pihenünk, aztán álmodunk tovább...”

Az álom folytatódott, Kassai, Vámos és Erős kapta a vb egyik legnézettebb és legrangosabb meccsét, a német-spanyol elődöntőt, és Viktor egy csapásra ismert lett, a Magyar Labdarúgó Szövetség játékvezetőtanfolyamain pedig többszörösére nőtt a jelentkezők száma.

És Kassai Viktor, akinek fantasztikusan sikerült a 2010-es év, még tíz évig szőheti álmait játékvezetőként, hiszen ennyi ideje van a nemzetközi korhatár betöltéséig, noha

már hét éve FIFA-bíró, több mint hatvan nemzetközi meccsen van túl. Ő az első magyar, aki olimpiai döntőt vezetett. Talán ő lesz az is, aki elsőként vezet Európa-bajnoki döntőt? Erre 2012-ben, 2016-ban és 2020-ban is alkalma nyílhat...

Design

Design: illúzió vagy racionalitás?

Az alkotás szinte misztikus fogalom a XXI. század nyugati kultúrájában, mégis egyre inkább azt érezzük, hogy a világnak már semmi újat nem lehet mutatni a régi ötletek leporolása helyett. De nagy szerencsénkre mindig vannak olyanok, akik képesek bebizonyítani számunkra, hogy tévedünk.

M

„Mint a varrógép és az esernyő véletlen találkozása a boncasztalon” – jutnak eszembe önkéntelenül Comte de Lautréamont, az avantgárd mozgalom egyik vezéralakjának szavai, a „Maldoror énekei” című művéből, miközben megpróbálom elmémbe felfűzni azokat a kapcsolódási pontokat, amelyek egy építész, egy divattervezőt és egy autót összeköthetnek egymással. A formákban való gondolkodás, a kreatív energiák tombolása, a szépséghez való egyéni, kompromisszumok nélküli viszonyulás és a gondolatoknak a terveken túli, kézzel fogható megvalósítása – mindezek együtt és külön-külön is érvényesek rá-

inspiráló vizuális kultúra vette körül őket, amely mondhatni, meghatározta pályájukat. Abodi Dóra divattervező és Göde András építész, belsőépítész egy új Audi TT-vel érkezett a fotózásra. Mindketten (sőt, mindhárman...) kötődnek Győrhöz, hiszen Dóra és András is éveket töltött el a városban, utóbbi ott is született, ám a karrierjüket már a fővárosban építették fel. Mindkettőjüknek bő-



Abodi Dóra

Előbb az ELTE jogi karát végezte el, majd a budapesti Mod'Art International francia művészeti és divatakadémián szerzett diplomát 2008-ban. Még ebben az évben megalapította saját divatmárkáját, a Dora Abodit. 2009-ben ő volt az egyetlen magyar divattervező, aki önálló bemutatóval volt jelen a New York-i divathéten. 2010-ben az Év Divattervezőjének választották.

juk. És még egy dolog: az örökölt kapott, tudáson alapuló, állandó megújulásra képes látásmód, amely folyamatos ihlet forrása számukra.

Képregényhősnő – superjargány nélkül

Kicsit másképp, de mégis mindketten tervezőcsaládba születtek, így már gyerekkoruk óta olyan

ven kijutott már a különleges megbízásokból, de vajon mi a helyzet az autótervezéssel?

„Valahol ugyanaz van egy többszintes, hatalmas épület és egy golyóstoll megtervezése mögött – mondja András, miközben az autóra néz. – Nagyon szeretem az autódesign is, de én magam nem terveznék. Ez olyan különleges világ,

Göde András

1992-ben fejezte be az Iparművészeti Főiskola Mesterképzőjét, majd a Magyar Építész Szövetség Mesteriskoláját is elvégezte. Több mint tíz éve tanít a Moholy-Nagy Művészeti Egyetemen. 1999-ben elsőként nyerte el az Év Belsőépítésze díjat, 2007-ben pedig megkapta a Ferenczy Noémi-díjat kiemelkedő iparművészeti, ipari tervezőművészeti munkájáért.



és hullámok pedig valódi iparművészeti alkotás-sá nemesítik az autót. Az autó selymes formáit elnézve az ember nem is gondolná, hogy milyen hihetetlen teljesítmény rejtőzik ebben a második ránézésre is apró autóban. És mégis, a TT-nek csupán 5,6 másodpercre van szüksége ahhoz, hogy 100 km/óra gyorsuljon. Valódi tudás rej-

amelyet kifejezetten izgalmasnak tartok, de aki ezzel foglalkozik, az csak ebben él, csak ezzel foglalkozik. Rengeteget kell hozzá tudni az adott autóról és úgy általában az autókról, úgy-hogy egyfajta pozitív megszállottság is szükséges ahhoz, hogy valaki folyamatosan ebben a témában gondolkodjon.”

„Sok könyvem van autókról, autódesignról, nagyon szeretem a régi kocsikat, az apró részleteket – mondja Dóra, majd nevetve hozzátesszi: – Abszolút úgy képzelem el az életemet, mintha képregényhősnő lennék, úgyhogy vonzódok a

tőzik a légies formák mögött, de mit gondolnak minderről a szakemberek?

„Ha valami nem használható, annak az én szememben nincs értéke – mondja András. – A használat módját át lehet gondolni, alternatív megoldásokat lehet találni, de nagyon fontos, hogy egy tárgy kontaktusban legyen a használójával, és ne csak a megjelenése legyen szép. Egy ruha esetében például – folytatja Dórára nézve – nem azt találok furcsának, ha extravagáns, hanem azt, ha nem hordható. Viszont az akármilyen visszafogott, de akadályoz a mozgásban, akkor az is használhatatlan, így értéktelen, felesleges tárggyá válik.”

Az Audi TT esetében azonban semmiféle kompromisszumot sem kell kötni, hiszen olyan első látásra is mély vonzalmat ébresztő autóról van szó, amely iránt csak

elmélyülnek érzéseink, miután behatóbban is megismerjük. Szinte hihetetlen, hogy mennyi tudást és lehetőséget sikerült az autó tervezőinek belepakolni a TT-be, annyira könnyen kezelhető és átlátható a teljes rendszer. Légiesen könnyed, mégis erős, nincs rajta egyetlen fölösleges díszítőelem vagy gomb sem, mégis, minden kézre

„Sok könyvem van autókról, autódesignról, nagyon szeretem a régi kocsikat, az apró részleteket.”

bizarr járművekhez. De ennél még fontosabb, hogy egy autó környezetbarát is legyen.”

Mint például az új Audi TT, amely jelentősen visszafogott üzemanyag-fogyasztása és károsanyag-kibocsátásának mértéke okán egészen egyedülálló ebben a szegmensben. Az ismerősen „audis” ívek

esik, minden a helyén van. A finom eleganciát és a sportos megjelenést egyszerre képviselő Audi TT éppen visszafogottságával és klasszikus formáival kelt feltűnést – ami néha egyáltalán nem jelent problémát, sőt!

„A legtöbb ember hétköznapijai eléggé prózaiak, ezért nem feltétlenül kell határt szabni az extravaganciának, nyugodtan kijebb lehet tolni



a határokat, ha úgy esik jól” – véli Dóra. – „A megjelenés, az, hogy ki milyen ruhát és hogyan visel, vagy akár az, hogy milyen autóval jár, sokat elmond az adott ember egyéniségéről, a világhoz való viszonyáról. A ruha alapvetően a kultúra része. Mindig az adott ember lelkiállapotát, ízlésvilágát, társadalmi helyzetét, az adott kort, az adott társadalom gondolkodását tükrözi, ezért nagyon fontos, hogy ki milyen üzeneteket küld magáról.”

Inspiratív álmok

A design korlátok és határok nélküli világgá vált – nemcsak az autóiparban, hanem szinte valamennyi alkotási formában. A különböző gondolkodásmódok, iparművészeti megfogalmazások egymásra hatva, gyakran egymásból merítve egészen egyedi és merész ötleteket valósítanak meg.

„Az építészet kevésbé nemzetközi, mint a belsőépítészet, mert mindig az adott hely adottságaiból indul ki a tervező. A különböző országokban eltérő arculatok alakulnak ki, de alapvetően a határok stiláris elzárása értelmetlen, nem is lehetséges – mondja András. – A belsőépítészet már közelebb van a designhoz, mert lazább, frissebb dolog, nem igényli annyira, hogy az ember kontaktusba kerüljön a helyszínnel. Ebben az esetben a megrendelő

„A ruha mindig az adott ember lelkiállapotát, ízlésvilágát, társadalmi helyzetét, az adott kort, az adott társadalom gondolkodását tükrözi...”



„Én is folyamatosan tervezek, reggeltől estig, még alvás közben is – helyesel András. – Az, ahogy én gondolkodom, jobban hasonlít a matematikához. Van egy probléma, egy sokismeretlenes

egyenlet, amelyre láthatóan nincs megoldás. Egy ideig próbálkozom vele, és amikor nem megy, akkor elraktározom valahová az agyamban. Közben jön egy újabb feladat, egy újabb probléma. Aztán egyszer csak vezetés, vacsora vagy zenehallgatás közben beugrik a megoldás. Bármilyen hatást inspiratív, a legvadabb dolgok adhatnak új ötleteket vagy megoldást. Engem például nagyon izgat a tudomány, a különböző probléma-megoldási módok eszköztára.”

Azoknak, akik még álmukban is terveznek, lehet vajon egyáltalán alkotói válsága? – motoszkál fejében a kérdés.

„Állandó ötlettúltengéstől szenvedek – adja meg Dóra mosolyogva a szokatlan, bár esetében egyáltalán nem váratlan választ, miközben András apró fejmozdulatából látom, hogy tökéletesen egyetért. – Túl sok ötletet használok fel egy-egy tervnél, ezért inkább vissza kell fogynom magam. Próbálok konzultálni, de erre általában nem nagyon van idő.”

„Nálam is ugyanez a probléma, ezért mindig csapatban dolgozom – teszi hozzá András. – Szerintem egy jó team úgy áll össze, hogy mindenféle típusú tervező megtalálható benne. Az én típusom önmagában elég veszélyes, ezért kell mellém mindig egy józan ember, aki helyre tesz – mondja nevetve. – Nehezen kötöm össze fejben a tervezést és a pénzkeresetet. Mikor van egy feladatom, és dolgozom rajta, akkor csak arra gondolok, hogy minél jobb legyen, és időre elkészüljön.”

elvárásait, szokásait kell figyelembe venni, azt, hogy mikor és hogyan fogja használni az adott belső teret vagy akár tárgyat. Ugyanez igaz lehet az autók megtervezésénél is, hiszen ott is abszolút a célcsoport igényeinek megfelelően kell gondolkozniuk a tervezőknek.”

A szép formákhoz való vonzódás mindkét tervező sajátja, de az a folyamat, amelynek eredményeképpen a kósza gondolat rajz formájában megjelenik a papíron, mindenkinél más és más. Vagy annyira mégsem?

„Bármilyen hatást inspiratív, a legvadabb dolgok adhatnak új ötleteket vagy megoldást.”

„Gyakran álmodom meg a tökéletes ruhát. Aztán reggelre vagy elfelejtem, vagy rájövök, hogy csak álmomban volt tökéletes – meséli Dóra. – Állandóan ezen jár az eszem, minden hat rám, ami körülvesz: a saját tudatállapotom, a társadalmi folyamatok, az eljövendő trendek érzékelése... A tervezés nem reggel nyolctól délután ötig tartó dolog.”

sú tervező megtalálható benne. Az én típusom önmagában elég veszélyes, ezért kell mellém mindig egy józan ember, aki helyre tesz – mondja nevetve. – Nehezen kötöm össze fejben a tervezést és a pénzkeresetet. Mikor van egy feladatom, és dolgozom rajta, akkor csak arra gondolok, hogy minél jobb legyen, és időre elkészüljön.”



NEWS

2010. 09. 20.

Tánc, tánc, tánc

A társadalmi szerepvállalás és a kultúra támogatása évek óta kiemelt szerepet kap az Audi Hungaria vállalati politikájában. A sokrétű szponzorációs tevékenység újabb izgalmas területtel bővült és lépett országos szintre: az ExperiDance társulatának főszponzori kötelezettségeivel. A tízéves múltra visszatekintő táncsoport mára nemcsak itthon, hanem a világ számos pontján is szép sikereket ért el, és több mint 1300 telt házas előadást tudhat maga mögött. A jelentős pénzügyi támogatás mellett az Audi Hungaria a győri gyárban készülő motorral szerelt Audi Q7-est is a társulat rendelkezésére bocsátott.

2010. 05. 30.

FISITA Konferencia

Az 1948-ban Párizsban megrendezett első konferencia óta minden második évben megtartják a világ egyik vezető nemzetközi járműipari konferenciáját. A FISITA 38 ország nemzeti jármű-technológia szövetségének egységeként a járműiparban dolgozó 147 ezer mérnök érdekeit képviseli. 2010-ben az Audi Hungaria volt a főszponzora a 33. FISITA járműipari világkonferenciának, melyet május 31. és június 4. között a magyar fővárosban rendeztek. A budapesti ELTE-konferenciaközpontban Wolfgang Hatz, a Volkswagen-konzern motorfejlesztésért felelős vezetője tartotta a konferencia nyitóelőadását, beszédében a motorfejlesztés aktuális trendjeiről számolt be.



2010. 04. 20.

Alternatív hajtású járművek versenye

A jövő környezettudatos járművének elkészítése szerepelt feladatként az idén ötödik alkalommal megrendezett Széchenyi Futam versenykiírásában. 250 mérnökhallgató és lelkes amatőr több mint 60 járművel nevezett 10 különböző kategóriában. Az Audi Hungaria adott otthont a kétnapos rendezvénynek, melynek során Győr belvárosában mutatták be az innovatív és környezettudatos járműveket, melyek aztán a gyár parkolójában rajthoz is álltak. A szakértőkből álló zsűri egy gyorsasági és egy távolsági szakasz után értékelte a például hidrogénnel vagy sűrített levegővel hajtott egyedi járműveket. A verseny népszerűségét mutatja, hogy nemcsak Magyarországról, hanem Horvátországból, sőt Iránból is érkeztek nevezések.



2010. 06. 29.

Az Év Motorja

„Az öthengeres technika csúcsa” – szölte Az Év Motorja („International Engine of the Year”) zsűrijének értékelése, mikor az Audi TT RS 2.5 literes, turbófeltöltésű FSI®-aggregátját választották meg a legjobbnak a 2.0 és 2.5 liter közötti hengerűrtartalom kategóriában. A 35 ország 71 szakújságírójából álló döntőbizottság szavazatai alapján legjobbnak ítélte motor az Audi Hungaria gyártósorain készül, így a győri vállalat számára is hatalmas dicsőséget jelent az elismerés. Ez a díj immár a hatodik kategóriagyőzelmet hozta meg az Audi TFSI®-technikája számára Az Év Motorja-szavazások során.



2010. 06. 30.

Bátor Tábor

A csaknem tíz éve induló kezdeményezés egyedülálló Közép-Európában. A Bátor Tábor szervezői súlyosan beteg kisgyermek nyári táborozását az élményterápia gyógyító erejével kapcsolják össze. Az állandó orvosi felügyelet mellett zajló programokon eddig több mint 2000 gyerek vehetett részt. 2010 nyarán az Audi Hungaria segítségével tutajokat is építhetnek és próbálhatnak ki a gyerekek a tábor mellett található tavon. Az építéshez szükséges 1 millió forint értékű eszközöket Thomas Faustmann, az Audi Hungaria ügyvezető igazgatója adta át Nagygyörgy Andrásnak, az alapítvány programvezetőjének. „Nagyon fontos számunkra, hogy a beteg gyerekek a táborunkban ne csak felejthetetlen, de számukra hasznos élmények részesei legyenek. Az Audi Hungaria segítségével most jelentősen bővül a nyári tábor programkínálata” – mondta Nagygyörgy András.

Energiaforrások

Interjú Ürge-Vorsatz Diána klímakutatóval

Négygyermekes családként ikerpárral várandós az interjú időpontjában. Mégis bőven akad ereje arra, hogy élen járjon a világ egyik legbefolyásosabb tudományos műhelymunkájában, a kormányközi Intergovernmental Panel of Climate Change (IPCC) szervezetben, ahol az ENSZ és más vezető intézmények számára a megújuló energiáról és klímavédelemről gyűjtenek, szintetizálnak és adnak közre tanulmányokat.

A

A megújuló energiaforrások és a klímaváltozás egyre turbulensebb vitájában Ürge-Vorsatz professzor asszony és a Nobel-díjjal jutalmazott IPCC-csoport véleménye egyensúlyteremtő szerepet játszik a különböző nemzetek és lobbicsoportok között.

A Közép-európai Egyetem professzoraként főleg Magyarországra, vagy a közép-európai régióra koncentrálsz?

Globális az érdeklődésünk. Évente 1000–1500 diák végez az egyetemünkön, mintegy 90 országból, ennek eredményeként a kutatásunk is globális. Persze magyar vonatkozású munkákat is végzünk, keressük a lehetőséget, hogy ezt a gondolkodást beépíthessük a magyar közpolitikába.

A diákok, miután hazatérnek, megtalálják a helyüket a hazai körülmények között?

Hatalmas a kereslet a diákjaink iránt. Az én doktoranduszaimat már azelőtt megtalálják a fejezetek, hogy végeznének. Inkább a nemzetközi szervezeteknél, az Európai Unió intézményeinél, az ENSZ-ben, a Világbanknál, és más nemzetközi, nem kormányzati szerveze-

teknél. Akik hazatérnek, vezető cégek élére vagy minisztériumokba kerülnek, és igazán elkötelezettek a hazájuk iránt.

Menyire színes háttérrel érkeznek a diákok?

Nemcsak kulturális téren, hanem szakmailag is rendkívüli mértékben különbözőek. Újságírótól a történészen át sok mindenkit felveszünk, nyilván a műszaki-tudományos háttér a jellemző, de ez sem határozza meg igazán, hogy kiből válik a későbbiekben elhivatott szakember. Az egyik diákom Bulgáriából érkezett, és turizmussal foglalkozott, amíg rá nem vettem, hogy foglalkozzon az energiaszektorral. Most az Európai Unió kutatóintézetében dolgozik, magas beosztásban. Vagyis bárholnan érkezhettek, ez egy komplex terület, interdiszciplináris tudást igényel.

Az IPCC honlapján is úgy definiálják magukat, mint a döntéshozók tanácsadói. Amikor kormányokról és nemzetközi szervezetekről van szó, világos, hogy kik a döntéshozók. De mi a helyzet a magánszférával?

Nálunk is megtalálhatóak az ipar képviselői, persze mindig nehéz őket kiválasztani, nehogy valaki jobban képviseltesse, mint más szereplők. Nagyon fontos az ipari részvétel, hiszen a kutatás-fejlesztés forrásai inkább a magánszektorból érkeznek. Az IPCC-tanulmányok megírásakor minden fejezetnek van saját, igencsak színes csapata, a legtöbb tag kutató, de akad köztük tudománnyal foglalkozó kormányzati képviselő, és az ipar képviselői is. S mindez sok-sok országból. Ez utóbbi már a külön-



Intergovernmental Panel of Climate Change (IPCC)

2007-ben a Nobel-békedíjat ifjabb Al Gore volt amerikai alelnök és az Éghajlat-változási Kormányközi Testület (IPCC) kapta meg, mindketten „az erőfeszítésért, hogy felépítsék és megosszák az emberiség által okozott klímaváltozásról szóló széles körű ismereteket, és azért, mert megteremtették az alapjait annak, hogy miként tudunk a változással szemben cselekedni.” A panel az ENSZ számára készít a '90-es évek óta tanulmányokat, összegyűjtve, szintetizálva és kiegyensúlyozottan szerkesztve a tudományos világ kutatási eredményeit és javaslatait. A testület nem javasol sem megoldásokat, és nem emel ki egyetlen elméletet, modellt sem a többi közül, csupán segíti a megoldást kereső közösségeket, kormányok és a magánszféra szereplőinek munkáját. Jelenleg az 5. jelentés összeállításán dolgoznak tagjai, amit 2013/2014-ben publikálnak.

böző érdekeket is egyensúlyban tartja. Az energiaellátásról szóló fejezet összeállításához például érkeztek résztvevők Szaúd-Arábiából és más olajállamokból – természetesen számukra más tudományos területek érdekesek.

Napjaink legélénkebb vitája a hagyományos energiahordozók mellett érvelők és az alternatív forrásokat keresők között zajlik. Szükséges az egyik vagy a másik véleménycsoport ellensúlyozása?

