



Audi

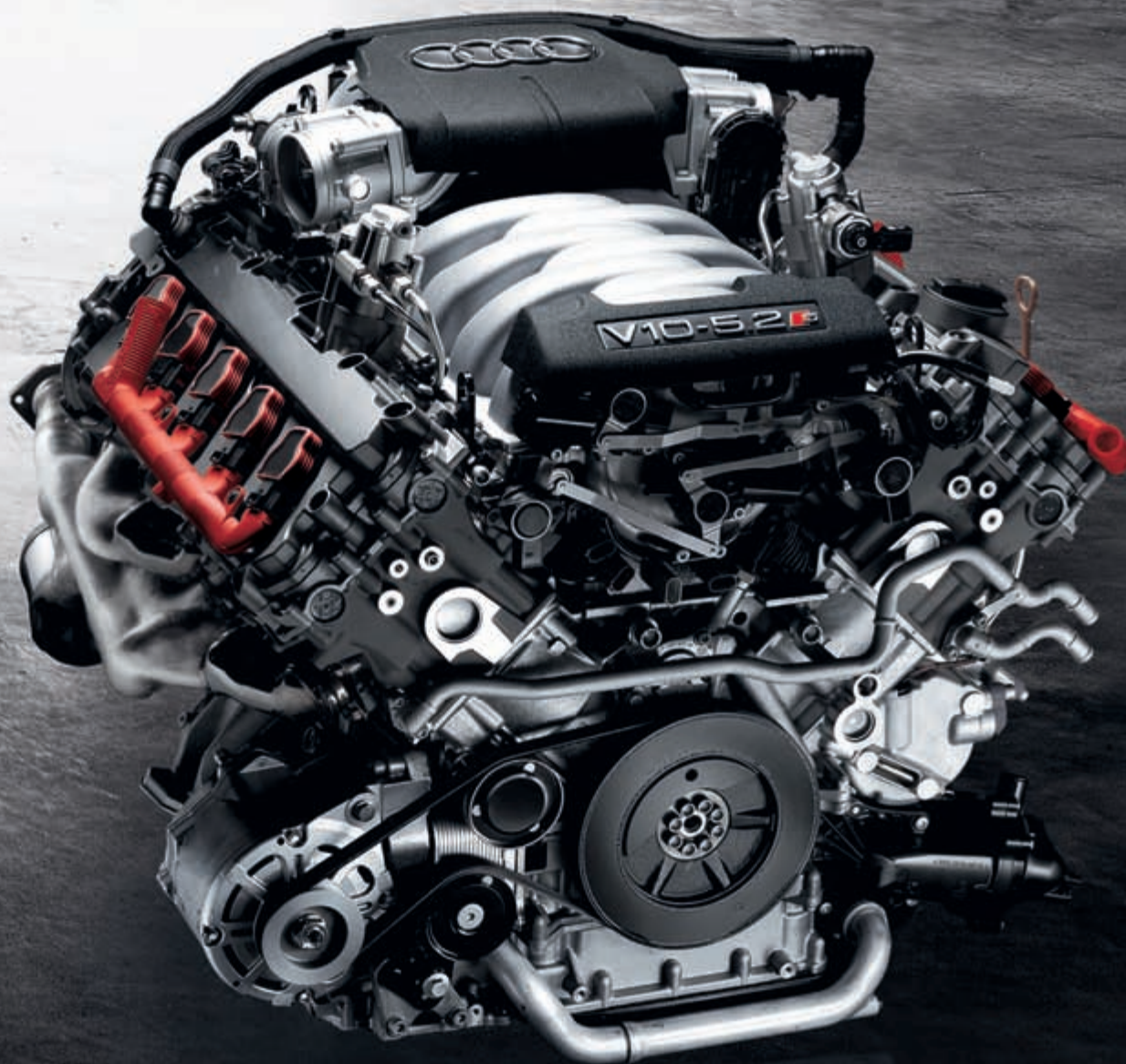
AUDI HUNGARIA MOTOR KFT.

Csapatjáték Stratégia, teljesítmény, bizalom, erő

Technika Győri gének: Audi TT és R8

Exkluzív Andy Vajna, Marozsán Erika, Szabó István

Pénzügy Az Audi Hungaria számokban



Éves jelentés 2006

Az Audi Hungaria számokban

		2006	2005	Változás %-ban
Motorgyártás		1.893.600	1.693.609	11,8
Járműgyártás		23.675	12.307	92,4
Árbevétel	millió Euró	5.031	4.213	19,4
Beruházások	millió Euró	3.088	2.728	13,2
Munkatársak	12. 31.	5.373	5.022	7,0
IFRS International Financial Reporting Standard szerint				



Előszó

Tisztelt Hölgyeim és Uraim!

Egy sportoló nap mint nap a lehető legjobb teljesítményre és a legnagyobb sikerre törekszik. A siker ugyanis a szükséges motiváció és erő alapja. Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. élsportolói tulajdonságokkal rendelkeznek, hiszen az üzleti életben is a teljesítmény és az eredmény a két meghatározó tényező. Kizárólag a legjobb vállalatok képesek a kiélezett versenyben is helytállni. 2006-ban nem tűnt könnyű feladatnak a 2005-ös év sikereit túlszárnyalni. Az Audi Hungariának sikerült.