Minden megoldást azonos figyelemmel és alaposan vizsgálunk meg. A hagyományos energiaforrásokat nem lehet egyik napról a másikra elzárni, az energiabiztonság számunkra legalább olyan fontos érv, mint más biztonsági megfontolások. És ez csak egy a számos szempont közül, amit figyelembe kell vennünk. A fosszilis energiákról történő átállás csak fokozatos lehet, és mi ehhez objektíven közelítünk, rangsoroljuk a lehetséges eszközöket. Az energiabiztonság mellett a költségek is számítanak. Például érzékeltem: Kína nem állíthatja le holnap a szénerőműveket, mert túl drága lenne ezek ki-váltása másfajta energiaforrással.

Sokan kételkedve fogadják a hagyományos ipari ágazatok óriásainak társadalmi felelősségvállalási programjait. Önök mit gondolnak erről?

Ez sem fekete-fehér. Egy-egy akció önmagában nyilván nem ellensúlyozhatja azt a hatást, amit például az autópálya gyakorol a világra, de közvetve



igen hatékony lehet. A facseteték elültetése például olyan értéket képviselhet, amit a szektor más szereplői is követendőnek tartanak. És ennek már igenis lehet hatása.

Önálló diszciplína már a klímakutatás?

Túl komplex, de a klímakutatáson belül akadnak önálló diszciplínák – általában a meteorológiára gondolunk önálló ágazatként. De például ha honosítani szeretném a doktorimat, akkor be kell adnom egy bizottsághoz az Akadémián. De melyikhez? Hiszen ez nem közgazdaságtan, nem fizika, nem meteorológia, hanem ezek és sok minden

Ha bemegyek a városba, a dugóban csupa olyan autó áll, aminek a sofőrje felháborodik a magas benzinárakon, a parkolódíjon és a kátyúkon. Mégis, esze ágában sincs felszállni egy buszra. Miként kommunikálnak velük?

Akik autóval közlekednek, nem feltétlen lusták és tudatlanok. A rendszer rossz felépítésű. Itt, nálunk például a busz olyan ritkán jár, hogy nem engedhetem meg magamnak. Máshol nem biztonságos, vagy nem elég tiszta. Az emberek nem kaptak igazi választási lehetőséget. Egy hideg esős svéd városban még a CEO is biciklivel jár a fővárosban. Igényli a mozgást, és lehetősége is van rá, hogy utána lezuhanyozzon. Ezen a területen csak túl nagy befektetéssel érhetünk el túl apró változtatást. Én főzőműsort látogatnék szívesen. A háziasszonyok fogékonyak, és a háztartásokban, a mindennapokban meghozott döntéseink rendkívüli módon befolyásolják a klímát. Lehet, hogy ezek nem tűnnek nagy dolgoknak, pedig pontosan ezek a lépések, és ez a szemlélet segíthet hozzá a hatékonyabb klímavédelemhez.

Otthon alkalmazza ezeket a technikákat?

Igyekszünk. A vízzel, amivel kezet mosunk, locsolunk is. A szemetet komposztáljuk – ha kinéz az utcára, nálunk egy pici kuka van, másoknál két-három nagy. A lakásban csak energiatakarékos égő van, a kocsival optimalizáljuk az útvonalat.

Akad egy igen nagy rejtély: IPCC, tanítás, utazás, és most 4 gyerekes anyaként újabb két csemetére vár. Hogyan tudja ezeket időben összeegyeztetni?

A férjem csodálatosan támogat. Nem baj, ha nincs minden nap más vacsorára. Amikor még kisgyereket neveltünk, és el kellett mennem egy konferenciára, akkor is támogatott. Az egyetemem is mellettem áll, nagyon rugalmasak. És majd egyszer lesz ismét egy korszak, amikor az ember újra moziba járhat.

Közel a természethez

Valószínűleg sokan vagyunk, akik ahhoz, hogy a mindennapok kihívásainak eleget tudjunk tenni és munkánkban a maximumot nyújtjuk, a szabadidőnkéből merítünk energiát. A mozgalmas hétköznapiak és a feszített munka után számomra elengedhetetlen, hogy legalább néhány órát a friss levegőn tölthessek, élvezhessem a csendet, a nyugalmat.

A természethez való közelség miatt felelősséget is érzek iránta. Fontos számomra, hogy a fenntarthatóság jegyében járjunk el és végezzük munkánkat nap mint nap, iparvállalatként is. Engem személy szerint különösen jó érzéssel tölt el, hogy egy olyan vállalatnál dolgozhatok, melynél ez alapvetés a vállalati filozófiában. A győri gyár termelésért felelős ügyvezetőjeként, a vállalat környezetvédelmi menedzsmentjének megbízottjaként lehetőségem van újabb és újabb projekteket indítani ennek érdekében.

Nekünk, motorgyártóknak két dolog határozza meg a környezeti teljesítményünket: egyrészt a termékeink, másrészt a gyártási folyamataink környezetbarátsága.

Az Audi Hungaria termékeivel a mindenkor szabályozásoknál jóval magasabb követelményeket teljesít. Ennek jó példája a 3 literes clean diesel motor, mely a világ legtisztább szériában gyártott dízelmotorja és már ma megfelel az Euro 6-os normának. A fenntartható fejlődés, mint mindent átható szempontunk, egy példjaként szeretném megemlíteni a hathengeres motorok második generációját is, amelyek gyártását még 2010-ben kezdtük meg.

Achim Heinfling
Audi Hungaria,
termelésért felelős igazgató



E motor elődjéhez képest több mint tíz százalékkal kevesebb anyagfelhasználás és magasabb teljesítményértékek mellett is sikerült elérnünk a fogyasztási értékek több mint húszszázalékos csökkenését. Emellett ezt az aggregátort még kisebb energiaráfordítással is tudjuk gyártani az Audi Hungariánál. Célunk a gyártási folyamatainkban is a tudatosan tervezett teljesítményjavítás, melynek keretében az immáron egységesen alkalmazott energiamenedzsment-rendszer nyújt. Az energiatudatosság szerves részévé vált a gondolkodásunknak. A gyárunk termelőterületein járva lépten-nyomon újabb ötletekkel találkozom, melyek kisebb-nagyobb veszteségeket szüntetnek meg. Minden munkatárs érti és megéli a környezetvédelem fontosságát.

Az évek óta működő szelektív hulladékgyűjtési rendszerünk is folyamatosan továbbfejlődik. Így ma már hulladékaink csaknem teljes mértékben újrahasznosulnak. Én úgy gondolom, ez egy olyan példaértékű dolog, melyre méltán lehetünk büszkéek.

Még ennél is többet szeretnénk tenni környezetünk megóvásáért. Egy konszernt átfogó klímakutatói projekt keretében Győr mellett egy tölggyerdőt telepítettünk. A különböző klimatikus viszonyok és a fák növekedési üteme, valamint a biológiai sokszínűség közötti összefüggéseket vizsgáljuk, melynek eredményei a tudományt szolgálják majd.

Környezetvédelmi rendszerünk magas színvonalát számos szakmai elismerés és díj is tanúsítja, mint az Európai EMAS Díj. Környezetünk megóvásáért végzett munkánkat írásos formában publikáljuk is, mely szintén nemzetközi elismerést nyert.

„...a mindennapokban meghozott döntéseink rendkívüli módon befolyásolják a klímát.”

más együtt. Az kifejezetten hasznos, hogy ennyire összetett a területünk, hiszen a különböző diszciplínák folyamatosan tanulnak egymástól.

A döntéshozókkal és a zsurnalisztákkal miként kommunikálnak, milyen eszköztárral dolgoznak?

Ha megkeresnek, szívesen elmondjuk, amit gondolunk. Ha már harcolni kell, ha félreértik vagy félreértelmezik, amit mondunk, akkor legtöbbször visszalépünk. Ez nem a feladatunk. A mi dolgunk az, hogy objektívek legyünk.

A fenntartható fejlődés programjának keretében önök az energiával foglalkoznak, amely a négy alappillér egyikének a része. Úgy vélik, hogy ez minden baj és megoldás gyökere?

Az energia nagyon fontos, de csupán egyetlen elem a fenntartható fejlődésben. Az éghajlatvédelemnek azonban ez az alapja. Olyan megoldásokat keresünk, ahol a kecske is jóllakik, a káposzta is megmarad, sőt, a kecskének talán még fizetnek is, hogy jóllakjon. Szerencsére a mi területünkön rengeteg a „mindenki nyer” lehetőség, számos közülük feltáratlan.

Átadásra került a „Zöld Béka Díj 2010”

December 1-jén átadásra kerültek a „Zöld Béka” díjak. A Deloitte által felkért zsűri a Közép-európai Környezeti Jelentés Díja („Zöld Béka Díj”) elnevezésű pályázati felhívás keretében idén 44 pályázatot értékelt három kategóriában. A környezetvédelmi jelentés kategóriájában idén is az Audi Hungaria nyert.



Öthengeres dinamizmus



Az Audi egy új modellel, az RS3 Sportbackkel bővíti dinamikus RS-sorozatát. Az A3-sorozat új topmodellje már a negyedik Audi modell, melyet Győrben gyártanak. A kompakt darab nem mindennapi menetteljesítményével méltó tagja az RS-családnak.

S Singleframe hűtőrács, méretes légbeömlő nyílás és Xenon plus fényszórók gondoskodnak az izgalmas belsővel harmonizáló markáns külsőről, melyben csak pillanatokig gyönyörködhetünk, ha egyszer felpörög az öthengeres, turbófeltöltésű aggregát, amely szintén az Audi Hungaria motorgyárában készül. Az RS3 Sportback igazi alsó-középkategóriás csúcsragadozó, mely 4,6 másodperc alatti 100 km/óra ugratásával utasítja maga mögé vetélytársait. Mindezt az a 2.5 literes (49 centiméteres hosszúságával kifejezetten rövidnek számító), mindössze 183 kilogrammos TFSI® erőgép teszi lehetővé, melynek 450 newtonméteres forgatónyomatéka a főtengeyen már 1600-as percenkénti fordulat

számánál megjelenik, s egészen 5300-as fordulattig rendelkezésünkre is áll. Mindezt tetézi az az 1,2 bar túlnyomással működő turbófeltöltő, mely a mögé kapcsolt töltőlevegő-hűtővel 80 százalék feletti hatásfokkal képes dolgozni. A feltöltést – az Audi valamennyi turbós motorjához hasonlóan – közvetlen benzinbefecskendezés támogatja. Ez a különleges kombináció 10,1:1 sűrítési arányt, s ennek köszönhetően magas termikus hatásfok elérését teszi lehetővé. Az öthengeres motor teljesítményét hétfokozatú (a hetedik üzemanyag-fogyasztást mérséklő, hosszú áttétel), két automatikus és egy manuális (kormánykerék kapcsolóbilleentyűvel) üzemmóddal működő



Audi RS3 Sportback

Önsúly: 1575 kg

Motor: 2.5 literes, öthengeres TFSI®, 250 kW (340 LE)

Csúcsnyomaték: 450 Nm

Sebváltó: hétsebességes,

dupla kuplungos S-tronic automata váltó

Átlagfogyasztás: 9,1 liter/100 km

Szén-dioxid-kibocsátás: 212 g/km

Gyorsulás: 100 km/óra 4,6 másodperc alatt

Végsebesség: 250 km/óra



S-tronic sebességváltó és quattro állandó összkerekhajtás továbbítja az aszfaltra.

A 340 lóerő megzabolázásához merev karosszériaszervezet és sportfutómű is jár – utóbbi 1528 mm-es nyomtávú, négy lengőkaros hátsó felfüggesztése a hossz- és oldalirányú erőket egymástól elkülönítve veszi fel. Az RS3 Sportback futóműve az A3 modellekhez képest 25 mm-rel süllyeszti mélyebbre a karosszériát.

Az RS3 Sportbacknél nemcsak a belső, hanem a külső is jól sikerült. Szénszálerősítésű műanyagból (CFRP) készült első sárvédői kihívóan domborodnak, az oldal-

nézetet az erőteljes küszöbborítások és a tetőre szerelt légtérelő határozza meg, míg az ötajtós modell farát fényes fekete diffúzorbetét és két ellipszis alakú kipufogócső teszi igazán karakteressé.

Az A3-sorozat új modellje a TT Coupé, TT Roadster és A3 Cabriolet mellett immár a negyedik, melyet ugyanazon a gyártósoron szerelnek össze Győrben. Az Audi RS3 az első Sportback modell a magyar gyárban, így az itt dolgozó szakemberek e típus terén is tovább bővíthetik az elmúlt 12 évben megszerzett szaktudásukat.



Frank Dreves
az Audi Hungaria Motor Kft.
felügyelőbizottságának elnöke, az Audi AG
termelésért felelős igazgatótanácsi tagja

Az autóipar legnagyobb technikai áttörése előtt állunk. Ez gondolkodásra ösztönöz minket. Az jövőre gondoló ember nem a múltból indul ki, hanem az elkövetkező lehetőségeket, megoldásokat veszi számba. Már ma el kell tudnunk képzelni, hogy mit akarunk holnap, és megtervezni, hogyan érjük el azt. Elég bátornak kell lennünk ahhoz, hogy elhagyjuk a járt utat, a konvenciókat és új megoldásokat keressünk. A mi vízióink a „prémiumgyártás”. A legmagasabb minőségi mutatókkal, 100 százalékos szállítói hűséggel és helyi gyártással törekszünk arra, hogy lenyűgözzük a vásárlóinkat. A gyártás már régen nem az egyetlen központi feladat az Audi termelésében. Speciális tudásunkkal új technológiákat vezetünk be.

Victor Hugo mondta: „A jövőnek sok neve van: a gyenge úgy hívja, elérhetetlen; a gyáva úgy, ismeretlen; a bátor lehetőségnek nevezi.” Ezt a lehetőséget közösen ragadjuk meg!

38 541

db jármű készült az Audi Hungariánál.



1 648 030

2010-ben összesen 1 648 030 motor készült.



6138

2010. év végén az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. 6138 munkatársat foglalkoztatott.



174 ha

2010-ben a gyár területe 174 ha volt.



252

A földterületen a vállalat 2013 végéig mintegy 252 milliárd forint (900 millió euró) beruházást valósít meg a járműgyártás bővítésével.

1800

A járműgyártó 1800 új munkahelyet létesít a győri telephelyen.



125 000

2013-tól Győrben évente 125 000 autó gördül le a gyártósorról.



8000

2013-ban közel nyolcezen dolgoznak a győri gyárban.

1,5 millió

2015-ig az Audi 1,5 millió éves értékesítési darabszámmal a legsikeresebb prémium járműgyártóvá szeretne válni.



4

Audi TT Coupé, Roadster, A3 Cabriolet, valamint az A3 egy új változata készül az Audi Hungariánál.



370 ha

A nemrég megvásárolt földterülettel a gyár iparterülete mintegy 370 hektárra nőtt.



Teret a haladásnak

Korszakváltó fejlesztések előtt az Audi Hungaria Motor Kft.

Az Audi Hungaria Motor Kft. sikerét többek között a kiváló minőségű és rugalmas gyártásnak, a dinamikus termékbővítésnek, a folyamatos technológiai újításnak, és nagyszerű munkatársainak köszönheti. 17 évnyi töretlen fejlődés után az AUDI AG globális stratégiája egy új fejezetet nyit a győri gyár életében. A vállalat a 900 millió euró összegű beruházással megduplázta a gyár területét és teret nyitott a teljes gyártási folyamatot lefedő járműgyártás megvalósításának.

Az AUDI AG minden korábbi piaci rekordját megdöntve 2010-ben több mint egymillió autót adott el világszerte. Az impozáns eredmény egy ambiciózus állomása az autógyártó középtávú stratégiájának. Az Audi 2015-ben már másfél millió jármű eladását tervezi, így a nagyszabású fejlesztésekkel készülő vállalat stratégiai szerepet szán győri vállalatának is. A magyar államtól vásárolt parcellával a gyár területe 370 hektárra nőtt, és jelentős beruházás

színhelyéül szolgál a jövőben. 2013-ig az Audi Hungaria Motor Kft. új karosszéria- és fényezőüzemmel, továbbá járműszerelvével bővülve a csúcstechnológiájú autógyártási folyamat teljes spektrumát lefedi majd. A 2010-es 38 000 darabbal szemben 2013-tól évi 125 000 autó gördül majd le a győri gyártósorokról. Az Audi TT Coupé, TT Roadster, A3 Cabriolet valamint az A3-széria egy további, eddig nem létező modellje a német mellett a magyar szakértelemnek is globális nagykövetei lesznek.

A gyártókapacitás bővítése a munkatársi létszám emelkedésével is jár. Az Audi Hungaria Motor Kft. munkatársainak száma már 2010 utolsó napjaiban átlépte a 6000 főt, a beruházás megvalósításával mintegy 8000 főig emelkedik majd. A stratégiai szerepkör új logisztikai parkot és beszállítói park megvalósítását is eredményezi. Az Audi Hungaria a jövőben 15 000 embernek biztosíthat munkát.



NEWS



2010. 07. 14.

Norvég játékos a magyar kapuban

Új játékosok, új autók. A 2010-es szezonról a norvég olimpiai bajnok, valamint többszörös Bajnokok Ligája-győztes Katrine Lunde Haraldsen és a Szlovéniából átigazolt átlövő, Ana Gros erősíti a Győri Audi ETO KC női kézilabdacsapatát, melynek a négykarikás márka névadó szponzora is egyben. Katrine Lunde, aki kapusként érkezik a csapathoz, egy 176 kW (240 LE) teljesítményű orkafekete Audi Q7-et, míg Ana Gros egy Audi A3 Sportbacket vett át, így már 14 darab Audi áll a női kézilabdacsapat rendelkezésére. A szponzori szerződés, melyet 2006 óta egyszer már meg is újítottak, 2012-ig még biztosan összeköti a győri gyárat és a kiváló eredményekkel rendelkező csapatot.



2010. 07. 13.

Audi Kreativtivity

A technika iránt érdeklődő középiskolások csapatszellemének, innovációs készségének és kreativitásának fejlesztése jelentette a legfőbb célkitűzést a harmadik alkalommal megrendezett „Audi Kreativtivity”-n. Az Audi Hungaria által kiírt pályázatra olyan járművel lehetett jelentkezni, mely képes 20 méter megtételére anélkül, hogy belső égésű vagy elektromotor hajtaná. Az ország 400 középiskolájából választották ki azt a 15, maximum 50×50×50 cm nagyságú pályaművet, melyet az iskola csapatának német nyelven kellett bemutatnia Győrben. A fődíj egy háromnapos ingolstadti utazás volt az AUDI AG telephelyére, de Design, Sebesség és Innováció kategóriában is hirdettek győztest.



500.000. Autó

győri, 2010. november 10.

2010. 11. 10.

Elkészült a félmilliomodik

Egy újabb mérföldkő a győri gyár történetében: 2010-ben az 500 000. itt készült Audit ünnepelhettek az Audi Hungaria munkatársai. A félmilliomodik autó egy olyan Audi TT RS Roadster volt, amely az angol piacra készült, és amelynek 2.5 literes, öthengeres 250 kW (340 LE) teljesítményű TFSI®-motorját szintén a gyárban készítették.



2010. 07. 23.

Tízezer TT TDI

Egy újabb sikerszám, mely a magas eladási darabszámot jelzi, ezúttal egy olyan modell esetében, mely már maga is ikonikus hírnévvel rendelkezik, hiszen megjelenése óta folyamatosan növelte piaci részesedését. A 2.0 literes TDI-motorral rendelkező Audi TT népszerűségét mutatja, hogy 2010-ben a tízezredik darabot is összeszerelték a győri gyárban, méghozzá egy bársonylila színű Coupét, melyet az angol piacra exportáltak. Az autóba szerelt motor – mely szintén a győri telephely terméke – megújult paramétereinek köszönhetően tökéletes párost alkot a felfrissült és némileg újragondolt új Audi TT-vel, mely az átalakítások mellett legjobb tulajdonságait is megőrizte.



2010. 08. 03.

Újabb 53 fiatal szakember

2001-ben kezdődött a duális szakképzési rendszer az Audi Hungaria és a győri Lukács, Kossuth és Pattantyús Szakközépiskolák együttműködésében. Ez idő alatt közel 700 diák szerzett szakképesítést: az elméleti tananyagot az iskolában, a gyakorlati alapokat pedig a győri gyár gyártószegmenseibe integrált „tanuló-szigetein” sajátították el. A tizenegy szakmában induló duális szakképzésben végzők 85 százaléka helyezkedik el az iskola befejezése után a vállalatnál. 2010-ben 62 tanulóból 53-an álltak munkába az Audi Hungariánál, a többiek a továbbtanulás mellett döntöttek.



Próbára tett jövő

Az Audi Hungariánál már régóta nem csak motorgyártás és autó-összeszerelés zajlik. Egyre-másra kezdik meg munkájukat új részlegek és laboratóriumok, hogy a kutatásba, az új fejlesztésekbe is egyre jobban bekapcsolódjanak a győriek.