A vállalat legjelentősebb területén, a motorgyártásban tovább növeltük a termelési volument, 2006-ban összesen 1 893 600 motor készült. Az elmúlt évben legördült a gyártószalagról a 12 milliomodik motor – 12 év, 12 millió motor. Termékválasztékunkat megkoronáztuk a tízhengeres FSI-motorral, valamint az Audi TT új generációjának modelljeivel. Az elmúlt év óta az Audi R8 sportautónak már nemcsak a motorja, de számos karosszériaeleme is az Audi Hungariánál készül.

A vállalat 2006-os évét paradigmaváltás jellemezte. Nemcsak a termelés növelésére, hanem a folyamatok javítására vonatkozó változtatásokat is végrehajtottunk, hogy prémiumminőségű termékeinket továbbra is kellő szakértelemmel és versenyképes folya-

matokkal állíthassuk elő. A jövőben is számítunk a magasan képzett, rugalmas és elkötelezett munkatársainkra, akik azonosulnak a vállalat legfontosabb értékeivel: minőség, termelékenység, rugalmasság és szállítói hűség.

Az Audi Hungaria az elmúlt évben a Győri AUDI ETO kézilabda-klub női csapatának főtámogatója és névadó szponzora lett. A vállalat azonban nemcsak a sikeres sportolók, hanem a jövő kiváló mérnökei és szakemberei sorsát is szívügyének tekinti. 2006-ban a győri Széchenyi István Egyetemmél és a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemmél kötött megállapodások jegyében közös oktatási intézményeket hoztunk létre.

A 2006-os üzleti jelentés ez alkalommal eltér a hagyományos pénzügyi jelentéstől. A hasznos információkon túl üzleti jelentésünk a világ vállalatunkról alkotott véleményét is tartalmazza. Reméljük, írásaink felkeltik érdeklődését és olvasásuk közben ugyanaz a gondolata támad, mint nekünk: együtt újabb és újabb sikereket érhetünk el.

Szívélyes üdvözléttel:


Thomas Faustmann



Dr. Jochem Heizmann
Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.
felügyelőbizottságának elnöke

Beköszöntő

Tisztelt Hölgyeim és Uraim!

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. a 2006-os üzleti évben is sikeresen fejlődött. A vállalat a motorgyártás, az árbevétel és a nyereség tekintetében újabb rekordokat ért el. Bővült a motorválaszték, a járműgyártás területén megkezdődött az Audi TT sportautó új generációjának sorozatgyártása. A motorfejlesztő központ tevékenységi köre bővült az elmúlt évben, továbbá az Audi Hungaria szerszámgyárában megkezdődött az Audi R8 szupersportautó karosszériaeleminek előállítás. Ezekkel az eredményekkel az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. nemcsak főszereplője, de egyben az egyik fő mozgatórugója is a magyar gazdasági életnek.

Az Audi Konzern 2015-ig kidolgozott stratégiájával összhangban az Audi Hungaria a 2006-os évben jelentős lépéseket tett a versenyképesség erősítésében: Az elmúlt üzleti évben az ügyvezetés kezdeményezésére indított integratív stratégiafejlesztési folyamat keretében a rendszerek és struktúrák javítását célzó intézkedési terveket dolgoztak ki, melyek egy része már sikerrel vizsgázott a gyakorlatban is. Továbbá jelentős hatékonyságnövelést eredményeztek a gyártási eljárások javítását szolgáló lépések.

Az Audi Hungaria az Audi- és a Volkswagen-konzernen belül is példaértékű munkát végez a termelékenység javítása terén.

A vállalat köszönetet mond a menedzsmentnek, a munkatársaknak és a munkavállalói érdekképviselőnek a kiváló teljesítményért és az elkötelezett munkáért.

A 2007-es esztendő új modellek gyártásának megkezdése jegyében fog telni.

Az Audi Hungaria jelentős tartópillére a konzern motorgyártásának. A vásárlók igényeinek megfelelően kialakított termékválaszték, a rugalmasság és a munkatársak motiváltsága adja az alapját annak, hogy a 2007-es évet is sikerrel zárhassuk.

A vállalat felügyelőbizottsága ebben az üzleti évben a korábbi évekhez hasonlóan minden támogatást megad a kiváló eredmények eléréséhez.

Dr. Jochem Heizmann

ÉVES JELENTÉS 2006

TARTALOM

- 6 **Szerzőink**
Köztünk szólva -
bemutatjuk a főbb cikkek szerzőit

10 Kapitány a fedélzeten

Thomas Faustmann és Görbicz Anita:
csapatkapitányok egymás között



- 16 **Prémium, stratégia**
Audi TT: az Ikon
A siker alapja a minőség

- 18 **Ez történt 2006-ban**

- 20 **Az igazi szerelmesfilm**
Szabó István Oscar-díjas filmrendező
munkáról, életéről, szerelemről

- 24 **TFSI: nagy teljesítmény és takarékoság**

- 28 **Hajtásképletek**
Günter Fröhlich és a Lázár-fivérek:
lóerők mindenek felett

- 33 **Természet, erő**
Motorgyártás és környezetvédelem

34 Ugrás a jövőbe

Marozsán Erika színésznő vallomása
kalandról, kihívásokról, fordulatokról



Audi TT: világhódító körúton 38

Egy különleges szobor útja
Berlinton Pekingig

Az Audi vonzereje 40

Olaf Kupke és Szellő István: hitelesség,
csapatjáték a munkában és az életben

Vonzerő, motiváció 45

Motiváció és oktatás az Audi Hungariánál

Hibrid karosszéria 46

Könnyed szériagyártás



Audi R8: győri gének 50

Sportcsoda az Auditól –
győri alkatrészek az R8-asban

Ez történt 2006-ban 52

Minőség – filmen és életben 54

Andy Vajna filmproducer gondolatai
minőségről, világlátásról, ízlésről

Precizitás magas fokon 58

Dr. Johannes Roscheck és Besenyei Péter:
teljesítmény levegőben és szárazföldön



Helyzetjelentés 64

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. 2006-os éve
számokban és mutatókban

KÖZTÜNK SZÓLVA SZERZŐINK

TELESPORT

Hajdú B. István



„Sose hittem volna, hogy 13 fürdőgatyás férfitől még elsirom magam!” Ki ne emlékezne erre a mondatra, amely a 2004-es athéni olimpiai vízilabdadöntőt követően hangzott el a riporter szájából, miután drámai csatában győztek a mieink. Az említett sportriporter, Hajdú B. István még számos hasonló gyöngyszemet tudhat magáénak, így nem csoda, hogy sokan őt tartják Magyarország egyik legjobb és legviccesebb sportkommentátorának. És talán ő a legtöbbet foglalkoztatott is, amit többek között nyolc Bajnokok Ligája-döntő, három nyári és egy téli olimpia, valamint a 2006-os labdarúgó-világbajnokság döntője bizonyít.

1991-ben végzett a Komlói Oktatási Stúdióban, ahová mai napig visszajár – de már tanárként. Évekig az MTV-nek dolgozott, majd a telesportos évek után a Sport1 és a Viasat3 riportere lett. Jelenleg szabadúszó újságíró, több rádió és lap munkatársa. Számos szakmai elismerést kapott: megkapta a MOB Médiadíjat és a Kovácsi-díjat, 2001-ben a Magyar Sajtópályázat tagjává választotta.

Újságíróként egyetlen szakmai álma nem teljesült eddig: a magyar labdarúgó-válogatott világbajnoki meccsének közvetítése. Igaz, ez sem rajta múlt...

Hajdú B. István Dr. Johannes Roscheckkel és Besenyei Péterrel beszélgetett, az eredmény a 58. oldaltól olvasható.

A NÉMET KAPCSOLAT

Bakos Piroska



Fertődttől Pápáig hatvan kilométer az út. Fertődttől a pápáig kicsit hosszabb – de nem lehetetlen.

„2006 telén Sólyom László köztársasági elnök hivatalos látogatáson járt a pápánál. A Magyar Televízió tudósítójaként tagja voltam a küldöttségnek, amelyet XVI. Benedek személyesen fogadott, s egyenként áldást adott a küldöttség tagjainak. Ez a pályafutásom eddigi fénypontja. Az eseményről készült fotót édesanyám őrizgeti, és elmondása szerint fél Fertődnek megmutatta már...” – meséli Piroska, aki mára végigjárta a televíziós számlátrát.

2000-ben végzett magyar–kommunikáció szakon a pécsi egyetemen, közben az egyetemi és a pécsi városi tévé munkatársa volt, s fél évig Németországban is tanult tömegkommunikációt. Pályája indulásakor Sopronban az MTV Körzeti Stúdiójának műsorvezetője volt. 2003 óta az MTV híradójának riportere és műsorvezetője. Évente jár Németországba továbbképzésekre, 2005-ben három hónapot töltött Berlinben, ahol a ZDF és a Sat.1 televízióknál vett részt szakmai gyakorlatokon.

Készített már interjút többek között Wolfgang Schüssell oszt-rák kancellárral és Prof. Dr. Martin Winterkornnal, az AUDI AG korábbi elnökével is. Ezúttal Thomas Faustmann-nal és Görbicz Anitával beszélgetett, az interjút a 10. oldaltól olvashatják.

A SZELÍD MOTOROS

Szabó Róbert



Szakmaiság és pontosság, autók és motorok iránti elkötelezettség, rajongás és tisztelet. Mindez ugyanarra az emberre jellemző. Szabó Róbert az egyik meghatározó szakmai lap, az Autó-Motor főszerkesztője, és magyarországi indulása óta ő irányítja a vezető német autós lap, az Auto Bild csapatát is.

A 38 éves újságíró – sok más pályatársához hasonlóan – a Komlói Oktatási Stúdióban tanulta a szakma alapjait, korábban egy külföldi ösztöndíj segítségével az ICBI-nél nemzetközi kommunikációt és munkastratégiát tanult. 1991-ben kezdett az Autó-Motornál dolgozni – gyakornokként. Azóta végigjárta a szakmai ranglétrát, és már hat éve a lap főszerkesztője. Tudását és tapasztalatát nemcsak a pályán eltöltött éveknek köszönheti, hiszen „civilben” él-hal a motorozásért. Neve pedig nemcsak az írott sajtóból ismert, hiszen állandó szakértője az RTL Klub Forma–1-es közvetítéseinek.

Szabó Róbert Günter Fröhlichkel és a Lázár-testvérekkel, Lázár Vilmossal és Lázár Zoltánnal beszélgetett. Az interjút a 28. oldalon olvasható.

INTERJÚ LENINNEL

Radnai Péter



Gorbacsovtól a Playboyig. Ez a két momentum is jelzi, hogy Radnai Péter pályafutása változatosan alakult. Kezdve onnan, hogy 1993-ban elvégezte a moszkvai Nemzetközi Kapcsolatok Intézetének nemzetközi újságírói szakát (moszkvai éve alatt egy időben Frei Tamás szobatársa is volt). A moszkvai kapcsolat később sem szakadt meg, hiszen az MTV moszkvai tudósítója, majd a Híradó munkatársa lett. Riporterként dolgozott az Egyenlegnek, az Objektívnek, a Panorámának és a Frei Dossziének is. Számos kiemelkedő személyiséggel készített interjút, többek között Mihail Gorbacsovval, Jimmy Carterrel, Henry Kissingerrel, a három tenorral, s a Planet Hollywood moszkvai átadásán Arnold Schwarzeneggerrel és Patrick Swayze-vel.