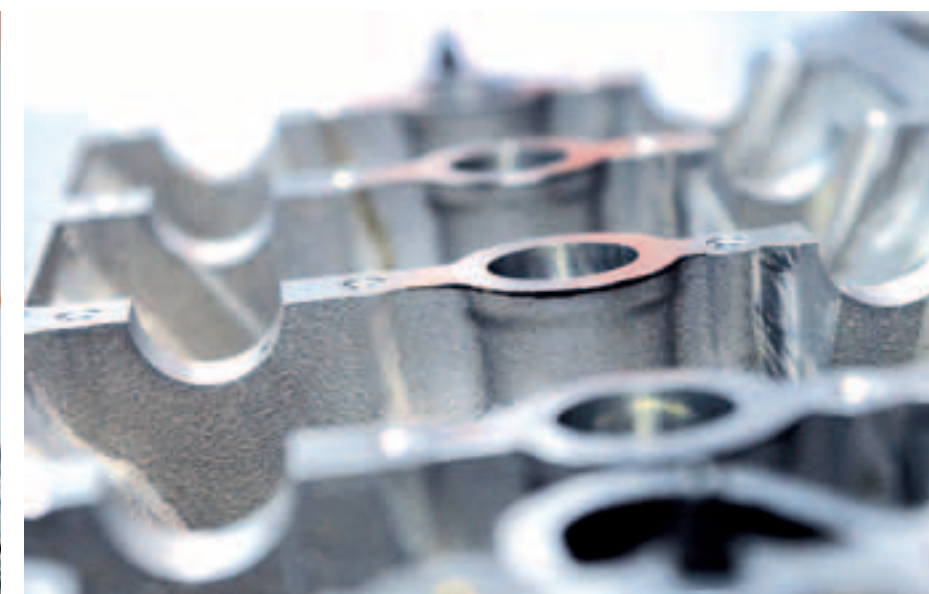
Vannak kérdések, melyekre nem lehet egyszerű választ adni. Így jártam én is, amikor aziránt tudakozódtam Carsten Camrathtól, hogy mi is az a Kísérleti Motorgyártó Központ – németül Motoren Anlauf Center, röviden MAC –, amelynek ő a vezetője. Először vett egy mély levegőt, majd helytel kínált. Aztán kinyitotta a laptopját, előkeresett egy prezentációt, majd magyarázni kezdett. Fél óra volt, tele lelkesedéssel, lendülettel, nagyívű fejlődést mutató számokkal, a jövőbe vetett hittel.

Irány Győr!

Az Audi motorok fejlesztését Németországban, az anyavállalatnál végzik. Az ottani mérnökök varázsolnak elő belőlük egyre jobb mutatókat. Nagyobb teljesítményt kisebb

károsanyag-kibocsátás mellett, így fogják fogyókúrára az erőforrásokat. Aztán ha kész az alkotás, boldogan szemlélik munkájuk eredményét. Ezen motorokat hamarosan sorozatban, százasával fogják Győrben gyártani.

Itt viszont még nincs vége a fejlesztőmunkának. Ahhoz, hogy a mérnökök minden részletre kiterjedően pontosan meg tudják tervezni az erőforrást – hogy minden egyes alkatrész jól szerelhető legyen – szükség van azok bevonására is, akik az erőforrást nagy darabszámban készítik majd. Az MAC-t ezért hozták létre, ezért dolgozik itt közel negyven ember, s kap rövidesen új, nagyobb épületet az egység. Mindezt ki is kell érdemelni. A kezdet kezdetén csak pár lépést végeztek itt, a kísérleti motorok



„Minden beérkező tételt gondosan vizsgálunk, a nem megfelelő alkatrészek jó részét már itt kiszűrjük”

pedig ide-oda ingáztak hatalmas dobozaikban Magyarország és Németország között. Ahogy múltak a hónapok, úgy került Győrbe egyre több feladat.

Lépésről lépésre

A MAC munkája az alkatrészek beszerzésével kezdődik. Mivel kis sorozatokról van szó, minden drága, különleges odafigyelést kíván. Elsőként az összeszerelésre váró motort és a hozzávalókat meg kell ismertetni a gyárat átfogó és mindenről

pontos adatokkal szolgáló adatbázissal. Carsten ezért elsőként három hölgy közé visz, ők a varázslói ennek a munkának.

Voltam már egész napos, az Audi A8-as technikai részleteit aprólékosan bemutató sajtóeseményen, beszélgettem hosszasan sokdiplomás gumifejlesztő mérnökökkel, órákig mesélt nekem a szakma nagy guruja az aerodinamikáról – ez legalább hasonlóan érdekes.

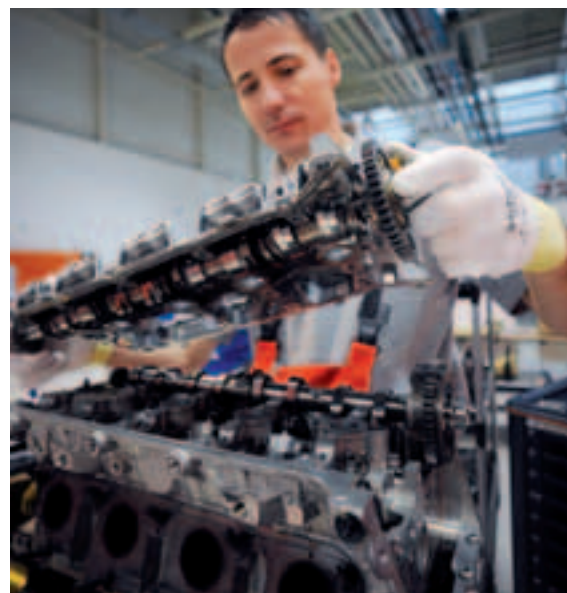
A raktárban kiderül, a számoknak órási szerepük van a MAC világá-

ban, illeszkedni kell a gyár egységes rendszeréhez. Minden beérkező tételt gondosan vizsgálunk, a nem megfelelő alkatrészek jó részét már itt kiszűrjük, majd megkapja az azonosítóját, és várja a sorát arra, hogy alapos próbára szánt motor legyen belőle.

Gondoltam, akkor most elmegyünk egy jól felszerelt műhelybe, ahol egyenként szerelnék össze és szednek szét motorokat, de meglepetésemre a gyártósor mellett vár-
tak az MAC munkatársai. A kísérleti



„Aztán kinyitotta a laptopját és magyarázni kezdett” – Carsten Camrath (jobbra), a Kísérleti Motorgyártó Központ vezetője és a szerző



„Tudják, hogy bármilyen gondos az előkészítés, a kísérleti motorok mindenképpen lassítják a gyártás ritmusát, külön figyelmet igényelnek.”

motorok egy része ugyanis nem egyedi termék. Van olyan is, de nem ritka a több tízes sorozat sem, amikor egy-egy munkafázist érdemes vagy éppen kötelező a gyártósoron elvégezni. Kitalálni, hogy ez hogy történhet meg, azt feltételezi, hogy a MAC munkatársai pontosan ismerik a gyártósoron zajló folyamatokat. Tudják, hogy bármilyen gondos az előkészítés, a kísérleti motorok mindenképpen lassítják a gyártás ritmusát, és külön figyelmet igényelnek. „Gondolom, nincs nagy öröm, ha a sor mellett megjelentek” – kíváncsiskodom, de bólintás helyett széles és sokat sejtető mosoly a válasz. „Elfogadják a javaslatunkat, mert tudják: mi azon munkálkodunk, hogy ők gyorsabban és hatékonyabban végezhesék a munkájukat, ráadásul mindannyian több évet dolgoztunk velük, elfogadják a szakértelmünket.”

A műhely titkai

A következő helyen, a MAC műhelyében is ilyen rutinos, tapasztalt munkatársak dolgoznak. Itt folyik

az össze- és szétszerelés. Mindkettő egyformán fontos, pontosan tervezett és dokumentált folyamat. A sokat próbált motor itt mondja el a titkait. Minden csavarnál fontos, hogy mekkora nyomatékkal volt oldható, a leírásban szerepel, hogy milyen adatokat kell mérni, mire kell alaposabban odafigyelni. A módszer az, hogy egy ember szerel, egy másik jegyzetel és fényképez. Az előttem bontott motoron például a turbóház tulajdonságait dokumentálják, fotóval, szöveggel – mindez a hetedik, aprónak tűnő, de fontos sérülés, ami egy sorozatgyártású motornál már nem fordulhat elő. Az itt dolgozók tudására jellemző, hogy építettek már versenymotorokat is a VW Motorsport részére. Az amúgy is precíz Otto-motorok egyes alkatrészeit a gyári tűrésnél egy nagyságrenddel pontosabban kellett illeszteni, de ezt is sikerrel megoldották.

A darabjaira bontott és letisztított motor alkatrészei aztán egy mérőszobába kerülnek. Itt

csend és nyugalom van, hiszen gyakran mikronokat mérnek. Lelkesen mesélik, hogy nemsokára új, nagyobb épületbe költöznek, ahol még nagyobb műszerpark áll a rendelkezésükre és akkor már nem lesz olyan háromdimenziós tárgy, amit ne tudnának vizsgálni.

Mert ez a közeljövő. Már megszülettek a tervek. Rövidesen minden lépést Győrben is el tudnak végezni, ami azt jelenti, hogy két év alatt az elképzelésből önállóan működő központ jött létre, igazi audis temperamentummal.





Százszázalék természet

Ilcsi Szépítő Füvek

Egy családi vállalkozás, melynek termékeit mára az egész világon forgalmazzák, és amely még mindig a természetből vagy saját bioültetvényéről szerzi be alapanyagait. A prospe-ráló cég szellemi „nagymamája”, Ilcsi néni pedig a mai napig folyamatosan ontja az ötleteket.

Molnár Ferenc, Ilcsi néni fia, a cég ügyvezető igazgatója



B

Budapest peremén, a hegyek ölelésében fekvő családi ház kertjébe már nem hallatszik el a város morajlása. A lágyan hullámzó erdők végtelenje és a párásan kék égbolt csendes nyugalma veszi körül annak a cégnek a székhelyét, amely jelenleg az egyetlen biokozmetikumokat gyártó magyar vállalkozás. Az egyszerűségében elegáns faajtón egy fűkoszorú mellett ott a felnagyított márkajelzés: Ilcsi Szépítő Füvek. Az előtérben ódon cserép-kályha és barátságos arcok köszöntik a belépőt. A környezet ihlető, és a különös kezdetek első próbálkozásai ugyanolyan távolinak tűnnek innen, mint az a dubai szépségszalon, amely az Ilcsi révén lett a legjobb saját kategóriájában.

Családi hagyományörzés

Ilcsi néni, azaz Molnár Dánielné, aki az '50-es években kezdett el kozmetikusként dolgozni, már a kezdetektől olyan mérhetetlen szakmai igényességgel és kíváncsisággal rendelkezett, amelyet semmiképp sem elégíthetett ki az akkoriban elérhető négy-ötféle termék. „Mivel szinte semmit sem lehetett kapni, ő maga kezdett el saját használatára gyógynövényekből, zöldségekből, gyümölcsökből különböző termékeket kevergetni. Ahogy fejlődött és híre ment, a kollégái is elkezdtek kérni tőle, majd egyre több és több lett az érdeklődő – meséli Molnár Ferenc, Ilcsi néni fia, a cég tulajdonosa és ügyvezetője. – Fejleszteni kellett, ami első lépésben annyit jelentett, hogy a már meglévő két darab egyliteres lengyel turmixgép mellé, amelyekben a krémeket keverte, vet-tünk még kettőt” – teszi hozzá mosolyogva.

Az üzlet pedig lassan, de biztosan beindult, és ebből a család is elkezdte kivenni a részét. „Miután 1976-ban fotósként végeztem és dolgozni kezdtem, a '70-es évek felé az édesanyám is egyre gyakrabban kérte a segítségemet. Ilyenkor beültünk az autóba és jártuk a vidéket, hogy a növénygyűjtéshez megfelelő terepet találjunk.

A '80-as évek elején érett meg a helyzet arra, hogy vállalkozást alapítsunk, melyben a családtagok nagy része is dolgozott. A kozmetikumok főzésétől a szükséges téglék beszerzéséig mindent mi csináltunk – én a fotózással párhuzamosan tettem mindezt. Végül 1991-ben úgy éreztem, hogy a kettő túl sok együtt, így a fotózást abbahagytam, de sosem szakadtam el tőle teljesen, például a cég növényfotóit is én készítettem.”

Ilcsi néni pedig, akinek egyik dédnagymamája fűvesasszony volt, a másik pedig falusi csontkovács, elképesztő energiával és lendülettel dolgozott tovább, miközben folyamatosan adta át a tudását. „Az édesanyám az alfája és az ómegája a termékeknek: ő adta a szellemi háttérrel és a szakmai tudást, én pedig segítettem formába önteni, felépíteni a céget. 15 évig úgy dolgoztam mellette, hogy csak figyeltem, és másfél évtized kellett hozzá, hogy azt merjem mondani: én is értek hozzá.”

Egészségmegőrző szépítőszerek

A földszinti fogadószobában, ahol beszélgetésünk zajlik, a falakon képek és díjak láthatóak, egy hosszú asztalon pedig az Ilcsi termékkatalógusa számos nyelvre lefordítva. Molnár Ferenc szerint a szerencsének és a szerencséd erejének tulajdonítja a világméretű sikert, de azt azért büszkén elismeri, hogy a kiváló minőségű termék nélkül aligha lett volna elegendő néhány jókor és jó helyen elkapott beszédfoszlány. Nem véletlen, hogy Kelet-Európában elsőként Ilcsi-termékek

Cégtörténet

- 1958: kezdeti lépések, az első termékek
- 1984: a családi vállalkozás megalapítása
- 1994: díjmentes Ilcsi szakmai továbbképző tanfolyamok a Szépítő Füvek oktató stúdiójában
- 1996: az első külföldi megrendelés
- 1997: az első Ilcsi Kongresszus megrendezése – azóta az egyik legrangosabb kozmetikai kongresszus
- 2005: az MSZ EN ISO 9001:2001 minőségirányítási rendszer (gyártásra és termékfejlesztésre) bevezetése
- 2006: Ilcsi-szalon Dubaiban
- 2006: saját bioültetvény akkreditálása

Díjak, elismerések

1999: Ilcsi nénit a Magyar Köztársasági
Érdemrend kiskeresztjével tüntetik ki
2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009,
2010: Superbrands díj
2005: Természetgyógyászatért Díj, a XV.
Természetgyógyászati Kongresszuson
2007: Beauty Forum Szakmai Díj



kapták meg a „BDIH Ellenőrzött Natúrkozmetikum” emblémát, melyet csak a BDIH szigorú minősítő rendszerének megfelelő termékek viselhetnek, sőt, ezen termékek körét folyamatosan igyekeznek is bővíteni a cég. A kozmetikum gyártása pedig, amely mára már négy kontinensen jelen van, sőt az Egyesült Államokban már hamisítják is – ami tényleg csak a legnagyobb márkákkal fordul elő – ennek a családi háznak az e célra kialakított helyiségeiben zajlik az előírások tökéletes betartása mellett. A látogatóknak és a cégvezetőnek ugyanúgy kötelező a védőruházat viselése, mint bárkinek, aki a laborban dolgozik. A labor pedig

mivel mi semmilyen adalékanyagot vagy színezőt nem keverünk hozzá – magyarázza Molnár Ferenc.

– A szintesteknek, a flavonoidoknak rendkívül fontos élettani szerepük van, hiszen túl azon, hogy erősítik az immunrendszert, nagyon erős szabadgyök-befogó képességgel is rendelkeznek, így rákmegelőző hatásuk van. Másrészt mi nem kivonatokkal, hanem a teljes növényi beltartalommal dolgozunk, ezért

a növények eredeti tulajdonságainak 100 százaléka megőrződik. Ez a két dolog az, ami az édesanyám tevékenységének köszönhetően megkülönbözteti az Ilcsit az összes többi kozmetikai terméktől.”

Három generáció

A magas hatóanyag-tartalom az oka annak is, hogy kizárólag kozmetikusok használhatják, illetve adhatják vendégeiknek az Ilcsi termékeit.

„...mi nem kivonatokkal, hanem a teljes növényi beltartalommal dolgozunk...”

olyan, mint egy kincsesbánya és egy boszorkánykonyha kombinációja: hatalmas, fémesen csillogó tárolóedények, halkan kattogó és zúgó gépek, a polcokon pedig megszámlálhatatlan mennyiségű színes folyadékkal teli üveg. Ezekben tárolják a vizes vagy olajos bázisú növényi „pulpokat”, azaz a növényi pépeket, melyeket három-négy hónapig is érlelnek a felhasználásuk előtt.

„Az üvegeken keresztül jól látszik a növények saját színe, amely később a termék színe is lesz,



Országok, ahol az Ilcsi jelen van

Ausztrália, Új-Zéland, Ciprus, Franciaország, Hollandia, Hongkong, Kína, Malajzia, India, Írország, Japán, Lengyelország, Románia, Svédország, Szlovénia, Tajvan, Egyesült Arab Emírátsok, USA, Kanada

Ma már az ország 36 kozmetikusiskoláját támogatja a cég – mind anyagilag, mind teljes termékpalettával –, de az alapképzésen túl is van mód arra, hogy valaki referenciakozmetikussá válhasson, és így még alaposabban ismerje az Ilcsi termékeit és felhasználási körét. De nem a kozmetikusképzés az egyetlen, amit a cég évek óta pártfogol. Számtalan kisebb alapítvány és nemes ügy segítése mellett három éve a Magyar Madártani Egyesület legfőbb támogatói közé is tartoznak. A természet szeretete és az elhiva-



„Nem véletlen, hogy Kelet-Európában elsőként Ilcsi-termékek kapták meg a BDIH Ellenőrzött Natúrkozmetikum emblémát.”

tottság pedig tovább öröklődik a családon belül, hiszen utánpótlás bőven akad.

„Négy saját és két nevelt gyermekem van: öt fiú és egy lány. A legidősebb 27, a legfiatalabb pedig 5 éves. A fiaim 12 éves koruk óta minden nyáron itt dolgoztak a cégnél, eleinte két hetet, majd 14 éves koruk után egy-egy hónapot. És nem a tulajdonos asztalánál rajzolgattak, meg repülőgépet hajtogattak, hanem mentek a többiekkel növényt gyűjteni, címkézni, minden munkába beleláttak kicsit. Én ragaszkodtam hozzá, hogy ez így történjen, és bár csak zsebpénzszerűen, de azért fiztettem is érte – meséli Molnár Ferenc. – Így elméletileg és gyakorlatilag is adott a folytatás lehetősége, bár ez a generáció már sokkal türelmetlenebb, ők nem fognak 15 évig várni, ahogy én tettem. De a szemléletük, a rálátásuk már megvan, úgyhogy már csak az a fajta elkötelezettség és alázat kell, amellyel mi is építettük a céget. Ha ez megvan, akkor nem lehet probléma, mert véleményem szerint minden munkában arra kell törekedni, hogy tökéletes legyen a végeredmény, és ebből a szempontból talán mindegy is, hogy az ember ács vagy agysebész.”

Felelősséggel generációkon át

Minden szülő felelősséget érez gyermeke sorsáért, boldogulásáért, azért hogy a családi örökséget és tudásanyagot, amit ő maga is örökölt, a legteljesebb formában adja tovább a család ifjú tagjának. Ennek a felelősségtudatnak történelmi hagyománya van.

„A név kötelez” közismert mottó nem csak a családok életében, az Audi Hungaria számára is fontos, hiszen a jövő generációiért érzett felelősség a vállalat számára is magától értetődő.

Az Audi Hungaria felelőssége sokrétű, ugyanakkor roppant egyszerűen megfogalmazható: a vállalat saját jövőjéért vállal felelőssé-

get. Mit jelent ez számomra személyügyi igazgatóként? A ma és a jövő munkavállalóit.

Személyügyi stratégiánk alapelve, hogy e felelősségvállalás már a gyerekek általános iskolai oktatásánál megmutatkozzon, és a szakmunkásképzésen keresztül egészen az egyetemi képzésig nyúljon. Az én feladatom, hogy ezt a felelősségvállalást konkrét akciókban fogalmazzam meg. A 2010-es év bővelkedett olyan projekteken, amelyek a jövő nemzedékeit, egyúttal az Audi Hungaria fejlődését hosszú távon segítik.