„Az interjúk mellett a világ számos helyéről tudósítottam, példáulul földrengésről, jártam a csecsen háborúban, mégis arra vagyok a legbüszkébb, hogy 1995-ben én a kaptam meg a CNN Az év legjobb színes anyaga díját. Egy olyan férfiről készítettem, aki pontosan ugyanúgy nézett ki, mint Lenin, és ebből élt” – mesélte Péter.

Az RTL Klub Reggeli és Találkozások című műsorának főszerkesztője, valamint a TV2 Big Brother és a Nagy Ő produceri munkái után az írott sajtót választotta, és harmadik éve a Playboy magyarországi kiadásának főszerkesztője. Felkérésünkre Olaf Kupkéval és Szellő Istvánnal beszélgetett, az interjút a 40. oldaltól olvashatják.



Egy **vállalat**

nem egy állapot...

...hanem egy **folyamat**



Kapitány a fedélzeten

A győri belvárosi kávéházba Görbicz Anita érkezik először. Kicsit fáradt, de jókedvű. Előző este klubjával, a Győri Audi ETO kézilabdacsapatával még Podgoricában játszott Bajnokok Ligája-mérkőzést, amit megnyertek. Ő a csapat kapitánya. Thomas Faustmann, az Audi Hungaria első embere percre pontos. A világ egyik legjobb kézilabdázója találkozik egy nagyvállalat első számú vezetőjével. Egy találkozó sok meglepő hasonlósággal.

SZÖVEG: BAKOS PIROSKA, FOTÓ: FOTÓGYÁR

B. **Bakos Piroška: Faustmann úr, miért éppen a győri női kézilabdacsapatot támogatják?**
Thomas Faustmann: Olyan csapatot kerestünk, amely helyi kötődésű, de kiemelkedő eredményeket ér el európai, sőt, világviszonylatban is. Ez a csapat ilyen. Akárcsak az Audi Hungaria: győri „csapat”, és a világpiacon méreti meg magát.

B. P.: Ezek szerint fontos volt a hasonlóság. Mi a közös a kézilabdában és az autógyártásban?
Görbicz Anita: A kimagasló teljesítmény.
T. F.: Így van, csúcsteljesítményre törekvés. Sem a kézilabdában, sem pedig az autógyártásban nem szabad megelégedni 99 százalékkal. Ennyi nem elég ahhoz, hogy megfeleljünk az elvárásoknak.

B. P.: Mindketten kulcsfigurák a saját csapatukban. Kapitányok. Mit gondolnak, mitől válik valaki vezéregyeniséggé? Szakmai tudás, vezetői képességek, netán személyes ambíciók révén?
T. F.: Szerintem az a legfontosabb, hogy mit várok magamtól, a belső igény, hogy valami kiemelkedőt hozzak létre. Bármire is kezdek hozzá, maximális lelkesedéssel végzem. Mint a

csapat kapitánya csak ezzel a hozzáállással tudok példát mutatni a munkatársaimnak. E nélkül nem lennék hiteles.
G. A.: A csapatkapitánynak egyéniségnek kell lennie, nemcsak a pályán, de azon kívül is, hogy a csapata elérje a céljait, vagyis a mi esetünkben megnyerje a meccseit.

B. P.: Ha már a csapatot említette, köz tudott, hogy önnek az egyéni címeznél fontosabb a csapat szereplése. Miért?
G. A.: Mert a csapatjáték sokkal nehezebb, mint az egyéni. Egyéniben csak magamra számíthatok, az történik, amit én akarok. Sokkal nehezebb, ha a csapattársaimat kell irányítanom. Nem az a legfontosabb, hogy gólokat löjek, hanem hogy kiszolgáljam a többieket, segítsek nekik. Nagyon megtisztelő, és természetesen örülök neki, ha egyéni elismeréseket kapok, de még nagyobb megbecsülést jelent számomra, ha a csapattal érünk el kimagasló eredményeket.

B. P.: A csapatkapitányi poszt óriási felelősséggel jár, hiszen ha a kapitány jól játszik, akkor mindenki jól játszik. Ha rossz passzban van, az a többiek játékát is visszavetheti. Hogyan élik meg ezt?
T. F.: Nagyon pozitívan élem meg azt a felelősséget, amellyel a munkatársaimnak és az Audi Hungariának tartozom. Ez egyfajta jó értelemben vett teher, hiszen a csapatom folyamatosan

„Itt, Győrben erős a csapatszellem. Rugalmasság és tettvágy jellemzi a munkatársaimat. Azonnal cselekednek, felelősségteljesen. Ez képezi versenyképességünk alapját.”

elvárásokat támaszt velem szemben. Ha nehéz helyzet adódik, akkor azt várják tőlem, hogy világosan és precízen megmondjam, kinek mi a feladata. Ez a feszültség, ez a pozitív energia segít abban, hogy mindig előre tudjak, tudjunk lépni.

B. P.: Láthatóan nagyon hasonlóan élnek meg a kapitány szerepét. De mi történik akkor, ha nem jönnek össze a gólok?



Audi TT: az Ikon

Egy sportautó a tiszta formát előremutató technikával ötvözi és maximális vezetési élményt nyújt. Az Audi TT egyesíti ezeket az értékeket. A jármű roadster és coupé kivitelben készül az AUDI AG-val kooperációs gyártás során Győrben. A Németországban lakozott karosszérierészek az Ingolstadt-ból Győrbe történő szállítást követően a szerelőcsarnokba kerülnek. A 240 méter hosszú szerelősoron elvégzett 65 munkafolyamat után az autót üzemanyaggal és olajjal töltik fel, és máris saját kerekén gurulhat a végellenőrzéshez. Az Audi TT letisztult formája, markáns vonalvezetése és teljesítménye kiváló gyártási minőséggel párosul Magyarországon, ezért a sikeres típus második generációja is a győri gyártócsarnokban készül. Az első generációból összesen 270 000 darab készült, és számos különböző designdíjat nyert.

G. A: Egyszerű: megpróbáljuk „kivédekezni”. Ha ez sikerül, akkor egyben motivációt is ad arra, hogy a következő támadást a megbeszélte taktika szerint vigyük végig.

B. P.: És hogyan reagál egy autógyár kapitánya, ha nem jönnek a várva várt „gólok”? Ha egy döntésről kiderül, hogy „mellélőttek”?

T. F.: Ez is hozzátartozik a kapitány szerepéhez, hogy belássuk a hibát, korrigáljunk, majd újra támadásba lendülünk.

Az én feladatom ilyenkor, hogy összehívjam a döntéshozókat, szakembereket és felelősöket, megvitassuk a hibákat és újabb lehetőségeket találunk a kitűzött célok elérésére.

B. P.: Ezért megy rendszeresen a gyártórületekre? Halottam, hogy korántsem ül állandóan az irodájában, hanem megnézi a



Görbicz Anita

Magyarország Görbéje tízéves kora óta kézilabdázik, és azóta tudják róla a szakemberek, hogy östehetség. A Győri AUDI ETO KC csapatkapitánya hazai szinten már mindent megnyert, amit lehetett, a nemzetközi kupákban négy ezüstig jutott, míg junior- és felnőtt-válogatottként négy világbajnoki és Európa-bajnoki ezüst-, és egy bronzérmet szerzett. 2005-ben a világ legjobb női kézilabdázójának választották. Egy Audi A6-os autó tulajdonosa.

munkafolyamatokat, beszélget a munkatársakkal. Közelről akarja látni a gyártást vagy inkább bizalmatlan?

T. F.: Az az alapfilozófiám, hogy a kollégáimtól csak azt követelhetem meg, amit én is hajlandó vagyok megtenni. Ahhoz, hogy egy termékről dönteni tudjak, meg kell ismerkednem vele, meg kell fognom. Helyben szemlélem végig a folyamatot, és közben megpróbálom magam a munkatársaim helyzetébe képzelni. Ennek az az óriási előnye, hogy így jobban látom, merre kell haladnunk, és kritikus helyzetekben a személyes tapasztalataimnak köszönhetően jobban tudok érvelni a döntéseim mellett.

B. P.: Mindenkit sikerül meggyőznie?

T. F.: Nagyon fontos számomra, hogy közös nevezőre jussak a partneremmel és ezúton győzzem meg. Az Audi Hungaria 2006-ban igazán sikeres volt. Sikerült megtennünk néhány olyan

lépést, amely elengedhetetlen volt ahhoz, hogy tovább tudjunk fejlődni. Belőttük a gólokat...

2006, a sikersztori

B. P.: Mik voltak az elmúlt év feladatai?

T. F.: 2006 döntő év volt számunkra. Prémiumkategóriás gyártóként az Audi állandóan a legújabb technológiákat szeretné ügyfeleinek biztosítani. Új, innovatív nyolc- és tízhengeres motorokat dobtunk piacra. A vállalatot természetesen az újabb autómódellek teszik mindig ismertebbé. Nálunk egy nagyon emocionális autó, az Audi TT készül, melynek új generációját 2006-ban kezdtük gyártani. Óriási kihívás volt ez a csapatnak, hogy képesek vagyunk-e megoldani egy ennyire összetett feladatot. Hiszen a több mint 3000 alkatrészt a világ minden tájáról szállítják hozzánk, ezeknek megfelelő időben megfelelő helyen kell lenniük, s

persze megfelelő minőségben. Megoldottuk. Az autó szériagyártása az év közepén kezdődött és óriási siker lett. Az év végén aztán az első Roadster is legördült a gyártósorról. Év végére mindannyian elfáradtunk, de nagyon büszkék voltunk arra, amit teljesítettünk.

B. P.: Mi volt az év legkiemelkedőbb eseménye?

T. F.: Amikor bemutattuk az új Audi TT Coupét-t a nyilvánosságnak. Csodálatos érzés volt, amikor az első legördült a gyártószalagról. Magas rangú politikusok, így a magyar gazdasági miniszter, valamint az Audi vezetői is szemtanúk voltak.

Nekem személy szerint a nyári PolarIS Forum volt a legkedvesebb élményem! Itt az Audi Hungaria teljes menedzsmentje találkozhatott a Pannónia Ringen és tesztelhetett az új TT Coupét. A rendezvény után



Thomas Faustmann

A 44 éves gépészmérnök 2002 óta dolgozik az Audi Hungariánál, előbb a termelésért felelős ügyvezetőként, majd 2004-től az ügyvezetés elnökéként. Nős, négy gyermeke van, családjával a Fertő-tó partjánál lakik, ahol gyakran szörfözik is. Rajong a motorokért: nemcsak a Győrben gyártottakért, hanem a Harley-ért is, amellyel körbemotorozhatja a Fertő-tó vidékét.

egyik kollégám odajött hozzám, és azt mondta: ez volt a legszebb élménye az Audinál töltött évek alatt. Új lendületet tud adni számomra, amikor a munkatársak közül valaki személyesen köszönetet mond.