2010-ben Győr város vezetésével és a Magyarországi Németek Általános Művelődési Központjával együttműködve megalakult az Audi Hungaria Német Iskola, mely Német- és Magyarországon egyaránt akkreditált tantervvel, német oktatókkal indította első tanévét Győrben, azaz a céllal, hogy a kisgyermek német nyelvű oktatását elősegítse. Ebben az évben vállalatunknál gyakorlati idejét töltő 62 szakmunkástanuló közül 53-an álltak munkába az Audi Hungariánál, a többiek a továbbtanulás mellett döntöttek. Ez a több mint 85%-os felvételi arány a duális szakképzésünk történetében a legjobb.

„Személyügyi stratégiánk alapelve, hogy a felelősségvállalás már a gyerekek általános iskolai oktatásánál megmutatkozzon.”

A generációk mentén haladva el is jutottunk a iskolástól a tinédzseren keresztül a fiatal pályakezdőig, aki már maga dönti el, hogyan képzei el a jövőjét. Vállalatunk azt az elvet követi, hogy a fiatalok első, majdani szakmájuk irányába tett lépésétől kezdve támogatassanak az autópálya iránt érdeklődnek. Ennek középpontjában az egyetemi képzés támogatása, erősítése áll. A győri Széchenyi István Egyetemen közel ötszáz hallgató vette fel tantárgyai közé az „Audi Hungaria Belső Égésű Motorok” kurzust, amit az igazán elkötelezettek mester-

Csuti László, gyártástervezés;
Hidvégi Vivien és Mátyás Gábor diákok



Rozman Richárd
Audi Hungaria
személyügyi igazgató

képzés keretében, német nyelven sajátíthatnak el. Az Audi Hungaria prémiumminőségű termékei mögött a vállalat szakembereinek az elmúlt 17 évben megszerzett magas szintű tudása áll, amit sok esetben az ő gyerekeik közül kikerülő új munkatársaink fejlesztenek majd tovább. Ezeknek a szakembereknek a tapasztalata nyújt biztos bázist ahhoz, hogy gazdaságosan működtessük és folyamatosan fejlesszük ezt a vállalatot és kötelezettséget tudjunk vállalni a jövő generációiért.

Sportos páros – Jakab Olivér és lánya, Réka

Jakab Olivér az Audi Hungaria egyik elsőként felvett munkatársa. A vállalat alapítása óta dolgozik anyagvizsgáló mérnökként a motorgyártás minőségbiztosítási területén. „Mindig büszke voltam rá, hogy az Audi Hungariánál dolgozom, bár a munkámról otthon nem meséltem sokat. Két lányom van, és lányos apaként tudtam, hogy a műszaki dolgok nem tartoztak a családban a slágertémák közé. Annál inkább a foci... Mindkét lányom focizik, a kisebbik, Réka pedig tagja a magyar női labdarúgó-válogatottnak és a meccsnézés közös szenvedélyünk.” – mondja Olivér.

„Nemzetközi tanulmányok szakon végeztem és elvégeztem egy idegenvezetői felsőfokú képzést is. Az Audi Hungariánál kaptam egy kiváló lehetőséget és fél év gyakornoki idő után immár főállásban fogadom a gyárlátogatásra érkező vendégeket.” – meséli büszkén Réka, aki az Audi Hungaria Látogatói Központjában dolgozik annak megnyitása óta.

Így a közös szenvedély, a foci mellett még egy kapocs, a közös munkahely is összeköti apát és lányát.



Apa nyomdokain – Rónai Károly és a fia, Tamás

Rónai Károly az Audi Hungaria törzscsapatához tartozik, hiszen immár 16 éve dolgozik a vállalatnál. Ez idő alatt több terület vezetői feladatait is ellátta, jelenleg az Audi Hungaria Industrial Engineering 35 fős csapatát vezeti. Így nem meglepő, hogy Tamás fia már kamaszként szinte mindent tudott a vállalatról, annak működéséről és abban is biztos volt, hogy a műszaki pályát választja. Az egyetem elvégzése után úgy döntött, hogy az Audi Hungariához felvételizik. Tamás jelenleg a négyhengeres motorgyártás területén dolgozik mérnökként és hamarosan a négyhengeres Global Engine főtengely gyártósorának megbízott vezetői feladatait látja el. „Napközben ritkán találkozzunk, egymástól távol eső irodában dolgozunk. Esténként viszont szoktunk a munkáról beszélgetni. Néha előfordul, hogy Tamás a tanácsomat kéri, de alapvetően határozott elképzelései vannak és tudja, mik a



céljai, hogyan akarja elérni azokat. Így az én dolgom csak annyi, hogy büszke legyek rá és támogassam.” – mondja Károly.

Négy férfi egy eset – Boros Mátyás, Gábor, Máté és Balázs

„Apa már akkor biztatott minket, hogy autópálya pályát válasszunk, amikor általános iskolások voltunk. Ő nagyon szereti a munkáját és a lelkesedése ránk is átragadt.” – mondja a legidősebb fiú, Gábor. Boros Mátyás nyolc éve dolgozik az Audi Hungariánál, jelenleg a hat-hengeres FSI-motorgyártás területén. Máté és Gábor számára ezért szinte magától értetődő volt, hogy a győri PÁGISZ-on megszerezék az elektrotechnikai és automatizálási technikus szakmát és a győri motorgyárban helyezkedjenek el. Szerencsés véletlen folytán ők is édesapjuk munkahelyén, így mindhárman egy team tagjaiként dolgoznak. Balázs, a család legfiatalabb tagja jelenleg még az ipari elektronikai szakma fortélyait tanulja és ter-



Kölyök-KRESZ

Közlekedésbiztonsági oktatás a győri óvodákban

2010 tavaszától a győri önkormányzati óvodák nagycsoportosai játékos óra keretében tanulhatják a közlekedési szabályokat, táblákat, jelzéseket. A Vidám Kölyök Egyesület és a Győri Rendőrkapitányság segítségével indított programsorozatot az Audi Hungaria támogatta. A gyerekek és a szülők pozitív visszajelzéséből úgy tűnik, hogy a program sikeres volt és van igény a folytatásra.



Míg picik, fogjuk a kezüket, együtt kelünk át a zebrán, a kerékpár csomagtartóján utaztatjuk, autóból ki- és betesszük gyermekeinket. Aztán, ahogy nagyobbak lesznek, már szeretnének egyedül közlekedni, amitől persze kicsit félünk, hiszen biztonságban akarjuk tudni őket. Mivel a mindennapok során a legkisebbek különösen veszélyeztetettek, fontos, hogy a szabályos közlekedéshez a lehető leghamarabb elkezdjük hozzászoktatni őket, hogy például biciklire szállva tudják, mikor, kié az elsőbbség, s hogy ne jöjjenek zavarba, ha egyedül kell átkelniük a zebrán. Ehhez a kezdeményezéshez nyújtott segítséget az Audi Hungaria, hiszen támogatásával a győri gyerekek már óvodás korban elsajátíthatják az alapvető közlekedési szabályokat. „Az ötlet egy játszóház alkalmával fogalmazódott meg bennünk, mikor KRESZ-ről kezdtünk beszélgetni a gyerekekkel, és hamar kiderült, hogy nem tudják, mi az, nem ismerik a közlekedés alapvető szabályait. Ekkor kezdtük el kidolgozni a jelenleg is használt tananyagot, a szemléltetőeszközöket” – mesél a kezdetekről Koczás Patrícia, a Vidám Kölyök Egyesület elnöke. A koncepció kidolgozásában a Győr Városi Rendőrkapitányság szakértői és a Városi Oktatási Osztály is részt vett.

Játszva könnyű

2010 februárjától májusig, majd szeptembertől 2011 januárjáig 29 önkormányzati óvoda mintegy 800 nagycsoportosa vehetett részt a csoportonként 15 alkalommal, heti 1x45 percben megtartott KRESZ-órákon, ahol a ki-

csik a gyalogos, kerékpáros és buszos közlekedés legfontosabb szabályait sajátították el interaktív, játékos, számtalan szituációs gyakorlattal színesített formában. A tanulásban lábbal hajtható kisautó, KRESZ-táblák képét, közlekedési helyzeteket és jeleneteket ábrázoló színes kártyák, utakat, járdákat, közlekedési életképeket bemutató táblák, autós szőnygek, mobil KRESZ-park, munkafüzet és több kisfilm segítette az ifjú közlekedőket. És persze – a szakképzett oktatók mellett – egy igazi rendőr is, aki a karjelzések világában kalauzolta a kicsiket, s a legtöbb helyen már azzal hatalmas örömet szerzett, hogy villogó rendőrautóval érkezett. „A gyerekek nagyon szeretik ezeket a foglalkozásokat. Halljuk, amint reggel már úgy jönnek be az oviba, hogy »De jó, ma KRESZ lesz! Vajon mit tanulunk?« Ugyanakkor a szülőktől is rengeteg pozitív visszajelzés érkezett, gyakran említik, hogy már a gyerekeik szólnak rájuk: ne hajtsanak át a piroson, a gyalogosoknak elsőbbséget kell adni... Pontosan ennek a sikernek köszönhetően gondoljuk úgy, hogy a programot folytatni kell” – válaszolta a távlati terveket Koczás Patrícia.

Audi Hungaria Német Iskola

Audi Hungaria Iskola Győr
Eine Abteilung des Ungarndeutschen Bildungszentrum Bpa

2010 őszén megkezdődött az első tanév az Audi Hungaria és Győr városa által támogatott „Audi Hungaria Német Iskolában”-ban. Jelenleg nyolc pedagógus, köztük három német anyanyelvű tanár oktat három osz-

tályt. Az ötven tanuló mind Magyarországon, mind Németországban elismert bizonyítványt szerezhet tanulmányai sikeres befejeztével, köszönhetően annak az oktatási koncepciónak, melyet a bajai Magyarországi Németek Művelődési Központja dolgozott ki, és amely mindenben megfelel a németországi kulturális miniszteri konferencia szigorú követelményeinek, valamint a magyarországi Oktatási Minisztérium előírásainak. A Magyarországi Németek Általános Művelődési Központja (MNÁMK) végzi a szakmai koordinációt és az iskolai tananyag kialakítását. Az Audi Hungaria támogatja a pedagógusok alkalmazását és az iskola berendezésének kialakítását, Győr város pedig a tantermek felújításáról gondoskodik. A klasszikus tananyagon felül a kisdíjak nyelvi, sport, zenei, és barkács-foglalkozásokon is részt vehetnek.



Mesterképzés „Belső Égésű Motorok Tanszék”

A bolognai rendszer bevezetésével nőtt a hallgatói mobilitás. A hallgatóknak az első diplomájuk megszerzése után lehetőségük nyílik arra, hogy a mesterképzés keretei között szakmai ismereteiket mélyítsék, vagy az elvégzett alapszaktól eltérő területen folytassák tanulmányaikat.



N

Nagyon fontos, hogy az egyetemen elsajátított ismereteket a hallgatók a gyakorlatban is alkalmazni tudják későbbi munkájuk során. A valóságban viszont az elméleti oktatás és a gyakorlat általában igen távol esik egymástól. A jövő mérnökeinek neveléséhez nemcsak profi szakembergárda szükséges, hanem egy olyan szemléletmód elterjedése is, melynek alapjait a belső égésű motorok oktatására vonatkozóan egyedülálló módon, éppen Győrben vetették meg. Dr. Hans Peter Lenz nyugalmazott

egyetemi professzor elismert felkészültségét és szakmai hírnevét, véleményét a négykarikás márka rendkívül nagyra becsüli. Szakmai álláspontjával és tudományos előadásával a győri Audi Hungaria Tanszék fejlődését is segíti. A professzor, aki korábban a bécsi Műszaki Egyetem (TU Wien) belső égésű motorokkal és gépkocsigyártással foglalkozó intézetét (Institut für Verbrennungsmaschinen und Kraftfahrzeugbau) vezette, ma is aktívan vesz részt a tudományos életben. A professzor a győri Széchenyi István Egyetemen tartott előadást a Belső Égésű Motorok Tanszéken több száz hallgatónak a következő témában:

a járműmeghajtások fejlődésének irányjai. Ez alkalommal készítettünk vele interjút:

Professzor úr, megosztana velünk néhány információt a személyéről?

– Nyugdíjba vonulásom után vettem át az Osztrák Járműtechnikai Egyesület elnökségét – meséli a professzor. – Az egyesület évente harminc rendezvényt bonyolít le, ezek közül kiemelkedő jelentőségű a Nemzetközi Bécsi Motorszimpózium, melyet 2011-ben 32. alkalommal szervezünk meg. Azelőtt hosszú időn keresztül dolgoztam a motoriparban is – többek között a Daimler Benznek és a Klöckner-Humboldt-

Deutznak (KHD), melyet ma már csak Deutz-nak hívnak – ennek köszönhetően nyílt lehetőségem arra, hogy alaposan megismerjem az iparágat a gyakorlatban is.

Találkozott-e már pályafutása során egy a győrihez hasonló tanszékkel, amely ennyire szorosan együttműködik egy vállalkozással?

– Tudomásom szerint világszerte egyedülálló az Audi Hungaria Belső Égésű Motorok Tanszék, ahol a szakmán túli képességek fejlesztése mellett nagy figyelmet szentelnek a nyelvoktatásnak is. Létezik ugyan gépészmérnökképzés a bécsi Műszaki Egyetemen, illetve egyes német egyetemeken is, melyek keretében a diákok a belső égésű motorokra specializálódhatnak, a győri Audi Hungaria Tanszék mesterképzése viszont kizárólag ezzel a területtel foglalkozik.

Mért jelentős ez a hallgatók szempontjából?

– Az autóiparban manapság nagyon kevés mérnök dolgozik, ezért minél több olyan jól képzett szakmai és technikai tudással felvértezett szakemberre van szükség, akik megfelelő nyelvismerettel is rendelkeznek, hiszen ez az Audi kiválasztási folyamatában alapvető krite-



térium. Ebből kifolyólag a győri kiemelten gyakorlatorientált képzés, nagyon fontos, mivel a magasan képzett szakemberek nagymértékben járulnak hozzá a vállalat sikeréhez. Mindemellett egyszerűbb is a modern belső égésű motorok fejlesztéséhez szükséges plusztudást egy ilyenfajta mesterképzésbe integrálni. Itt most elsősorban a meghajtórendszer hibridálására és villamosítására gondolok, ezekre kell kiemelt figyelmet fordítani, régebben ugyanis a motormérnökök mechanikára és termodinamikára specializálódtak.

A győri Audi Hungaria Tanszék a jó képzéssel szemben támasztott minden elvárásnak megfelel, egyrészt azért, mert a tudomány és az ipar itt szorosan együttműködik, ami praxisorientált szakok esetében rendkívül lényeges. Semmi értelme, hogy tudást generáljunk, amit aztán nem alkalmazunk. Egy mérnök, aki papíron le tud rajzolni egy főtengelyt, de nem tudja, hogy kell egyet legyártani, nem ér semmit. Másrészt a végzősöknek sokféle elhelyezkedési lehetősége nyílik, hiszen az Audi a VW-konzernhez tartozik.

Véleménye szerint milyen tendenciát mutat a járműmotorok fejlesztése?

– Jelenleg három irányt látok. Egyrészt továbbfejlesztik a hibridálást, azaz a belső égésű és az elektromotorok összekapcsolását, másrészt egy olyan tisztán villanymeghajtású motor kifejlesztésén dolgoznak,

Hans Peter Lenz

1934-ben született Bonnban. 1974-től bevélezották a Bécsi Műszaki Egyetem Belső Égésű Motorok Intézetének igazgatótanácsába. Az Otto-motor üzemanyag-előkészítése, ill. a katalizátor kifejlesztése terén végzett munkásságával európai hírnevet szerzett. A katalizátorvizsgáló és -ellenőrző mechanizmus kidolgozásáért 1992-ben elnyerte az ARBÖ (Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs) környezetvédelmi díját. 2002-ben visszavonult az aktív kutatói tevékenységtől, a szakmától azonban nem: 2004-ben kiadta a nemzetközileg ismert Motortechnische Zeitschrift folyóiratot. Az Ausztriai Járműmérnökök Egyesületének (Österreichischer Verein für Kraftfahrzeugtechnik) tagjaként több mint 30 éve vesz részt a világhírű bécsi Motorszimpózium szervezésében. Utóbbi tevékenységéért 2009-ben másodszor is elnyerte az Autóipari Újságírók Szervezetének (Interessensgemeinschaft der Motorjournalisten) díját.

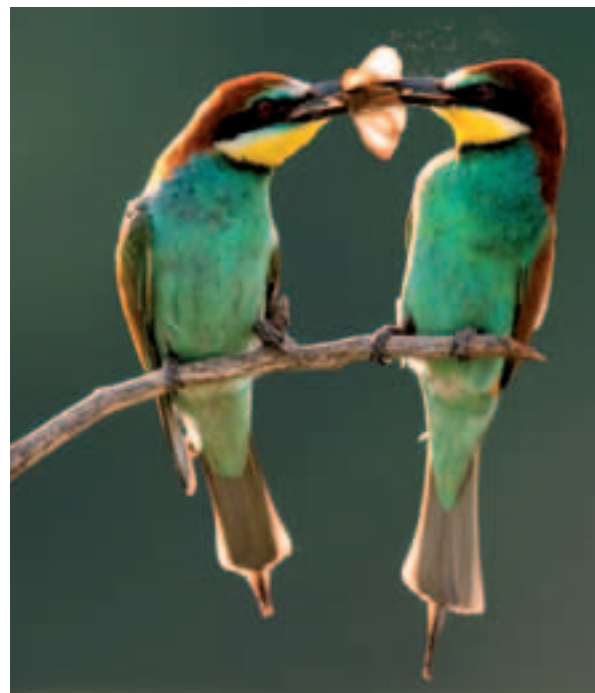
amelyhez szükség lenne regeneratív elektromosságra. Emellett természetesen folyamatosan tökéletesítik a hagyományos belső égésű motorokat is, így a fogyasztás a jövőben akár 30 százalékkal is optimalizálható.

Madártávlatból

Magyarország természeti értékekben különösen gazdag ország, hatalmas létszámban találhatóak ritka madarak és növényfajok. Túránkon felkerestük a természeti kincseket, amelyben a BBC által már másodszor az Év természetfotósának választott, mindössze 25 éves Máté Bence is segítségünkre volt.

Máté Bence és az Audi A3 Cabriolet elindul természetjáró túrájára





A világ legjobbjá

Máté Bence rendkívül fiatalon, már 15 évesen elnyerte Magyarországon „Az Év Ifjú Természetfotósa” díjat. A következő négy évben megismételte ezt, öt éven át a BBC természetfotós világpályázatán is sikerrel szerepelt, ami máig egyedülálló a világon. A 2010-ben a világ legrangosabb természetfotós kitüntetését (BBC „Wildlife Photographer of The Year”) is bezsebelő fiatal fotós tíz évét és válogatott munkáit a tavaly kiadott, Láthatatlanul című fotóalbuma fogja össze.

Máté Bence nevéhez fűződik a detektívtükrös lesből való természetfotózás technikájának kidolgozása, melyet azok a fotóturisták is élvezhetnek, akik ellátogatnak a Magyarországon, Costa Ricán és Brazíliában – Bence által saját kezűleg – épített les valamelyikébe



K

Különösen a madarak érzik jól magukat a Kárpát-medencében: eddig 403 madárfajt regisztráltak, ebből 360 ritka, 11 faj a világszerte szigorúan veszélyeztetett madarak közé tartozik. A BirdLife nemzetközi madártani szervezet

által Magyarországon minősített madárlelőhelyek összterülete közel másfél millió hektár. Madarakban különösen gazdag a Balaton és a Fertő tó, a Duna és Tisza környéke és a Hortobágyi Nemzeti Park. A legértékesebb madárfajok közé tartozik a rétisas, a tűzok, a parlagi sas, a békázó sas, a kis lilik, a vékonycsőrű póling és a kerecsensólyom.



Ritka növények és madarak

Az ország nemzeti parkjai szolgálják a rendkívül változatos flóra és fauna védelmét. Ezeken a gyönyörű természeti tájegységeken különböző ritka állat- és növényfajok találhatók, melyek közül több csak Magyarországon lelhető fel. E rendkívüli gazdagság is az országban átélhető élmények sorát gazdagítja.