A technikai újdonságok mellett kell az a bizonyos többlet, az imázs, a design – az autó lelke. Az új TT-modell még több erőt, még több dinamizmust sugall azáltal, hogy 14 centiméterrel hosszabb és 8 centivel szélesebb lett, de a magassága maradt.

B. P.: Amióta a TT-ről kérdezem, egyre szenvedélyesebben beszélsz!

T. F.: Ha az ember ennyi órát tölt el egy autó körül, akkor megszereti. Ha ez nincs meg, ha nem teljes meggyőződéssel dolgozunk, akkor nincs is értelme. Azt akarom elérni, hogy

az összes vezető kollégámra és munkatársamra átragadjon a szemléletem és a lelkesedésem.

B. P.: A válogatott tavalý nem hozta a formáját...

G. A.: Igen, a válogatottal nem úgy jött ki a lépés, ahogy szeretnénk volna. A Győrrel viszont, úgy ér-

szem, az előző és a mostani szezonban is jól szerepelünk. Leszámítva a tavalyi KEK-döntőt, amelyet hazai pályán, egy papíron gyengébb ellenféllel szemben veszítettünk el. Ettől függetlenül bajnokságot és magyar kupát nyertünk, úgyhogy összeségében pozitív volt az év.

B. P.: Személyesen is: megválasztották a világ legjobb női kézilabdázójának 2005-ben, és férjhez ment.

G. A.: Talán el lehet mondani, hogy elértem, amit el lehet. Magánéletben és a sportban is. Nem szeretek magamról beszélni, de nagy dicsőség számomra a világ legjobbja cím. Aligha van ennél nagyobb kitüntetés egy sportoló számára, főleg ilyen fiatalon.

B. P.: A vereségre, a kudarcra fel lehet készülni?

G. A.: Mindent fel lehet dolgozni, én például a vesztes és a győztes mérkőzéseinket is újra végignézem. Sohasem azt figyelem, hogy mit csináltam jól, hanem azt, hogy mit csináltam rossz-

szul, s min tudok javítani. Vagyis mindig a következő feladatomra koncentrálok. Ehhez pozitív hozzáállás és nagy akarat kell. Nehéz felállni olykor a padlóról, de ettől vagyunk-leszünk profik, hogy rájövünk: az élet megy tovább.

T. F.: Ahogy Anitát hallgatom, egyre több párhuzamot fedezek fel a kézilabda és az autógyártás között! Ha egy csapat vagy egy cég folyamatosan jó teljesítményt nyújt, akkor nehezen viseli, ha hullámvölgybe jut. Pedig az élet valóban megy tovább. Ezt meg kell tanulni. Két évvel ezelőtt éppen ezért indítottunk egy programot a vezetőinknek. Olyan fontos kérdésekre keressük a választ, mint „Hol hibáztam?”, „Hogyan tudom kijavítani?”, „Hogyan tudom a motivációt erősíteni?”

2007, a lehetőség éve

B. P.: Milyen lesz az idei év?

T. F.: Izgalmas. Ami a motorokat illeti, újabb csúcstechnológiát képviselő termékekkel bővítjük a palettát. Újdonság lesz például az 1,8 lite-

res, 160 lóerős, közvetlen benzinbefecskendezésű motor, amelyet a tervek szerint az Audin és a Volkswagenen kívül a konszern más márkáiba is beépítenek. A volumenmotorok, azaz a 4-hengeres dízelmotorok terén is korszakváltásra készülünk. Az autógyártás terén pedig fel kell készülnünk egy esetleges új modell gyártására.

B. P.: Egy ötezer fős csapat kapitányaként mit tart a legfontosabb feladatának az idén?

T. F.: A közösen meghatározott célok és az anyavállalat „Route 15” stratégiájának megvalósítását. Ez most az elsődleges feladatom. Ez olyan, mint a vitorlázás: minden egység egy cél felé tart, de minden kapitánynak magának kell eljuttatnia oda a hajóját. Ezt a gondolkodást kell erősítenem. Itt, Győrben erős a csapatszellem. Rugalmasság és tettvágy jellemzi a munkatársaimat. Azonnal cselekednek, felelősségteljesen. Ez képezi versenyképességünk alapját.

G. A.: Az a legfőbb célom, hogy a Bajnokok Ligájában kimagasló teljesítményt nyújtsunk.

Tavalý nem jutottunk tovább a csoportunkból, az idén ennél mindenképpen jobb eredményt szeretnénk. Közben párhuzamosan megy a bajnokság, a Magyar Kupa, és év végén lesz a világbajnokság. Igaz, az még nagyon messze van, de már készülünk a válogatottal. Bevallom, most már nagyon szeretnék aranyat nyerni!

B. P.: Faustmann úr, jár kézilabdameccsre?

T. F.: Ha időm engedi, igen. Lenyűgöz, hogy mekkora szerepe van az átgondolt stratégiának ebben a játékban.

B. P.: Anita, szereti az Audikat?

G. A.: Hogyne szeretném! Már két Audim volt, imádom őket. Nekem egyébként az autóban a biztonság a legfontosabb – azon túl persze, hogy érdekel, milyen motor van benne, vagy hogy néz ki. Az összes autóm közül ebben érzem magam a leginkább biztonságban, és nekem ez nagyon-nagyon fontos. Most egy A6-osom van, és talán nem mondom vele újat: nagyon megy ez az Audi!





PRÉMIUM STRATÉGIA

A siker alapja a minőség

Az Audi Hungaria sikere a szaktudás és a motiváció, valamint a vállalatra évek óta jellemző minőségirányítás közötti szoros kapcsolat eredménye.

Az „egyforma minőség, egyforma szabványok, mindenhol” elv egyaránt vonatkozik a termékekre és munkafolyamatokra, valamint a szolgáltatások és üzleti folyamatok színvonalára.

A minőségbe vetett hitet fejezi ki az Audi Hungaria mottója is: „Motorunk a minőségünk!” A vállalati folyamatok alapját képező minőségpolitika

vezérmotívuma elsősorban az ügyfelek kiszolgálása. Ehhez az Audi Hungaria munkatársainak nagyfokú elkötelezettsége és szakmai kompetenciája szükséges.



Stratégiafejlesztés a menedzsmenttel



A folyamatos fejlődés és fejlesztés a záloga annak, hogy egy vállalat mindig az élvonalban, a legjobbak között legyen. Nemcsak az innovációban, hanem termelési folyamatokban is élen kell járni a prémiumminőséget képviselő termékek gyártásánál. Ennek érdekében indult 2005-ben a PolarIS integratív stratégiafejlesztési folyamat, melynek célja a vállalati folyamatok optimalizálása. Az Audi Hungaria menedzsmentje 2006 nyarán PolarIS Fórumon vett részt a nyugat-magyarországi Pannónia Ringen. Itt a vezetőknek lehetőségük nyílt arra, hogy különböző workshopokon és szituációs gyakorlatokon keresztül modellezzék a vezetői alapelveket. A versenypályán a menedzserek tesztelhették az új generációs Audi TT-t.

EZ TÖRTÉNT 2006-BAN

A jövő mérnökei



A Budapesti Műszaki Egyetemen és a győri Széchenyi István Egyetemen közösen alapított Audi Hungaria Intézetek megalakulása alapot teremt a jövő nemzedékének minőségi oktatásához, és Magyarország nemzetközi versenyképességének megteremtéséhez. A két új szervezet élénkíti a tudomány és gyakorlat közötti tudástranszfert, valamint elősegíti a szakember-utánpótlást. A magasan képzett mérnökök értékes munkaerőforrásai az Audi Hungariának, egyben garanciát jelentenek a vállalat további sikeres fejlődésére. A mérnökképzés legfontosabb céljaihoz tartozik többek között az elméleti és a gyakorlati képzés harmóniájának megteremtése, valamint az egyetemi hallgatók németnyelv-tudásának fejlesztése. A BME-vel kötött megállapodást prof. dr. Martin Winterkorn, a Volkswagen AG Igazgatótanácsának elnöke (2006. december 31-ig az AUDI AG Igazgatótanácsának elnöke) és dr. Kövesi János, a BME oktatási rektorhelyettese írta alá.

Chronoswiss Audi Hungaria Classic

Öreg autó, nem vén autó. Ez különösen igaz a Chronoswiss Audi Hungaria Classic oldtimer versenyen részt vevő autókra. Az egyre nagyobb hagyományokra visszatekintő viadalon 2006-ban több mint 100 oldtimer indult, s a Nyugat-Magyarországon rendezett futam egyik fő állomása az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. gyárterülete volt. A vállalat több oldtimerrel képviseltette magát a versenyen, így egy 1939-es évjáratú Horch 930V-vel, egy 1971-es Audi 100 Coupé S-sel, továbbá egy DKW Monza Coupéval, melyet 1957-ben gyártottak. A verseny idején rendezik meg a győri gyárban a Mobilitásnapot, amelyen 2006-ban olyan veteránautó ritkaságokat tekinthetett meg a közönség mint egy 1935-ben gyártott Horch 851 Pullman-Limousine, egy 1939-ben készült Wanderer W23 Limousine, továbbá egy 1937-es Audi Front 225 Cabriolet.



Tízhengeres motorral bővült a paletta



Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.-nél megkezdődött az 5,2 literes, tízhengeres, FSI-technikájú (közvetlen benzinbefecskendezés) benzinmotorok sorozatgyártása. A csúcsmotor az Audi S6-os és az Audi S8-as modellek számára készül. Az Audi S6-os számára gyártott motor teljesítménye 320 kW (435 LE), amelyet 6 800 percenkénti fordulaton ér el. Az Audi S8-asokba 331 kW (450 LE) teljesítményű motort gyártanak Győrben. A tízhengeres motor különlegessége többek között a könnyűfém motorblokk, a magnéziumból készült kétfokozatú, állítható szívócső, a lánchajtás és az FSI közvetlen benzinbefecskendezés. Az új motor gyártását a már meglévő nyolchengeres motorgyártás szegmensébe integrálták. Az infrastrukturális és technikai módosításokra 600 millió forintot fordított az Audi Hungaria. Az új benzinmotorból 2006-ban 5843 darab hagyta el a gyártósort.