Fertőtavi vízpart

Bükkbükki

Hortobágy puszta

Gemenci-ártér
Kiskunsági nyíltudok

Mecsek

1. Boróka (Juniperus communis)
2. Csillagpázsit (Cynodon dactylon)
3. Sóskaborbolya (Berberis vulgaris)
4. Fátyolvirág (Gypsophila paniculata)
5. Orvosi székfű (Matricaria chamomilla)
6. Lándzsás útifű (Plantago lanceolata)
7. Réti füzény (Lythrum salicaria)
8. Községes párlófű (Agrimonia eupatoria)

1. Füstifecske (Hirundo rustica)
2. Kékvércse (Falco tinnunculus)
3. Kanalasgém (Platalea leucorodia)
4. Uhu (Bubo bubo)
5. Örvöségycsapó (Ficedula albicollis)
6. Kerecsensólyom (Falco cherrug)

9. Kontyvirág (Arum maculatum)
10. Soktérda monpercsé (Polygonum officinale)
11. Kapotnyak (Asarum europaeum)
12. Farkasbogyó (Scopolia carnolica)
13. Libapimpó (Potentilla anserina)
14. Orvosi somkóró (Melilotus officinalis)
15. Orvosi ziliz (Althaea officinalis)
16. Erdei tisztessű (Stachys sylvatica)
17. Kisezerjófű (Centaurea umbellata)
18. Fekete nadálytő (Symphytum officinale)
19. Községes aranyvessző (Solidago virgaurea)
20. Fekete nyár (Populus nigra)
21. Nagy csalán (Urtica dioica)
22. Községes szizinka (Lysimachia vulgaris)
23. Méhfű (Melittis melissophyllum)
24. Pettyegyetettűdfű (Pulmonaria officinalis)
25. Községes orbáncfű (Hypericum perforatum)
26. Szurokfű (Origanum vulgare)

NEWS

2010. 12. 01.

Fókuszban a leendő magyar beszállítók

2010 december elején az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. és az ITD Hungary Befektetésösztönzési és Kereskedelemfejlesztési Ügynökség közös programot indított, melynek célja újabb magyar vállalkozások bevonása a Volkswagen-konzern beszállítói körébe. Az együttműködés keretében az ITD Hungary felkeresi a potenciális magyar beszállítókat, és segítséget nyújt számukra a fejlesztési támogatások elnyerésében. Eközben az Audi szakemberei a legújabb technológiák átvételében támogatják majd a leendő magyar partnereket. Első lépésként az Audi Hungaria és az ITD Hungary egy előzetes kiválasztási folyamatot bonyolít le a Volkswagen-konzern szakmai előírásaival összhangban. Az előválogatáson minden olyan magyar vállalkozás részt vehet, amely megfelelő termékportfóliót, szilárd pénzügyi hátteret és fejlesztési potenciált képes felmutatni. Dr. Johannes Roscheck, az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. pénzügyi igazgatója szerint „a szoros együttműködés komoly lehetőségeket kínál a potenciális magyar beszállítók támogatására, illetve a Volkswagen-konzern beszállítói rendszerébe való beillesztésükre.”

2010. 09. 03.

„A haladás technikáját átélni”

Csak egy kattintás és egy rövid séta. Az Audi internetes oldalán lehet jelentkezni azokra a naponta két alkalommal induló gyárlátogatásokra, melyeken körbevezetik a győri gyárban az érdeklődőket. Az eddigi évi kétezer fős látogatói számot jelentősen szeretnék megnövelni azzal a 120 millió forintos beruházással, melynek keretében fejlesztették a látogatói útvonalakat, valamint egy új fogadóépületet is létrehoztak. A látogatói központban kávézó és Audi Shop is található – a gyárlátogatásokon pedig igény szerint magyar, német vagy angol nyelven avatják be az érdeklődőket a motor- és autógyártás rejtelmibe.



2010. 09. 23.

A növekedés jegyében

Rupert Stadler, az AUDI AG igazgatótanácsának elnöke és Orbán Viktor, Magyarország miniszterelnöke 2010. szeptember 23-án közös nemzetközi sajtótájékoztatón jelentette be a magyar Parlamentben a győri vállalat bővítésének tervét. 2013-ig 900 millió eurós beruházást valósítanak meg – az első lépést egy 200 hektáros földterület megvásárlása jelentette. A bővítés egyben azt is jelenti, hogy a jövőben a járműgyártás teljes gyártási folyamatát a győri gyárban végzik majd, így további 1800 munkahely létesül. A vállalat összességében 15 000 ember számára nyújt majd megélhetést a térségben. A járműgyártás kapacitásának növelését az Audi 2015-re tervezett stratégiája tette szükségessé, mely szerint a négykarikás márka erre az évre 1,5 millió darabos éves értékesítési darabszámmal a legfontosabb prémium járműgyártóvá szeretne válni.

2010. 09. 01.

Iskolakezdés

Szeptember elsején 53 magyar és 5 német diák kezdte meg tanulmányait az Audi Hungaria Német Iskolában. Az iskolában 8 pedagógus tanít, köztük 3 német anyanyelvű. A diákok tanulmányaik befejeztével a német és a magyar állam által is elismert bizonyítványt szerezhetnek. A tananyag kialakítását és a szakmai koordinációt a bajai MNÁMK végzi. Az Audi Hungaria nemcsak a pedagógusok alkalmazását támogatja, hanem az iskola felszereltségét is. Az intézmény Győr városának támogatását is élvezi, a városvezetés többek között felújította az iskola tantermeit.



Ulf Berkenhagen
az AUDI AG beszerzésért felelős igazgatótanácsi tagja,
az Audi Hungaria felügyelőbizottságának tagja

Beszállítók fejlesztése a közép-pontban

Az Audi nagyratörő célokat tűzött maga elé, hiszen 2015-ig a világ legsikeresebb járműgyártójává szeretné válni a prémiumszegmensben. Ez csak erős partnerekkel sikerülhet világszerte. Ezért az Audi Hungaria elindított egy programot, mellyel a lehetséges jövőbeni beszállítókat szeretné fejleszteni Magyarországon. Az Audi szakértői támogatást nyújtanak a legújabb technológiák és folyamatok bevezetése területén, hogy a beszállítók meg tudjanak felelni a magas minőség és innovációs elvárásainak. A programban való részvétel feltétele a specifikus termékkínálat, pénzügyi stabilitás és magas fokú fejlesztési kapacitás. Az Audi Hungaria évek óta elkötelezett, hogy növelje a magyar beszállítóinak arányát. Ezzel a programmal jelentős lépést teszünk a céljaink eléréséhez vezető úton és egyidejűleg hozzájárulunk a foglalkoztatás biztonságához Magyarországon.

Arcmás

A gyűjtemény, mely a művészet iránti elhivatottság és kiváló üzleti érzék összefonódásának köszönheti létét. És a gyűjtő, aki azon ritka kivételek közé tartozik, akik képesek arra, hogy még mások előtt felismerjék a valódi értékeket. Vass László és a Vass Collection.



A

A középkori veszprémi vár bejáratánál találunk rá a Modern Képtár épületére. El sem lehet téveszteni, noha a ház, mely az egyik legjelentősebb kortárs magyar képzőművészeti gyűjteményt őrzí, olyan magától értetődő szerénységgel simul a történelmi épületek sorába, hogy hirtelen úgy érzem, rossz helyen járunk. De elég egy pillantás a belső udvaron álló, letisztult formáival is sokat mondó szoborra, és azonnal minden kétségem eloszlik.

Szellemi befektetés

Miközben teremről teremre járva hallgatom, ahogy Vass László gyűjteményéről és a művészetéről beszél, egyre erősödik bennem a vágy, hogy minél többet megértssek, vagy legalább megérezsek a kortárs művészet avatatlanok számára meglehetősen titokzatosnak tűnő világából. De vajon milyen volt az indulás a gyűjtő számára? – Lépésről lépésre, 30 év alatt alakult ki a gyűjtemény, nem egyik napról a másikra – mondja

Vass László. – Az ismereteket könyvekből lehet szerezni, utazásokkal, múzeumokban, kiállításokon. Mikor a magyar művészetet már megismerte az ember, érdemes nemzetközi irányba venni az utat, ahogy én is tettem 12-13 évvel ezelőtt, hiszen külföldön páratlanul gazdag kínálatból lehet válogatni. Gyűjteményünkkel gyarapítjuk az ország műtárgyállományát, és a fiataloknak nem kell külföldre menniük ahhoz, hogy ezeket a műveket lássák, mivel itthon, a saját környezetükben megtalálhatók.

Amit találunk, az mindenképpen izgalmas, még művészeti laikusként is. A képek az esztétikai élmény mellett olyan intellektuális kihívást hoz-

„Mikor a magyar művészetet már megismerte az ember, érdemes nemzetközi irányba venni az utat, ahogy én is tettem 12-13 évvel ezelőtt...”

doznak, hogy lassan kezdem megérteni azt a szenvedélyt, amellyel Vass László az itt látható művekről beszél.

– Mindig szerettem az elgondolkoztató festészetet – mondja, miközben már a számtalan művészeti album egyikében lapozgatva magyaráz tovább. – Ezért gyűjtök konstruktivista geometrikus művészetet. Ezek a képek foglalkoztatnak, gondolkodom, mit is üzennek, az alkotónak vajon milyen vágyát, érzését, lelkiállapotát akar-

Egy gyűjtemény soha sincs készen, állandóan változik, alakul



Alan Charlton 5 Verical Parts



Alan Charlton 5 Verical Parts

A gyűjtemény

A szenvedélyes, de mindenkor tudatosan építkező gyűjtés tematikájának kialakításában Vass Lászlót Barcsay Jenőhöz fűződő barátsága segítette. A legjelentősebb magyar festők között is számon tartott Barcsay absztrakt alkotásai mellett, olyan korszakalkotó magyar művészek munkái is megtalálhatóak a gyűjteményben, mint például Kassák Lajos. A magyarok közül többek között Gyarmathy Tihamér, Bak Imre, Konok Tamás, Deim Pál, Korniss Dezső, Lossonczy Tamás munkái, míg a külföldi művészek közül a ma már világhírű Luigi Tomasello, Bridget Riley, valamint az országban egyedülálló módon Sean Scully és Richard Lohse munkái is megtalálhatóak a több mint 600 darabból álló gyűjteményben.

ják kifejezni. Egyébként ami a XX. század során különösen nyomot hagyott a világban a magyar művészetből, az mind idesorolható. Vasarelyt, Moholy-Nagy Lászlót, Kassákot vagy például Hantay Simont mind ismerik és befogadták kül-

„Esetemben a kezdetektől megvolt a személyes vonzódás a konkrét geometrikus festészet iránt, bár a szokásos buktatókat én is végigjártam.”

földön. Mindnyájan absztrakt vagy geometrikus művészek voltak, ezért ez él a köztudatban a magyarokról. Véleményem szerint ez az erőssége a magyar művészeknek.

Az elgondolás, a kivitelezés, az itt felhalmozott tudásmennyiség mind-mind lenyűgöző, de az idáig vezető út nem volt zökkenőmentes. Ma már számos olyan világhírű külföldi művész munkája megtalálható a gyűjteményben, akiké Magyarországon sehol másutt – a céltudatos, megalapozott ismereteken nyugvó vásárlásnak köszönhetően.

– Szerencsés az a gyűjtő, aki megérzi, mit is jelent valójában, hogy a gyűjtemény az ő arcmása. Ha képes rá, hogy egységessé tegye, akkor könnyen beazonosíthatóvá válik a gyűjtemény. Ha a gyűjtő csak a képek értékét veszi figyelembe, akkor csak felhalmoz, összevisszaságot teremt. Esetemben a kezdetektől megvolt a személyes vonzódás a konkrét geometrikus festészet iránt, bár a szokásos buktatókat én is végigjártam – meséli Vass László. – Eleinte sok olyan kép is bekerült a gyűjteménybe, amelyekről mára már megváltam, és persze találhatók a gyűjteményemben olyan művek is, amelyekből nem lett érték. Ez a kockázat is benne van.

Bár a tíz legfontosabb magyar gyűjtő között emlegetik a nevét, Vass László olyan szerénységgel hárítja el a megtisztelő címet, ami bárkit meggyőzhet arról, hogy számára valóban nincs jelentősége a gyűjtemény üzleti jelentőségének.

Ha a művészettörténeti elismertséget nézzük, akkor lehet, hogy a tíz legjobb között van a gyűjtemény, de anyagi tekintetben biztos, hogy sok olyan van, ami többet ér. Vannak, akik kifejezetten arra törekszenek, hogy főműveket vásároljanak meg, de én sohasem erről az oldalról közelítettem meg a gyűjtést. Ugyanakkor számtalan mű került hozzám, amelyet később főműnek kiáltottak ki.

Hírtérkép

Miközben beszélgetünk, folyamatos a mozgás a múzeumban – szinte tapintható az izgalom, amely nemcsak a levegőben érezhető, hanem Vass László minden mondatából és mozdulatából is sugárzik. Egy időszaki kiállítás megnyitójára készülnek, miközben ezzel párhuzamosan az állandó gyűjtemény egy-egy részét is bemutatják. Kétévente rendezik át a termeket, ez már a negyedik alkalom.

– A legszebb és legkedvesebb műveket is idehozom, hiszen mint már említettem, a gyűjtemény szerintem a gyűjtő arca, és a múzeumban így közvetve engem is megismernek a látogatók – mondja mosolyogva, majd a kiállításra utalva hozzáteszi: – Ha egy világhírű művész eljön Veszprémbe, az nagyon nagy megtiszteltetés számomra és egyben jelzi a gyűjtemény értékét, minőségét is. Günther Uecker például, aki, miután látogatóként végignézte a tárlatot, külön erre a múzeumi térre készített nyolc művet. Nem is beszélve arról, hogy a művész munkáját bemutató könyv múzeumi listájába is bekerül ilyenkor a nevünk. Az ehhez hasonló albumokat az egész világon terjesztik, és azzal, hogy a jegyzékben szerepel az, hogy az udvaron látható Marta Pan-szobor Veszprémbe található, erősödik kicsit a magyar kultúra is.

Vass László magával ragadó lelkesedéssel beszél a múzeumban folyó munkáról.

– Nagyon fontos tény az, hogy ez a kiállítás Magyarországon jöhetett létre, mert külföldön egész máképp állnak hozzá a művészethez. Múze-

umépítési láz van a világban, de mire hozzánk elérnek az ilyen hullámok, addigra már nagyon lecsendesülnek. Büszke vagyok rá, hogy mi is nyomot hagyunk ezzel a gyűjteménnyel – mondja, majd minden álszerénység nélkül hozzáteszi: – Ebbe a múzeumba ellátogatott például a Ritter Múzeum és a Ritter-csokoládégyár tulajdonosa is, mert hallott róla korábban valahol. Ő a húgával közösen egy hasonló típusú gyűjteménnyel rendelkezik, amelynek mellesleg egy ultramodern palotát is épít. Anyagilag mögötte áll egy komoly vállalat, mégis ebben a mindössze kilenc szobából álló gyűjteményből számtalan műre azt mondta, hogy jobb, mint ami nála megtalálható. Talán mondhatom, hogy ez a hozzáértésem elismerése is egyben.

A folyamatos nemzetközi érdeklődés, a világ legmeghatározóbb kortárs művészeinek munkáit bemutató kiállítások és a hazai szinten is egyre inkább terjedő hírnév végül meghozni látszik gyűmölcsét: elismerik itthon akár a múzeummal, akár a köztársasági kitüntetéssel a különleges műkincsegyüttest.

– Ilyen típusú gyűjtemény sok van külföldön, például Németországban, a „Museum für Konkrete Kunst”, Ingolstadtban is. Szerencsére azt az utat, amin mi itthon elindultunk, ma már nagyon sok gyűjtő járja – mondja, majd a jövőre vonatkozó terveket firtató kérdésemre is válaszol. – Egy gyűjtemény soha sincs készen, állandóan változik, alakul. Most vásároltunk új műveket, most ezekben gyönyörködöm, ezek csillapították a vásárlási szenvedélyemet egy időre. Néhány hónap múlva azonban ismét feléled a vágy, és a látókörbe kerül egy mű, amelyre nagyon vágyik az ember...

Az ember

Vass László (*1946) cipőipari technikumot végzett, majd a Magyar Divatintézetben dolgozott tervezőként. 1978-ban nyitotta meg Budapesten, a szülővárosában saját üzletét, ahol a mai napig kézzel készített, egyedi cipőket gyártanak. A '70-es évek közepe óta foglalkozik műgyűjtéssel, 2000-ben ajánlotta fel gyűjteményét Veszprém városának. Kitüntették a Magyar Köztársasági Érdemrend kiskeresztjével, majd a Magyar Köztársasági Érdemrend tisztikeresztjével is.



Hencze Tamás
Hommage a Barcsay,
1989

Dr. Johannes Roscheck
Audi Hungaria
pénzügyi igazgató



A jelen beruházásai teremtik a jövő értékeit

A konszern döntése, hogy az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.-t egy a teljes gyártási folyamatot végző járműgyárrá bővítsé, lehetőséget teremt arra, hogy a magyar vállalat a konszern legnagyobb telephelyei közé tartozzon. Ez a döntés Magyarország szempontjából is fontos lépésnek tekinthető, hiszen az ország autóipari jelentőségét még tovább növeli.

Győrben és a régióban sok minden változik majd: új munkahelyek jönnek létre, megtelnek az iskolák és óvodák és a magasabb lakossági fogyasztás valamint a növekvő városi adóbevételek segítségével olyan infrastrukturális fejlesztések valósulhatnak meg, melyek eddig finansziális okok miatt nem realizálódtak. Ennek a még jelentős kiaknázatlan potenciálokkal rendelkező régiónak a fejlődése meg fogja változtatni azt a közösséget is, amely a fejlődést nagy lelkesedéssel fogadta és eddig is élt az abban rejlő lehetőségekkel.

A lehetőségeknek ez a fajta felismerése a vállalkozói magatartás lényeges eleme – az erős értékekkel és az etikáról alkotott világos elképzeléssel együtt, amelyek mindig is az Audi konszern sikerének mozgatórugói voltak.

Mint gazdasági ügyekért felelős igazgatót, lelkesedéssel tölt el, hogy az Audi Hungariát sikerült a gazdasági válságból kivezetni és a következő fejlődési szakaszba kormányozni. Ugyanakkor nagyfokú tisztelettel tölt el a tervezett fejlesztés nagysága és jelentősége, pusztán a beruházás 900 millió euró összeget meghaladó mértéke miatt is, amely egy egyetlen vállalkozás által valaha eszközölt legnagyobb egyedi beruházásnak számít Magyarországon.

Lehetőségem nyílt arra, hogy a budapesti manufaktúrájából származó kiváló cipőiről világszerte ismert Vass Lász-

lóval beszélgessek az ő álláspontjáról a beruházásokról és a jövő értékeiről. Ezzel kapcsolatban nem csak az a különleges, hogy Vass László nagyon sikeres vállalkozó, hanem az is, hogy a kortárs műtárgyak egyik legnagyobb magyarországi magánkézben lévő gyűjteményét építette fel. A gyűjtemény összeállítása során a geometrikus és technikailag érdekes festményekre és plasztikákra koncentrált, amelyek engem mint mérnököt is lenyűgöznek. Célja e gyűjteménynek nemcsak az, hogy ő maga örömét lelje benne, hanem hogy egy veszprémi kiállítás keretében a széles nyilvánosság számára is elérhetővé tegye. Ennek oka abból a meggyőződésből ered, hogy ezek a műtárgyak különleges értékeket képviselnek és így mindenkre inspirálólag hathatnak.

Az Audi Hungaria folyamatosan törekszik a fenntarthatóságra, nemcsak a cég belső működését érintő témákban, hanem környezetére gyakorolt hatása során is.

Az Audi Hungaria bővítése kapcsán a város szolgáltató szektorai és az Audi Hungaria jelenlegi beszállítói is komoly kihívás előtt állnak és tudják, hogy a most véghezvitt fejlesztések a jövőben nélkülözhetetlenek lesznek. Győr város vezetésével közösen pontos tervet dolgoztunk ki arra nézve, hogy milyen infrastrukturális változásokra lesz szükség és a képzési kapacitást a városban milyen mértékben kell növelni. Vállalatunk és beszállítóink szakképzett munkaerő iránti megnövekedett igényét a jövőben is megfelelő képzési és továbbképzési rendszernek kell támogatnia. Ezért az önkormányzattal együttműködve tervezzük egy képzőközpont létrehozását, amely az autóiparhoz köthető szakmák tudásközpontjaként működik majd.

Ezenfelül az Audi Hungaria szakemberei a szükséges szakmai ismeretek átadásával támogatni fogják a potenciális beszállítókat, hogy azoknak lehetőségük legyen csatlakozni a nemzetközi konszern beszállítói köréhez. Ezekkel az intézkedésekkel ahhoz szeretnénk hozzájárulni, hogy Magyarország a jövőben is előkelő helyen szerepeljen az autóipari beruházások vonzó célszágai között.



„A város szolgáltató szektorai és az Audi Hungaria jelenlegi beszállítói is komoly kihívás előtt állnak.”



Üzletmenet és külső feltételrendszer

KONJUNKTÚRA ÉS AZ ÁGAZAT

Világgazdasági helyzet

A világgazdaság 2010-ben meglepően gyorsan tudott kilábalni a globális gazdasági válságból, bár a növekedés lendülete az év második felében valamelyest lassult. A 2010-es év egészét tekintve a világgazdaság teljesítménye 4,1 százalékkal növekedett (a tavalyi 1,9 százalékos csökkenés után). Ehhez az eredményhez jelentős mértékben járult hozzá a világszerte tapasztalható expanzív monetáris politika, valamint a küszöbországok, különösen Kína gyors fellendülése. Ezzel ellentétben számos iparosodott országban erőtlen maradt a kilábalás. Az energia- és nyersanyagárak emelkedése ellenére az infláció a legtöbb országban alacsony szinten mozgott. Az Amerikai Egyesült Államokban a kedvező évkezdés után a további hónapokban lelassult a gazdaság. A magas munkanélküliség hatására főként a magánháztartások fogyasztása csökkent. Az Egyesült Államok bruttó nemzeti összterméke 2010-ben összességében 2,9 százalékkal nőtt (2009: -2,6%).

Latin-Amerikában jelentősen javult a gazdasági konjunktúra. Mindenekelőtt Brazíliában és Argentínában emelkedett erőteljesen a bruttó nemzeti össztermék 7,5 ill. 8,3 százalékkal (a 2009-es -0,6 ill. 0,9 százalék után).

Az ázsiai küszöbországok, amelyek gazdasága már 2009 tavasza óta bővült, a beszámoló időszakában a legnagyobb gazdasági növekedést könyvelhették el világszerte. Kínában például a bruttó nemzeti össztermék 10,3 százalékkal (2009-ben: 9,2%), míg az indiai gazdaság 8,5 (2009-ben 6,5) százalékkal szintén erőteljesen bővült.

A tavalyi erős konjunkturális visszaesést követően Japán 2010-ben ismét pozitív fejlődést mutatott, és főként a fokozott exportkereslet miatt 4,3 százalékos gazdasági növekedést ért el (2009-ben -6,3%).

Európa

Nyugat-Európa

Nyugat-Európa gazdasága 2010-ben 1,8 százalékkal bővült (2009-ben -4,1%). Ugyanakkor az adóssághátrány az egész évre rányomta bélyegét. Nagy-Britannia bruttó nemzeti összterméke 1,5 százalékkal (2009: -4,9%), Franciaországé 1,5 százalékkal (2009-ben -2,5%), Olaszorszá- gé pedig 1,0 százalékkal (2009-ben: -5,1%) gyarapodott. Ezzel szemben Spanyolországban a gazdasági teljesítmény 0,2 százalékos (2009-ben -3,7%) csökkenésével folytatódott a recesszió.

Németország

A német gazdaság 3,6 százalékos (2009-ben -4,7%) növekedésével 2010-ben meglepően nagy lendületet tudott venni. A konjunktúra főként a magas külpia- ci keresletből, valamint a magánháztartások élénküléséből profitált, ez utóbbit a javuló munkaerő-piaci helyzet és az ennek nyomán megnövekedett fogyasztói bizalom táplálta.

Közép- és Kelet-Európa Magyarországgal

A legtöbb közép- és kelet-európai ország a beszámoló évében ismét egy visszafogott mértékű növekedési pályára tért vissza. Magyarország gazdasági helyzete valamelyest javult annak köszönhetően, hogy az euróövezetbe tartozó legfontosabb exportpartnereinek gazdasága pozitív fejlődést mutatott. A bruttó hazai össztermék a 2009-es válságévhez viszonyítva 1,1 százalékkal erősödött(2009-ben: -6,5%). A széles körű takarékos- sági intézkedések, a külön- böző gazdasági ágazatok járulékos adóztatása, nem utolsósorban pedig a számos közvetlen külföldi beruházás segít a bruttó hazai össztermékre vetített 3,8 százalékos költségvetési

hiánycél elérésében (2009-ben ez 4,0 százalékos volt). A magyar forint árfolyama az elmúlt üzleti évben csupán csekély mértékben ingadozott az euróhoz viszonyítva.

NEMZETKÖZI AUTÓIPARI KONJUNKTÚRA

Az autók világgazdasági kereslete 2010-ben a globális gazdasági fellendülés következtében egyér- telmű erősödést mutatott és 11,4 százalékkal 58,7 millió darabra nőtt (a 2009-es 52,7 millió után). A növekedés legfőképpen a nagy ütemben bővülő ázsiai személygépjármű-piacokból táplálkozott, de az Egyesült Államokban és a nagy latin-amerikai felvevőpiacokon is javult az autóipari konjunktúra. Ezzel szemben a személygépjárművek kereslete Nyugat-Európában csak mérsékelt fejlődést mutatott.

Az Egyesült Államok konjunkturális talpra állása az autópiac élénkülését is eredményezte. A megelőző évek erőteljes csökkenését követően a jármű-értékesítés ismét emelkedett, így 2010-ben 11,1 százalékos növekedést könyvelhettek el 11,6 millió darab személygépjármű és könnyű haszonjármű értékesítésével (2009-ben: 10,4 millió darab).

Latin-Amerikában a brazil autópiac 6,9 százalékos növekedés után 2,6 millió (2009-ben: 2,5 millió) darab értékesítésével új rekordot ért el. 27,6 százalékos növekedésével Argentína autópiaca 0,5 millió személygépjárművel szintén minden idők legjobb eredményét könyvelhet- te el (a 2009-es évben mért 0,4 millió után).

Az ázsiai és csendes-óceáni térségben a növekedés üteme a korábbi dinamikus- an fejlődő évekhez viszonyítva 2010-ben tovább fokozódott. Az értékesített darabszám 24,0 százalékkal összesen 22,1 millió személygépjárműre nőtt (2009-ben: 17,8 millió darab). Ezért főként a kínai személygépjármű-piac felelős, amely - állami támogatási programok segítségével - 35,1 százalékkal 11,5 millió darabra nőtt (2009-ben 8,5 millió darab). India autópiaca 29,8 százalé- kos növekedéssel 2,2 millió személygépjárműre bővült (2009-ben: 1,7 millió darab). Japánban adókedvezmények és környezetvédelmi prémium juttatása gondoskodott a piac 7,4 százalé- kos, 4,2 millió darabra történő piaci növekedéséről (a 2009-es 3,9 millió darab után).

A német személygépjármű-piac 2010-ben az előző évhez képest - amelyet a környezetvédelmi célú támogatások miatt rendkívül erős növekedés jellemzett - tekintélyes, 23,4 százalékos mértékű visszaesést élt át. A forgalomba helyezett új járművek száma 2,9 millióval a legala- csonyabb érték Németország újraegyesítése óta. A beszámoló évében főként a kis és kompakt járművek gyártói szenvedték el az értékesítési darabszám csökkenését, amelyek a megelőző évben a magánszemélyek autócseréjét elősegítő, környezetvédelmi célú támogatások előnyét élvezték. Ezzel szemben az értékesítés a prémiumszegmensben rendkívül stabilan alakult, így a prémiumkategóriás járműveket gyártók tovább tudták növelni piaci részesedésüket. Az összes forgalomba helyezésből a dízelüzemű járművek aránya 2010-ben az előző évhez képest 11,2 százalékkal 41,9 százalékra emelkedett, így ismét közelített a sokéves átlaghoz. 2009-ben a főként benzinüzemű modelleket igénylő magánvásárlók erőteljes kereslete okozta a dízelautók arányának átmeneti csökkenését.

Az autóipari kereslet világméretű élénkülésével a német autógyártók exportlehetőségei jelentősen javultak a megelőző gyenge forgalmú évhez képest. Németország személygépjár- mű-kivitele így 2010-ben 4,2 millió darabra nőtt - ez 23,7 százalékos növekedést jelent. A német személygépjármű-gyártók legfontosabb felvevőpiacát az előző évekhez hasonlóan a nyugat-európai országok jelentették, ahová összesen 2,2 millió személygépjármű került értékesítésre (+7,5 százalék). A 44,4 százalékos növekedéssel 0,5 millió járművet felvevő

Egyesült Államok exportpiaca is rendkívül kedvezően fejlődött. A német kivitel növelésének legfontosabb pillére azonban a kínai személygépjármű-piac volt. Az erőteljes külpiaci kereslet a beszámoló évében a német autógyártók belföldi gyártásának növekedését eredményezte. Az 5,6 milliós gyártási darabszám ezért 11,8 százalékkal haladta meg az előző évi értéket, ezzel pedig megközelítette a válság előtti 2007-es év szintjét. A német személygépjárművek külföldi gyártása 6,1 millió darabbal az előző évhez képest 25,4 százalékkal szintén gyarapodni tudott.

Az új személygépjárművek forgalomba helyezése Nyugat-Európában (Németországon kívül) 10,1 millió személygépjárművel csak 1,9 százalékos növekedést mutatott (a 2009-es 9,9 millió darabhoz viszonyítva). Az állami támogatási programok főként az év első felében biztosították még a jelentős piacbővülést, míg a második félévben a támogatási programok kifizetésével erőteljesen csökkent a személygépjárművek forgalomba helyezése. A nagy nyugat-európai autópiacon belül az előző év jelentős visszaesése után Spanyolország és Nagy-Britannia ismét kisebb, 3,0 illetve 1,8 százalékos növekedést tudott elkönyvelni. Ezzel szemben az olaszországi személygépjármű-piacnak magas, 9,2 százalékos visszaesést kellett elszenvednie. Franciaország autópiaça 2,6 százalékkal ugyancsak visszaeső tendenciát mutatott.

Közép- és Kelet-Európa legtöbb országában az autópiaça kereslet 2010-ben változatlanul gyenge volt. Ezalól csupán az orosz személygépjármű-piac jelentett kivételt, ahol a helyi gyártású járművek vásárlásának állami támogatása miatt az előző évhez viszonyítva 29,0 százalékkal 1,8 millió darabra bővült az értékesítés (a 2009-ben 1,4 millió darab után).

A VÁLLALAT HELYZETÉRŐL

Számok, adatok és tények

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. a múlt üzleti évben ismét számottevően tudta növelni termelését. Az Audi leányvállalatának sikertörténete 2010-ben látványosan folytatódott a 18 milliomodik győri gyártású motor és az 500 000-dik jármű elkészülésével.

Az Audi TT Coupé, Audi TT Roadster, valamint Audi A3 Cabriolet modellek mellett megkezdődött a negyedik sportmodell, az Audi RS 3 Sportback gyártása is Győrött. Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. ennek során ismét kiaknázhajta magas szintű járműgyártási szaktudását, valamint a munkatársak nagyfokú rugalmasságát és elkötelezettségét. A motorgyártásban az Audi Valvelift System® szelepvezérléses 2.0 literes TFSI®-motor sorozatgyártásával látványosan bizonyították Győrben a magas szintű innovációs képességet.

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. vállalati fejlődésének jelentős mérföldköve az elmúlt üzleti évben meghozott döntés a győri gyáregység bővítéséről. Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. az elkövetkezendő években ennek jegyében 900 millió eurót fektet be és 1800 új munkahelyet hoz létre.

Az árbevétel alakulása

IFRS ALAPJÁN MEGHATÁROZOTT ÁRBEVÉTEL ALAKULÁSA

millió euróban	2010	2009
Teljes árbevétel	4775	3875

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. az IFRS nemzetközi szabványok alapján számított árbevételét a vonzó Audi TT és Audi A3 Cabriolet modellek iránt megnyilvánuló erőteljes kereslet, valamint a motorok emelkedő értékesítése következtében 23,2 százalékkal 4775 millió euróra sikerült növelni (a 2009-es évi 3875 millió eurót követően).

Motorgyártás és értékesítés

MOTORGYÁRTÁS MOTORVÁLTOZATOK SZERINT

	2010	2009
Négyhengeres	1 284 967	1 112 114
ebből soros négyhengeres benzines	716 217	658 557
ebből soros négyhengeres dízel	568 750	453 557
Öthengeres benzines	1327	1461
Hathengeres	328 138	249 622
ebből V6 benzines	166 558	115 997
ebből V6 dízel	161 580	133 625
Nyolchengeres	27 406	15 194
ebből V8 benzines	17 799	11 824
ebből V8 dízel	9607	3370
Tízhengeres benzines	5773	4818
Tizenkét hengeres dízel	419	700
Teljes gyártási mennyiség	1 648 030	1 383 909

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. javára vált az elmúlt üzleti évben a világgazdaság kilábalása és az autóiari kereslet ebből táplálkozó élénkülése. A motorgyártás a beszámoló évében 19,0 százalékkal összesen 1 648 030 darabra emelkedett (2009: 1 383 909 darab).

MOTORÉRTÉKESÍTÉS MEGRENDELŐKNEK

	2010	2009
Audi konszern	812 176	698 133
Volkswagen konszern	682 856	560 954
ebből: VOLKSWAGEN AG	287 536	235 450
ebből: ŠKODA AUTO a.s.	137 401	104 984
ebből: SEAT S.A.	140 920	125 568
Egyéb	114 168	102 131
Teljes értékesítés	1 609 200	1 361 218

Az elmúlt üzleti évben a vevőknek értékesített motorok darabszámát jelentősen, 1 609 200 darabra sikerült növelni (2009: 1 361 218 darab).

Járműgyártás

JÁRMŰGYÁRTÁS MODELLEK SZERINT

	2010	2009
TT Coupé	20 413	18 010
TT Roadster	5804	4811
A3 Cabriolet ¹⁾	12 309	9782
RS 3 Sportback ¹⁾	15	0
Teljes járműgyártás	38 541	32 603

¹⁾ Az AUDI AG megbízásából

A beszámoló évének végéig az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. összesen 38 541 (32 603) járművet gyártott. Ebből 20 413 darab (2009: 18 010 darab) Audi TT Coupé, 5 804 darab (2009-ben: 4811 darab) Audi TT Roadster és az AUDI AG megbízásából 12 309 darab (2009-ben: 9 782 darab) Audi A3 Cabriolet, valamint a sorozatgyártás előkészítése során 15 darab (2009-ben: 0) Audi RS 3 Sportback készült.

Munkatársi létszám

A MUNKATÁRSI LÉTSZÁM ALAKULÁSA

	2010	2009
Munkatársak száma (az év végére)	6138	5624

A 2010-es üzleti évben átlagosan 5.833 munkavállalót (2009-ben: 5 614 főt) foglalkoztatott az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.

Jelentős beruházások

IMMATERIÁLIS VAGYONI ÉRTÉKŰ JOGOK ÉS TÁRGYI ESZKÖZÖK

BRUTTÓ BERUHÁZÁSOK

millió euróban	2010	2009
Bruttó beruházások összesen	247	187

Az immateriális vagyoni értékű jogok és tárgyi eszközök bruttó beruházási volumene a 2010-es üzleti évben az IFRS nemzetközi számviteli szabványok szerint 247 millió euró volt (2009-ben: 187 millió euró). A tárgyeszköz-beruházások legnagyobb része az elmúlt üzleti évben a motor és motorkomponens gyártásához kapcsolódott. Ezek közül ki kell emelni az Audi Valvelift System® szelepvezérléses V6-os vezérműtengely-gyártás kapacitásának bővítését, a négyhengeres motorok forgattyúsház-gyártósorának új megmunkáló gépsorait, a négyhengeres Global Engine III. nemzedékéhez készülő főtengely- és hengerfej-megmunkálás új gépeit, valamint a benzines és dízelmotorok gyártásához szükséges célszerszámokat. A gyárbővítéssel kapcsolatban a beszámoló évében 197 hektárnyi telekingatlant vásárolt a vállalat.

A 2010-es üzleti év ismét az új és innovatív motorok fejlesztésének jegyében zajlott. Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. termékei kapcsán a megrendelői igények teljesítése mellett kiemelt fontosságúnak tartja a környezettudatosságot és a legmagasabb minőségi követelményeknek történő megfelelést. A termékek kimagasló minősége és felhasználhatósága a rendkívül rugalmasan alkalmazható megmunkálóberendezésekre, az egymással összehangolt szerelősorokra, a jövő követelményeire igazodó gyártástechnológiai folyamatokra és a magasán képzett munkatársakra épül.

KUTATÁS ÉS FEJLESZTÉS

KUTATÁSI ÉS FEJLESZTÉSI RÁFORDÍTÁSOK

millió euróban	2010	2009
Kutatási költségek és nem aktivált fejlesztési költségek	192	155
Értékcsökkenési leírások és aktivált fejlesztési költségek kivezetése	147	93
Kutatási és fejlesztési ráfordítások összesen	339	248

A 2010-es évben az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.-nél az IFRS nemzetközi számviteli szabványok szerint a megelőző évinek megfelelő, 49 millió eurónyi kutatási és fejlesztési ráfordítást aktiváltak (2009-ben: 49 millió euró).

TECHNOLÓGIAI INNOVÁCIÓ

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. a 2010-es üzleti évben újfent bizonyította a motorgyártásban szerzett magas fokú technológiai szaktudását. Tizenhat új, magas hatásfokú motorváltozat sorozatgyártásának megkezdésével látványosan sikerült bizonyítani a vállalat innovációs képességét. Az elmúlt üzleti év termékskálájából kiemelkedik az Audi Valvelift System® szelepvezérléssel

felszerelt 2.0 literes TFSI®-motor. Az Audi R8 sportautóba szerelt, tízhengeres és 5.2 literes FSI vérbeli szupersportmotor bizonyítja az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. technológiai kompetenciáját és ez újabb mércét állít a további fejlesztésekhez. Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. elkötelezett a tartósan bővülő gazdálkodás gondolata iránt, amely rendíthetetlen eleme az Audi konszern stratégiájának is. Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. számos technológiai innovációja bizonyítja a sportosság és a hatékonyság összhangjára irányuló célkitűzést. Ezzel kapcsolatban az Audi A8-as modellnél a 3.0 literes hathengeres TDI-motorral a fogyasztást az első (171 kW-os) nemzedékről a második (184 kW-os) nemzedékre 100 kilométerenként 1,8 literrel 6,6 l/100 kilométerre sikerült csökkenteni.

AZ AUDI HUNGARIA MOTOR KFT. A TÁRSADALOMBAN

Vállalati társadalmi felelősségvállalás

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. 2010-ben is szerteágazó tevékenységet folytatott a vállalati társadalmi felelősségvállalás (CSR) érdekében.

A 2010/2011-es tanév kezdetével magyar és német iskolások az újonnan megnyílt „Audi Hungaria Nemzetiségi Német-Magyar Általános Iskola és Gimnáziumban” fektethetik le a nemzetközi közép- és felsőfokú tanulmányaik alapjait. A diákok mind magyar, mind pedig német bizonyítványokat szerezhetnek meg. Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. részéről a bajai Magyarországi Németek Általános Művelődési Központjával közösen alapított és támogatott iskola kezdetben az elsőől ötödik osztályig kínál képzést, majd folyamatosan bővül a magasabb osztályokkal.

A gyermekek sorsát, akik a jövő munkatársai és szakemberei lehetnek, az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. rendkívül a szívén viseli, ezért az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. kiemelten támogatja a közlekedési ismeretek oktatását az óvodákban. Súlyosan beteg gyermekeknek nyári táborokban örömet és változatosságot kínáló „Bátor Tábor” Alapítványt tárgyi adományokkal támogatta a vállalat. Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. szakemberképzési szerepvállalása keretében további pénz- és tárgyi adományokkal mélyítették el a meglévő együttműködést a Budapesti Műszaki Egyetemmel és a Győri Széchenyi István Egyetemmel.

A munkatársak közreműködésével folytatott akciókkal a „Terre des Hommes” gyermeksegélyező szervezet, valamint a kolontári környezeti katasztrófa áldozatainak gyűjtött a vállalat anyagi támogatást. A kolontári vörösiszap-katasztrófa áldozatainak megsegítésében részt vállalt az AUDI AG is, bizonyítva elkötelezettségét Magyarország és Győr térsége iránt. Az adomány egy részét új lakások építésére fordították az érintettek hosszú távú megsegítése érdekében.

KOCKÁZATJELENTÉS

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. vállalatvezetése a vállalat belső információs rendszere alapján képes a potenciális kockázati tényezők időbeli felismerésére és a megfelelő reagálásra. Minden üzletágban kidolgoztak scenáriókat és intézkedési folyamatokat annak érdekében, hogy mind belső, mind külső behatásokra felkészültek legyenek.

Ezen túlmenően az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. az AUDI AG leányvállalataként szervesen beépült a kockázati előjelző rendszerbe. Minden beazonosítható önálló kockázatra meghatározzák a bekövetkezés valószínűségét, értékelik a potenciális kárt, valamint meghatározzák a kockázatkezelés eszközeit és azok hatékonyságát. A kockázati jelentések hitelességét és elfogadhatóságát az Audi konszern központi kockázatkezelési szervezeti egysége ellenőrzi.

Valamennyi jelenleg ismert körülmény és tény figyelembevételével nem áll fenn olyan kockázat, amely belátható időtartamon belül veszélyeztetné a vállalat fennmaradását.

KITEKINTÉS

Világgazdaság

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. megítélése szerint a világgazdaság erősödése 2011-ben tovább folytatódik. Ennek során nagy lendületet vesznek az ázsiai és latin-amerikai küszöbországok, miközben a növekedés üteme számos ipari országban alacsony szinten marad.

A gazdasági növekedés az Egyesült Államokban 2011-ben valószínűsíthetően felülmúlja a megelőző évi értéket. Mindazonáltal a változatlanul kedvezőtlen munkaerő-piaci helyzet, valamint a háztartások nagyfokú eladósodása következtében a magánfogyasztás oldaláról csak csekély mértékű ösztönzés várható a világgazdaságban.

Latin-Amerikában a gazdasági növekedés 2011-ben alacsonyabb lesz, mint az előző évben. A gazdaság dinamikája nemzetközi összehasonlításban viszont változatlanul átlagon felül magas marad.

A gazdasági növekedés Ázsia küszöbországaiban 2011-ben az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. megítélése szerint változatlanul élénk marad. A kínai gazdaság vélhetően hasonlóan nagy ütemben bővül, mint a megelőző évben. Az erőteljes konjunkturális növekedés Indiában is folytatódni fog. Ezzel szemben az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. a japán gazdasági növekedés jelentős gyengülésére számít.

Európa

Nyugat-Európa legtöbb országában a gazdaság 2011-ben az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. megítélése szerint mérsékelten nőni fog. Ezen belül Németországban változatlanul stabil felívelést mutat a konjunktúra, bár a növekedés üteme valamelyest csökken. Az export dinamikája vélhetően némileg csökken, miközben a belpiaci kereslet a vállalati beruházások élénkülésének és a magánháztartások erősödő fogyasztásának köszönhetően még erősödni fog. Minderre kedvező befolyást gyakorol a munkaerő-piaci helyzet további javulása. A közép- és kelet-európai országok gazdasági fejlődése 2011-ben feltehetően egyre nagyobb lendületet vesz. Magyarországon a társasági adó tervezett csökkentésétől kedvező hatásokat várnak a munkaerő-piacon. A különböző gazdasági ágazatok 2014-ig bevezetett átmeneti különadójának célja, hogy elérjék a bruttó hazai össztermékre vetített 3,0 százalékos költségvetési hiánycélt.

Az autóipar és az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.-re gyakorolt hatások

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. megítélése szerint a világ autópiaça heterogén fejlődést fog mutatni 2011-ben. Ennek keretében Nyugat-Európa kivételével minden értékesítési régió új

járművek iránti növekvő kereslettel számolhat. Ennek ellenére az ázsiai és a latin-amerikai piacokon lassul a növekedés dinamikája. Összességében a globális autópiaça kereslet üteme tovább erősödik és profitál a világgazdaság fellendüléséből.

Az autópiaça kereslet az Egyesült Államokban 2011-ben az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. megítélése szerint még inkább helyreáll, bár a piaci fejlődésre változatlanul rányomja a bélyegét a magas üzemanyagár és a visszafogott hitelezés.

Azt követően, hogy az elmúlt két év során az átmenetileg biztosított állami környezetvédelmi célú autócsere-támogatás miatt jelentős ingadozást szenvedett el, 2011-ben Németországban fokozatosan normalizálódik az autópiaça konjunktúra. Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. várakozásai szerint ezért a folyó évben visszafogott mértékű növekedés várható a 2010-es alacsony szinthez képest.

Ezzel szemben a Németországon kívüli nyugat-európai országokban – főként olyan piacokon, mint Nagy-Britannia és Franciaország – csökken a személygépjárművek forgalomba helyezése. A fejlődést visszafogó tényezők között szerepel a támogatási programok kifutása, valamint egyes uniós tagországok államadósságból eredő válság miatti visszafogott fogyasztása. Az autópiaça konjunktúra a folyó évben javul Közép- és Kelet-Európa országaiban. Ezen belül főként Oroszország esetében kell változatlanul felfelé mutató tendenciával számolni. Az ázsiai-csendes-óceáni térség 2011-ben is erőteljes piaci növekedést fog felmutatni, ezért tovább erősíti a világ legfontosabb felvevőpiacaként betöltött pozícióját. Mindazonáltal Kínában az eddigi dinamikus piacbővülés ütemének lankadásával kell számolni, mivel a szigorúbb kibocsátási szabványok, valamint az állami támogatások csökkentése – főként a nagy értékesítési volumenű szegmensekben – csökkenti az eladást. Az indiai személygépjármű-piacon szintén valamelyest lassul a növekedés üteme 2011-ben a megelőző évhez viszonyítva. Ezzel szemben a japán személygépjármű-piac a folyó évben jelentős visszaesést mutat.

A 2011-es évre előrejelzett gazdasági növekedésből kiindulva az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. kedvező irányú ösztönzést vár a termelési és értékesítési eredmények további fejlődése tekintetében. Az eldöntött gyárbővítés és kapacitásbővítés magasabb beruházási igénnyel jár annak érdekében, hogy hosszú távon teljesíthetők legyenek az Audi konszern tervezett növekedési céljai.

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. vonzó és gazdaságos járművei biztosítják az alapot a helytálláshoz a világviszonylatban is kiéleződő versenyben. Az új Audi RS 3 Sportback 2011 második félévére tervezett piaci bevezetésével egy további vonzó modellel bővül a győri gyártású járművek kínálata, ez pedig értékes hozzájárulás az üzletmenet sikeres fejlődéséhez.

JOGI NYILATKOZAT

A helyzetjelentés jövőbeli várt fejleményekre vonatkozó kijelentéseket tartalmaz. Ezek a kijelentések a jelenlegi becsléseken alapulnak és természetükből adódóan kockázati és bizonytalansági tényezőket tartalmaznak. A ténylegesen bekövetkező események eltérhetnek az itt megfogalmazott kijelentésektől.

Üzemanyag-fogyasztás és emissziós értékek

Adatok: 2011 február (minden érték a német piaci mutatókra épül)

Modell	Teljesítmény (kW)	Váltó	Üzemanyag	Üzemanyag fogyasztás			Co ₂ -kibocsátás (g/km)
				városban	országúton	kombinált	
Audi A1							
A1 1.2 TFSI	63	5-Fokozatú	Super	6,2	4,4	5,1	118
A1 1.4 TFSI	90	6-Fokozatú	Super	6,8	4,4	5,3	124
A1 1.4 TFSI (119 g CO2/km) ¹⁾	90	S tronic, 7-Fokozatú	Super	6,5	4,4	5,2	119
A1 1.4 TFSI	90	S tronic, 7-Fokozatú	Super	6,5	4,6	5,3	122
A1 1.4 TFSI	136	S tronic, 7-Fokozatú	Super Plus	7,5	5,1	5,9	139
A1 1.6 TDI	77	5-Fokozatú	Dízel	4,4	3,4	3,8	99
Audi A3							
A3 1.2 TFSI	77	6-Fokozatú	Super	6,7	4,7	5,5	127
A3 1.2 TFSI	77	S tronic, 7-Fokozatú	Super	6,5	4,6	5,3	123
A3 1.4 TFSI	92	6-Fokozatú	Super	7,3	4,8	5,7	132
A3 1.4 TFSI	92	S tronic, 7-Fokozatú	Super	6,4	4,7	5,3	124
A3 1.8 TFSI	118	6-Fokozatú	Super	8,7	5,3	6,6	152
A3 1.8 TFSI	118	S tronic, 7-Fokozatú	Super	8,5	5,2	6,5	149
A3 1.8 TFSI quattro	118	6-Fokozatú	Super	9,7	6,0	7,3	170
A3 2.0 TFSI	147	6-Fokozatú	Super	9,8	5,5	7,1	164
A3 2.0 TFSI	147	S tronic, 6-Fokozatú	Super	9,9	5,8	7,3	168
A3 2.0 TFSI quattro	147	S tronic, 6-Fokozatú	Super	9,9	6,1	7,5	174
A3 1.6 TDI	66	5-Fokozatú	Dízel	5,6	3,7	4,4	114
A3 1.6 TDI (99 g CO2/km) ¹⁾	77	5-Fokozatú	Dízel	4,7	3,3	3,8	99
A3 1.6 TDI	77	5-Fokozatú	Dízel	5,0	3,7	4,1	109
A3 1.6 TDI	77	S tronic, 7-Fokozatú	Dízel	4,5	3,9	4,2	109
A3 2.0 TDI	103	6-Fokozatú	Dízel	5,5	3,8	4,4	115
A3 2.0 TDI	103	S tronic, 6-Fokozatú	Dízel	5,8	4,4	4,9	129
A3 2.0 TDI quattro	103	6-Fokozatú	Dízel	6,3	4,2	5,0	129
A3 2.0 TDI	125	6-Fokozatú	Dízel	5,7	4,2	4,7	123
A3 2.0 TDI	125	S tronic, 6-Fokozatú	Dízel	5,6	4,5	4,9	128
A3 2.0 TDI quattro	125	6-Fokozatú	Dízel	6,1	4,6	5,2	135
S3 2.0 TFSI quattro	195	6-Fokozatú	Super Plus	11,8	6,6	8,5	198
S3 2.0 TFSI quattro	195	S tronic, 6-Fokozatú	Super Plus	11,1	6,7	8,3	193
Audi A3 Sportback							
A3 Sportback 1.2 TFSI	77	6-Fokozatú	Super	6,7	4,7	5,5	127
A3 Sportback 1.2 TFSI	77	S tronic, 7-Fokozatú	Super	6,5	4,6	5,3	123
A3 Sportback 1.4 TFSI	92	6-Fokozatú	Super	7,3	4,9	5,8	134
A3 Sportback 1.4 TFSI	92	S tronic, 7-Fokozatú	Super	6,6	4,8	5,5	127
A3 Sportback 1.8 TFSI	118	6-Fokozatú	Super	8,7	5,3	6,6	153
A3 Sportback 1.8 TFSI	118	S tronic, 7-Fokozatú	Super	8,5	5,2	6,5	149
A3 Sportback 1.8 TFSI quattro	118	6-Fokozatú	Super	9,8	6,1	7,4	173
A3 Sportback 2.0 TFSI	147	6-Fokozatú	Super	9,9	5,6	7,2	168
A3 Sportback 2.0 TFSI	147	S tronic, 6-Fokozatú	Super	9,9	5,8	7,3	168
A3 Sportback 2.0 TFSI quattro	147	S tronic, 6-Fokozatú	Super	10,0	6,2	7,6	176
A3 Sportback 1.6 TDI	66	5-Fokozatú	Dízel	5,3	3,9	4,4	116
A3 Sportback 1.6 TDI (102 g CO2/km) ¹⁾	77	5-Fokozatú	Dízel	4,8	3,4	3,9	102
A3 Sportback 1.6 TDI	77	5-Fokozatú	Dízel	5,1	,8	4,2	112
A3 Sportback 1.6 TDI	77	S tronic, 7-Fokozatú	Dízel	4,9	3,9	4,3	112
A3 Sportback 2.0 TDI	103	6-Fokozatú	Dízel	5,5	3,8	4,4	115
A3 Sportback 2.0 TDI	103	S tronic, 6-Fokozatú	Dízel	5,8	4,4	4,9	129
A3 Sportback 2.0 TDI quattro	103	6-Fokozatú	Dízel	6,3	4,2	5,0	129
A3 Sportback 2.0 TDI	125	6-Fokozatú	Dízel	5,7	4,2	4,7	123
A3 Sportback 2.0 TDI	125	S tronic, 6-Fokozatú	Dízel	5,6	4,6	5,0	130
A3 Sportback 2.0 TDI quattro	125	6-Fokozatú	Dízel	6,1	4,6	5,2	135
S3 Sportback 2.0 TFSI quattro	195	6-Fokozatú	Super Plus	11,8	6,7	8,5	199
S3 Sportback 2.0 TFSI quattro	195	S tronic, 6-Fokozatú	Super Plus	11,2	6,8	8,4	195
RS 3 Sportback 2.5 TFSI quattro	250	S tronic, 7-Fokozatú	Super Plus	13,1	6,8	9,1	212
Audi A3 Cabriolet							
A3 Cabriolet 1.2 TFSI	77	6-Fokozatú	Super	7,0	5,0	5,7	132
A3 Cabriolet 1.4 TFSI	92	6-Fokozatú	Super	7,4	5,2	6,0	139
A3 Cabriolet 1.8 TFSI	118	6-Fokozatú	Super	8,9	5,5	6,7	156
A3 Cabriolet 1.8 TFSI	118	S tronic, 7-Fokozatú	Super	8,7	5,4	6,6	154
A3 Cabriolet 2.0 TFSI	147	6-Fokozatú	Super	10,0	5,6	7,2	169
A3 Cabriolet 2.0 TFSI	147	S tronic, 6-Fokozatú	Super	9,9	5,9	7,4	171
A3 Cabriolet 1.6 TDI	77	5-Fokozatú	Dízel	5,2	3,9	4,3	114
A3 Cabriolet 2.0 TDI	103	6-Fokozatú	Dízel	5,7	3,9	4,6	119
A3 Cabriolet 2.0 TDI	103	S tronic, 6-Fokozatú	Dízel	6,0	4,6	5,1	134
Audi TT Coupé							
TT Coupé 1.8 TFSI	118	6-Fokozatú	Super	8,5	5,2	6,4	149
TT Coupé 2.0 TFSI	155	6-Fokozatú	Super	8,9	5,2	6,6	154
TT Coupé 2.0 TFSI	155	S tronic, 6-Fokozatú	Super	9,9	5,4	7,1	164
TT Coupé 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 6-Fokozatú	Super	9,9	5,7	7,2	169
TT Coupé 2.0 TDI quattro	125	6-Fokozatú	Dízel	7,0	4,3	5,3	139
TTS Coupé 2.0 TFSI quattro	200	6-Fokozatú	Super Plus	10,8	6,2	7,9	184
TTS Coupé 2.0 TFSI quattro	200	S tronic, 6-Fokozatú	Super Plus	10,6	6,0	7,7	179
TT RS Coupé 2.5 TFSI quattro	250	6-Fokozatú	Super Plus	12,6	6,8	9,0	209
TT RS Coupé 2.5 TFSI quattro	250	S tronic, 7-Fokozatú	Super Plus	12,3	6,3	8,5	197
Audi TT Roadster							
TT Roadster 1.8 TFSI	118	6-Fokozatú	Super	8,6	5,3	6,5	152


Modell	Teljesítmény (kW)	Váltó	Üzemanyag	Üzemanyag fogyasztás		Co ₂ -kibocsátás	
				(l/100km)		(g/km)	
				városban	országúton	kombinált	kombinált
TT Roadster 2.0 TFSI	155	6-Fokozatú	Super	9,0	5,4	6,7	156
TT Roadster 2.0 TFSI	155	S tronic, 6-Fokozatú	Super	10,0	5,6	7,2	168
TT Roadster 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 6-Fokozatú	Super	10,2	5,7	7,4	172
TT Roadster 2.0 TDI quattro	125	6-Fokozatú	Dízel	7,2	4,5	5,5	144
TTS Roadster 2.0 TFSI quattro	200	6-Fokozatú	Super Plus	10,9	6,4	8,1	189
TTS Roadster 2.0 TFSI quattro	200	S tronic, 6-Fokozatú	Super Plus	10,8	6,2	7,9	184
TT RS Roadster 2.5 TFSI quattro	250	6-Fokozatú	Super Plus	12,8	7,0	9,1	212
TT RS Roadster 2.5 TFSI quattro	250	S tronic, 7-Fokozatú	Super Plus	12,4	6,4	8,6	199
Audi A4 Limousine							
A4 1.8 TFSI	88	6-Fokozatú	Super	9,5	5,6	7,1	164
A4 1.8 TFSI	88	multitronic, fokozatmentes	Super	9,4	5,9	7,2	169
A4 1.8 TFSI	118	6-Fokozatú	Super	9,5	5,6	7,1	164
A4 1.8 TFSI	118	multitronic, fokozatmentes	Super	9,4	5,9	7,2	169
A4 1.8 TFSI quattro	118	6-Fokozatú	Super	10,3	6,1	7,6	176
A4 2.0 TFSI	132	6-Fokozatú	Super	8,3	5,3	6,4	149
A4 2.0 TFSI	132	multitronic, fokozatmentes	Super	9,4	5,7	7,1	167
A4 2.0 TFSI flexible fuel	132	6-Fokozatú	Super/E85	8,3/12,2	5,3/7,1	6,4/9,0	149
A4 2.0 TFSI quattro flexible fuel	132	6-Fokozatú	Super/E85	9,8/13,8	5,8/8,2	7,3/10,2	169
A4 2.0 TFSI	155	6-Fokozatú	Super	8,3	5,3	6,4	149
A4 2.0 TFSI	155	multitronic, fokozatmentes	Super	9,4	5,7	7,1	167
A4 2.0 TFSI quattro	155	6-Fokozatú	Super	9,7	5,8	7,3	169
A4 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Fokozatú	Super	9,4	6,4	7,5	175
A4 3.2 FSI	195	multitronic, fokozatmentes	Super	11,6	6,2	8,2	192
A4 3.2 FSI quattro	195	6-Fokozatú	Super	13,4	6,7	9,1	214
A4 3.2 FSI quattro	195	tiptronic, 6-Fokozatú	Super	13,1	7,0	9,3	215
A4 2.0 TDI	88	6-Fokozatú	Dízel	6,1	4,2	4,9	127
A4 2.0 TDI (115 g CO2/km) ¹⁾	100	6-Fokozatú	Dízel	5,2	3,9	4,4	115
A4 2.0 TDI	105	6-Fokozatú	Dízel	6,4	4,2	5,0	131
A4 2.0 TDI	105	multitronic, fokozatmentes	Dízel	7,3	4,8	5,7	149
A4 2.0 TDI quattro	105	6-Fokozatú	Dízel	6,9	4,7	5,5	144
A4 2.0 TDI	125	6-Fokozatú	Dízel	6,2	4,4	5,1	134
A4 2.0 TDI quattro	125	6-Fokozatú	Dízel	6,9	4,7	5,5	145
A4 2.7 TDI	140	6-Fokozatú	Dízel	8,1	4,8	6,0	159
A4 2.7 TDI	140	multitronic, fokozatmentes	Dízel	7,9	5,5	6,4	167
A4 3.0 TDI quattro	176	6-Fokozatú	Dízel	8,8	5,3	6,6	173
A4 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Fokozatú	Dízel	8,3	5,7	6,6	174
A4 3.0 TDI clean Dízel quattro	176	tiptronic, 6-Fokozatú	Dízel	8,7	5,5	6,7	175
S4 3.0 TFSI quattro	245	6-Fokozatú	Super	14,0	7,6	10,0	234
S4 3.0 TFSI quattro	245	S tronic, 7-Fokozatú	Super	13,5	7,0	9,4	219
Audi A4 Avant							
A4 Avant 1.8 TFSI	88	6-Fokozatú	Super	9,6	5,8	7,2	169
A4 Avant 1.8 TFSI	88	multitronic, fokozatmentes	Super	9,6	6,3	7,5	174
A4 Avant 1.8 TFSI	118	6-Fokozatú	Super	9,6	5,8	7,2	169
A4 Avant 1.8 TFSI	118	multitronic, fokozatmentes	Super	9,6	6,3	7,5	174
A4 Avant 1.8 TFSI quattro	118	6-Fokozatú	Super	10,3	6,2	7,7	179
A4 Avant 2.0 TFSI	132	6-Fokozatú	Super	8,4	5,6	6,6	154
A4 Avant 2.0 TFSI	132	multitronic, fokozatmentes	Super	9,8	5,9	7,3	172
A4 Avant 2.0 TFSI flexible fuel	132	6-Fokozatú	Super/E85	8,4/12,6	5,6/7,3	6,6/9,2	154
A4 Avant 2.0 TFSI quattro flexible fuel	132	6-Fokozatú	Super/E85	9,9/14,0	6,1/8,6	7,5/10,6	174
A4 Avant 2.0 TFSI	155	6-Fokozatú	Super	8,4	5,6	6,6	154
A4 Avant 2.0 TFSI	155	multitronic, fokozatmentes	Super	9,8	5,9	7,3	172
A4 Avant 2.0 TFSI quattro	155	6-Fokozatú	Super	9,8	6,1	7,5	174
A4 Avant 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Fokozatú	Super	9,6	6,7	7,8	179
A4 Avant 3.2 FSI	195	multitronic, fokozatmentes	Super	11,6	6,5	8,4	197
A4 Avant 3.2 FSI quattro	195	6-Fokozatú	Super	13,6	6,9	9,4	219
A4 Avant 3.2 FSI quattro	195	tiptronic, 6-Fokozatú	Super	13,2	7,1	9,4	219
A4 Avant 2.0 TDI	88	6-Fokozatú	Dízel	6,3	4,5	5,1	134
A4 Avant 2.0 TDI (120 g CO2/km) ¹⁾	100	6-Fokozatú	Dízel	5,4	4,1	4,6	120
A4 Avant 2.0 TDI	105	6-Fokozatú	Dízel	6,4	4,5	5,2	135
A4 Avant 2.0 TDI	105	multitronic, fokozatmentes	Dízel	7,5	5,0	5,9	155
A4 Avant 2.0 TDI quattro	105	6-Fokozatú	Dízel	6,9	5,0	5,7	149
A4 Avant 2.0 TDI	125	6-Fokozatú	Dízel	6,7	4,7	5,5	144
A4 Avant 2.0 TDI quattro	125	6-Fokozatú	Dízel	6,9	5,0	5,7	149
A4 Avant 2.7 TDI	140	6-Fokozatú	Dízel	8,1	5,2	6,2	164
A4 Avant 2.7 TDI	140	multitronic, fokozatmentes	Dízel	7,7	5,8	6,5	169
A4 Avant 3.0 TDI quattro	176	6-Fokozatú	Dízel	8,8	5,5	6,8	176
A4 Avant 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Fokozatú	Dízel	8,5	5,8	6,8	179
A4 Avant 3.0 TDI clean Dízel	176	tiptronic, 6-Fokozatú	Dízel	8,8	5,8	6,9	180
S4 Avant 3.0 TFSI quattro	245	6-Fokozatú	Super	14,2	7,8	10,2	239
S4 Avant 3.0 TFSI quattro	245	S tronic, 7-Fokozatú	Super	13,8	7,3	9,7	224
Audi A4 allroad quattro							
A4 allroad quattro 2.0 TFSI	155	6-Fokozatú	Super	10,2	6,5	7,9	184
A4 allroad quattro 2.0 TFSI	155	S tronic, 7-Fokozatú	Super	10,4	7,0	8,3	194
A4 allroad quattro 2.0 TDI	105	6-Fokozatú	Dízel	7,5	5,5	6,2	164
A4 allroad quattro 2.0 TDI	125	6-Fokozatú	Dízel	7,5	5,5	6,2	164
A4 allroad quattro 3.0 TDI	176	6-Fokozatú	Dízel	9,6	5,8	7,2	189

Modell	Teljesítmény (kW)	Váltó	Üzemanyag	Üzemanyag fogyasztás (l/100km)			Co ₂ -kibocsátás (g/km)
				városban	országúton	kombinált	kombinált
A4 allroad quattro 3.0 TDI	176	S tronic, 7-Fokozatú	Dízel	8,7	6,1	7,1	189
Audi A5 Sportback							
A5 Sportback 1.8 TFSI	118	6-Fokozatú	Super	9,6	5,8	7,2	169
A5 Sportback 1.8 TFSI	118	multitronic, fokozatmentes	Super	9,4	5,9	7,2	169
A5 Sportback 2.0 TFSI	132	6-Fokozatú	Super	8,4	5,4	6,5	152
A5 Sportback 2.0 TFSI	132	multitronic, fokozatmentes	Super	9,5	5,8	7,2	169
A5 Sportback 2.0 TFSI	155	6-Fokozatú	Super	8,4	5,4	6,5	152
A5 Sportback 2.0 TFSI	155	multitronic, fokozatmentes	Super	9,5	5,8	7,2	169
A5 Sportback 2.0 TFSI quattro	155	6-Fokozatú	Super	9,8	5,9	7,3	172
A5 Sportback 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Fokozatú	Super	9,4	6,4	7,5	175
A5 Sportback 3.2 FSI quattro	195	S tronic, 7-Fokozatú	Super	13,5	6,8	9,3	216
A5 Sportback 2.0 TDI	105	6-Fokozatú	Dízel	6,4	4,5	5,2	135
A5 Sportback 2.0 TDI	105	multitronic, fokozatmentes	Dízel	7,5	4,8	5,8	152
A5 Sportback 2.0 TDI	125	6-Fokozatú	Dízel	6,2	4,4	5,1	134
A5 Sportback 2.0 TDI quattro	125	6-Fokozatú	Dízel	7,0	4,8	5,6	147
A5 Sportback 2.7 TDI	140	6-Fokozatú	Dízel	8,1	4,8	6,0	159
A5 Sportback 2.7 TDI	140	multitronic, fokozatmentes	Dízel	8,0	5,6	6,5	169
A5 Sportback 2.0 TDI quattro	176	6-Fokozatú	Dízel	8,9	5,4	6,7	176
A5 Sportback 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Fokozatú	Dízel	8,3	5,7	6,6	174
S5 Sportback 3.0 TFSI quattro	245	S tronic, 7-Fokozatú	Super	13,5	7,0	9,4	219
Audi A5 Coupé							
A5 Coupé 1.8 TFSI	118	6-Fokozatú	Super	9,5	5,6	7,1	164
A5 Coupé 1.8 TFSI	118	multitronic, fokozatmentes	Super	9,4	5,9	7,2	169
A5 Coupé 2.0 TFSI	132	6-Fokozatú	Super	8,3	5,3	6,4	149
A5 Coupé 2.0 TFSI	132	multitronic, fokozatmentes	Super	9,4	5,7	7,1	167
A5 Coupé 2.0 TFSI	155	6-Fokozatú	Super	8,3	5,3	6,4	149
A5 Coupé 2.0 TFSI	155	multitronic, fokozatmentes	Super	9,4	5,7	7,1	167
A5 Coupé 2.0 TFSI quattro	155	6-Fokozatú	Super	9,7	5,8	7,3	169
A5 Coupé 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Fokozatú	Super	9,4	6,4	7,5	175
A5 Coupé 3.2 FSI	195	multitronic, fokozatmentes	Super	11,6	6,2	8,2	192
A5 Coupé 3.2 FSI quattro	195	6-Fokozatú	Super	13,4	6,7	9,1	214
A5 Coupé 3.2 FSI quattro	195	tiptronic, 6-Fokozatú	Super	13,0	6,9	9,2	213
A5 Coupé 2.0 TDI	125	6-Fokozatú	Dízel	6,2	4,4	5,1	134
A5 Coupé 2.0 TDI quattro	125	6-Fokozatú	Dízel	6,9	4,7	5,5	144
A5 Coupé 2.7 TDI	140	6-Fokozatú	Dízel	8,1	4,8	6,0	159
A5 Coupé 2.7 TDI	140	multitronic, fokozatmentes	Dízel	7,9	5,5	6,4	167
A5 Coupé 3.0 TDI quattro	176	6-Fokozatú	Dízel	8,8	5,3	6,6	173
A5 Coupé 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Fokozatú	Dízel	8,3	5,7	6,6	174
S5 Coupé 4.2 FSI quattro	260	6-Fokozatú	Super Plus	17,3	9,1	12,1	283
S5 Coupé 4.2 FSI quattro	260	tiptronic, 6-Fokozatú	Super Plus	15,0	8,2	10,7	249
RS 5 Coupé 4.2 FSI quattro	331	S tronic, 7-Fokozatú	Super Plus	14,9	8,5	10,8	252
Audi A5 Cabriolet							
A5 Cabriolet 1.8 TFSI	118	6-Fokozatú	Super	10,0	5,9	7,4	172
A5 Cabriolet 1.8 TFSI	118	multitronic, fokozatmentes	Super	9,5	6,4	7,5	174
A5 Cabriolet 2.0 TFSI	132	multitronic, fokozatmentes	Super	9,9	6,0	7,4	174
A5 Cabriolet 2.0 TFSI	155	6-Fokozatú	Super	9,1	5,4	6,8	159
A5 Cabriolet 2.0 TFSI	155	multitronic, fokozatmentes	Super	9,9	6,0	7,4	174
A5 Cabriolet 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Fokozatú	Super	9,5	6,6	7,7	179
A5 Cabriolet 3.2 FSI	195	multitronic, fokozatmentes	Super	12,1	6,5	8,6	199
A5 Cabriolet 3.2 FSI quattro	195	S tronic, 7-Fokozatú	Super	13,8	7,0	9,5	219
A5 Cabriolet 2.0 TDI	125	6-Fokozatú	Dízel	6,7	4,7	5,5	144
A5 Cabriolet 2.7 TDI	140	6-Fokozatú	Dízel	8,1	5,2	6,2	164
A5 Cabriolet 2.7 TDI	140	multitronic, fokozatmentes	Dízel	7,7	5,8	6,5	169
A5 Cabriolet 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Fokozatú	Dízel	8,5	5,8	6,8	179
S5 Cabriolet 3.0 TFSI quattro	245	S tronic, 7-Fokozatú	Super	13,8	7,3	9,7	224
Audi Q5							
Q5 2.0 TFSI quattro	132	6-Fokozatú	Super	10,3	6,8	8,1	188
Q5 2.0 TFSI quattro	155	6-Fokozatú	Super	10,3	6,8	8,1	188
Q5 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Fokozatú	Super	10,5	7,5	8,6	199
Q5 3.2 FSI quattro	199	S tronic, 7-Fokozatú	Super	12,3	7,6	9,3	218
Q5 2.0 TDI quattro	105	6-Fokozatú	Dízel	7,2	5,6	6,2	162
Q5 2.0 TDI quattro	125	6-Fokozatú	Dízel	7,3	5,6	6,2	163
Q5 2.0 TDI quattro	125	S tronic, 7-Fokozatú	Dízel	8,8	5,9	7,0	184
Q5 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Fokozatú	Dízel	9,2	6,6	7,5	199
Q5 hybrid quattro ²⁾	180	tiptronic, 8-Fokozatú	Super			6,9	159
Audi A6 Limousine							
A6 2.8 FSI	150	multitronic, fokozatmentes	Super	9,6	6,1	7,4	172
A6 2.8 FSI quattro	150	S tronic, 7-Fokozatú	Super	10,7	6,5	8,0	187
A6 3.0 TFSI quattro	220	S tronic, 7-Fokozatú	Super	10,8	6,6	8,2	190
A6 2.0 TDI	130	6-Fokozatú	Dízel	6,0	4,4	4,9	129
A6 3.0 TDI	150	multitronic, fokozatmentes	Dízel	6,0	4,7	5,2	137
A6 3.0 TDI quattro	150	S tronic, 7-Fokozatú	Dízel	6,7	5,0	5,7	149
A6 3.0 TDI quattro	180	S tronic, 7-Fokozatú	Dízel	7,2	5,3	6,0	158
A6 hybrid ²⁾	180	tiptronic, 8-Fokozatú	Super			6,1	142
Audi A6 Avant							
A6 Avant 2.0 TFSI	125	6-Fokozatú	Super	10,2	5,9	7,5	174
A6 Avant 2.0 TFSI	125	multitronic, fokozatmentes	Super	10,5	6,2	7,8	181
A6 Avant 2.8 FSI	140	6-Fokozatú	Super	12,0	6,2	8,3	194

Modell	Teljesítmény (kW)	Váltó	Üzemanyag	Üzemanyag fogyasztás (l/100km)			Co ₂ -kibocsátás (g/km)
				városban	országúton	kombinált	kombinált
A6 Avant 2.8 FSI	140	multitronic, fokozatmentes	Super	12,1	6,5	8,6	199
A6 Avant 2.8 FSI quattro	140	6-Fokozatú	Super	12,4	6,5	8,7	204
A6 Avant 2.8 FSI	162	multitronic, fokozatmentes	Super	12,0	6,5	8,5	197
A6 Avant 2.8 FSI quattro	162	tiptronic, 6-Fokozatú	Super	12,8	7,0	9,1	214
A6 Avant 3.0 TFSI quattro	213	tiptronic, 6-Fokozatú	Super	13,3	7,2	9,5	223
A6 Avant 2.0 TDI e	100	6-Fokozatú	Dízel	7,0	4,3	5,3	139
A6 Avant 2.0 TDI	100	multitronic, fokozatmentes	Dízel	7,5	5,0	5,9	155
A6 Avant 2.0 TDI	125	6-Fokozatú	Dízel	7,5	4,8	5,8	152
A6 Avant 2.0 TDI	125	multitronic, fokozatmentes	Dízel	7,4	5,0	5,9	154
A6 Avant 2.7 TDI	140	6-Fokozatú	Dízel	8,3	5,0	6,2	164
A6 Avant 2.7 TDI	140	multitronic, fokozatmentes	Dízel	8,1	5,6	6,5	172
A6 Avant 2.7 TDI quattro	140	tiptronic, 6-Fokozatú	Dízel	9,4	5,8	7,1	189
A6 Avant 3.0 TDI quattro	176	6-Fokozatú	Dízel	8,9	5,4	6,7	179
A6 Avant 3.0 TDI quattro	176	tiptronic, 6-Fokozatú	Dízel	9,3	5,8	7,1	189
Audi A6 allroad quattro							
A6 allroad quattro 3.0 TFSI	213	tiptronic, 6-Fokozatú	Super	13,3	7,6	9,7	225
A6 allroad quattro 2.7 TDI	140	tiptronic, 6-Fokozatú	Dízel	9,9	6,2	7,5	199
A6 allroad quattro 3.0 TDI	176	6-Fokozatú	Dízel	9,4	5,9	7,2	189
A6 allroad quattro 3.0 TDI	176	tiptronic, 6-Fokozatú	Dízel	9,7	6,2	7,5	199
Audi A7 Sportback							
A7 Sportback 2.8 FSI	150	multitronic, fokozatmentes	Super	9,6	6,1	7,4	172
A7 Sportback 2.8 FSI quattro	150	S tronic, 7-Fokozatú	Super	10,7	6,5	8,0	187
A7 Sportback 3.0 TFSI quattro	220	S tronic, 7-Fokozatú	Super	10,8	6,6	8,2	190
A7 Sportback 3.0 TDI	150	multitronic, fokozatmentes	Dízel	6,1	4,8	5,3	139
A7 Sportback 3.0 TDI quattro	180	S tronic, 7-Fokozatú	Dízel	7,2	5,3	6,0	158
Audi Q7							
Q7 3.0 TFSI quattro	200	tiptronic, 8-Fokozatú	Super	14,4	8,5	10,7	249
Q7 3.0 TFSI quattro	245	tiptronic, 8-Fokozatú	Super	14,4	8,5	10,7	249
Q7 3.0 TDI quattro	150	tiptronic, 8-Fokozatú	Dízel	8,2	6,5	7,2	189
Q7 3.0 TDI quattro	176	tiptronic, 8-Fokozatú	Dízel	8,6	6,7	7,4	195
Q7 3.0 TDI clean Dízel quattro	176	tiptronic, 8-Fokozatú	Dízel	10,9	6,9	8,4	219
Q7 4.2 TDI quattro	250	tiptronic, 8-Fokozatú	Dízel	12,0	7,6	9,2	242
Q7 V12 TDI quattro	368	tiptronic, 6-Fokozatú	Dízel	14,8	9,3	11,3	298
Audi A8							
A8 3.0 TFSI quattro	213	tiptronic, 8-Fokozatú	Super	12,9	6,9	9,1	213
A8 4.2 FSI quattro	273	tiptronic, 8-Fokozatú	Super	13,3	7,2	9,5	219
A8 3.0 TDI ²⁾	150	tiptronic, 8-Fokozatú	Dízel	6,0	158		
A8 3.0 TDI quattro	184	tiptronic, 8-Fokozatú	Dízel	8,0	5,8	6,6	174
A8 4.2 TDI quattro	258	tiptronic, 8-Fokozatú	Dízel	10,2	6,1	7,6	199
A8 hybrid ²⁾	180	tiptronic, 8-Fokozatú	Super			6,2	144
Audi A8 L							
A8 L 3.0 TFSI quattro	213	tiptronic, 8-Fokozatú	Super	13,1	7,1	9,3	217
A8 L 4.2 FSI quattro	273	tiptronic, 8-Fokozatú	Super	13,6	7,4	9,7	224
A8 L 3.0 TDI quattro	184	tiptronic, 8-Fokozatú	Dízel	8,0	5,8	6,6	176
A8 L 4.2 TDI quattro	258	tiptronic, 8-Fokozatú	Dízel	10,3	6,2	7,8	204
A8 L W12 quattro	368	tiptronic, 8-Fokozatú	Super	18,2	9,0	12,4	290
Audi R8							
R8 4.2 FSI quattro	316	6-Fokozatú	Super Plus	21,3	10,0	14,2	332
R8 4.2 FSI quattro	316	R tronic, 6-Fokozatú	Super Plus	20,1	9,4	13,3	310
R8 5.2 FSI quattro	386	6-Fokozatú	Super Plus	22,2	10,6	14,9	346
R8 5.2 FSI quattro	386	R tronic, 6-Fokozatú	Super Plus	21,1	9,9	13,9	326
Audi R8 Spyder							
R8 Spyder 4.2 FSI quattro	316	6-Fokozatú	Super Plus	21,3	10,3	14,4	337
R8 Spyder 4.2 FSI quattro	316	R tronic, 6-Fokozatú	Super Plus	20,1	9,6	13,5	315
R8 Spyder 5.2 FSI quattro	386	6-Fokozatú	Super Plus	22,2	10,7	14,9	349
R8 Spyder 5.2 FSI quattro	386	R tronic, 6-Fokozatú	Super Plus	21,5	10,2	14,2	332
Lamborghini Gallardo							
Gallardo LP 550-2	405	6-Fokozatú	Super Plus	22,0	9,9	14,4	341
Gallardo LP 550-2	405	e-gear, 6-Fokozatú	Super Plus	20,1	9,2	13,3	315
Gallardo LP 560-4	412	6-Fokozatú	Super Plus	22,6	10,2	14,7	351
Gallardo LP 560-4	412	e-gear, 6-Fokozatú	Super Plus	20,7	9,6	13,7	325
Gallardo LP 570-4 Superleggera	419	6-Fokozatú	Super Plus	22,2	10,0	14,4	344
Gallardo LP 570-4 Superleggera	419	e-gear, 6-Fokozatú	Super Plus	20,4	9,4	13,5	319
Lamborghini Gallardo Spyder							
Gallardo LP 560-4 Spyder	412	6-Fokozatú	Super Plus	22,7	10,3	14,8	354
Gallardo LP 560-4 Spyder	412	e-gear, 6-Fokozatú	Super Plus	20,8	9,7	13,8	330
Gallardo LP 570-4 Spyder Performante	419	6-Fokozatú	Super Plus	22,4	10,1	14,6	350
Gallardo LP 570-4 Spyder Performante	419	e-gear, 6-Fokozatú	Super Plus	20,5	9,6	13,6	327
Lamborghini Aventador							
Aventador	515	ISR, 7-Fokozatú	Super Plus	27,3	11,3	17,2	398

¹⁾ egyedi felszereltségre vonatkozó megkötéseket tartalmaz

<



FELELŐS KIADÓ: AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.; **VÁLLALATI KOMMUNIKÁCIÓ:** Lőre Péter, Czechmeister Mónika, H-9027 Győr, Kardán u. 1, Tel.: +36 96 663 300, Fax: +36 96 668 350, E-mail: pr@audi.hu, www.audi.hu; **SZERKESZTŐK:** Csémy Katalin, AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Hamu és Gyémánt Magazinkiadó, 1012 Budapest, Pálya u. 9.; **KREATÍV TERVEZÉS ÉS KOORDINÁCIÓ:** Hamu és Gyémánt Magazinkiadó – Csetényi Csaba, Krskó Tibor. **FOTÓK:** AUDI AG, Fotógyár – Acsai Miklós, Benkő Sándor, Hajdu András, Horváth Barnabás, Imre Barnabás, Kaczúr György, Már András, Mekli Zoltán, Oláh Gergely – Getty Images, Red Dot/Corbis; **FELELŐS SZERKESZTŐ:** Tarpai Zoltán; **SZERZŐK:** Bende Nelly, Busánszky Lajos, Bognár Péter, Farkas Ádám, Rác András, Szarka Tünde, Szöllősi György; **KÉPSZERKESZTŐ:** Szabó Ádám; **LAYOUT, DESIGN:** Az AUDI AG tervei szerint Hamu és Gyémánt Magazinkiadó; **TERVEZŐSZERKESZTŐ:** Katona Gergely; **OLVASÓSZERKESZTŐK:** Kriston Orsolya, Edda Hattebier; **KORREKTOR:** Dudás Márta, Edda Hattebier; **FORDÍTÁS:** Iris Köster; **NYOMDA:** Prospektus Nyomda, Magyarország, 8200 Veszprém, Tartu u. 6.; **PRODUKCIÓS MENEDZSER:** Horváth Ádám.