Győri alkatrészek az Audi R8-asban

Az AUDI AG a 2006-os Párizsi Autókiállításon mutatta be az új Audi R8-as sportautót, amely nevét és génjeit a legendás 24 órás Le Mans-i verseny ötszörös győztesétől örökölte. A középmotoros sportautó egyedülálló vezetési dinamikáját a Győrben készülő, 420 LE teljesítményű, V8 FSI®-erőforrás biztosítja. Továbbá Győrben gyártják az Audi R8 könnyűszerkezetes karosszériájának több elemét is.



Audi A8-as ünnepi flotta



Az 1956-os forradalom és szabadságharc 50. évfordulójára rendezett hivatalos állami ünnepségeken királyi méltóságokat, államfőket és EU-bizottsági képviselőket szállítottak ezüstsínű Audi A8 Long autók. Összesen 80 luxuskategóriájú személygépjármű szolgálta egy héten keresztül a jeles személyiségek biztonságát és kényelmét. A jubileumi ünnepségen páncélozott autók is bevetettek, melyeket Audi típusú rendőrségi felvezető autó kísért. A négykarikás márka számos alkalommal támogatta Audi-flottával a különösen fontos politikai események zavartalan lebonyolítását Magyarországon. Putyin orosz államelnök 2006 elején tett látogatásakor is az Audi Hungaria biztosította a szállításhoz szükséges személygépjárműveket.



Az igazi szerelmesfilm

Mottó: „A filmzés majdnem olyan, mint egy súlyos betegség, egy fertőzés: ha egyszer elkapjuk, utána sohasem tudunk kigyógyulni belőle. Ráadásul mindenkire hat, aki a közelébe kerül – legyen színész, rendező, operatőr, producer, asszisztens, sminkes, fodrász, világosító vagy tolmács...”

Nagyon sok ember munkája szükséges egy film megszületéséhez. Az első, amit egy rendezőnek meg kell tanulnia, hogy egyedül nem lehet filmet készíteni. Mindjárt a pályánk elején szembesülünk azzal is, hogy a filmzés hihetetlen energiákat emészt fel. Amikor filmet készítünk, nem szól másról az életünk. Nem számít, hogy tavasz, tél vagy nyár van, nem számítanak a barátok, a család, minden megszűnik abban a három hónapban, amíg forgatunk. Amikor pedig éppen nem forgatunk, akkor a következő filmhez „gyűjtögetünk”.

Én is megfertőződtem gimnazistaként, így lettem filmrendező. Orvosnak készültem, fel sem vetődött más hivatás lehetősége, hiszen a családomban több generációra visszamenőleg mindenki orvos volt. Ám a gimnáziumban, ahova jártam, volt egy színjátszókör, ahol megérintett a színház, a színészet. Aztán „véletlenül” elolvastam Balázs Béla A látható ember című könyvét, amelynek hatására elkezdtem többet moziba járni. Aztán az érettségi idején megtudtam, hogy ha valaki egy művészeti főiskolára jelentkezik, mellette még egy felsőoktatási intézménybe beadhatja jelentkezését. Így jelentkeztem egyszerre a Színművészeti Főiskolára és az orvosi egyetemre. Felvettek a színművészetire, így oda iratkoztam be – magamra vonva ezzel édesanyám haragját... Ám akkor már a filmzés annyira magával ragadott, annyira élveztem – és élvezem a mai napig is –, hogy bár az orvostudomány továbbra is nagyon vonzott, mégis maradtam a fil-

meknél. Ma visszagondolva, lehetett ebben némi lustaság is részemről, hiszen rengeteg energiámba került volna bejutnom az orvosira. Márpedig az energiámat akkor már teljes egészében a filmzés kötötte le.

...Először a Híradó és Dokumentumfilmgyárban dolgoztam, majd a Játékfilmgyárba kerültem, ahol rendező-asszisztens lettem, ennek köszönhetően a szakma technikai fogásait az alapoktól sajátíthattam el. Manapság, úgy hiszem, nagyon sok fiatal rendező azt hiszi, hogy megúszható, hogy végigjárja a szakma számlátráját. Nagyon hálás vagyok azért, hogy rendezőasszisztens lehettem, mert így – más kontójára, felelősség nélkül – tanulhattam meg a szakmát. A rendezőasszisztens a kezében tartja az egész filmet, ő a kapocs a rendező és az összes többi közreműködő között. Az ő feladata, hogy a rendezőnek ne le-

„A filmzésnél a rendező felelős mindenért. Nekem úgy tíz–tizenöt év kellett ahhoz, hogy ezt igazán megtanuljam.”

gyen másra gondja, csak a filmre, sőt jó esetben még a forgatás hangulatát is ő határozza meg. Nagyon különös, pontosságot igénylő pozíció ez, talán a nem alkotó munkacsoport legfontosabb státusa.



És itt, ennél a pontnál jut eszembe, amit az Audi győri gyárában láttam nemrég. Minden tisztán és átláthatóan megszervezett, mindenki megkapja az alkatrészt, a mun-

kődő egészsé. A lényeg ugyanaz, mint a filmkészítésnél. Az emberek akkor dolgoznak jól, ha az adott feladatra a valóban megfelelő embert választották ki, ha ők ambiciójuk, hogy amit csinálnak, azt jól csinálják, és ha minden információval ellátják a feladatához. Sőt, megkockáztatom, az is fontos, hogy adott esetben, ha egyszer hibázik, nem bántják ezért.

A filmezésnél a rendező felelős mindenért. Nekem úgy tíz-tizenöt év kellett ahhoz, hogy ezt igazán megértsem. Az első filmem forgatásakor folyton kiabáltam, össze-vissza rohangáltam, a gondjaimmal terheltem a többieket, másokat vettem elő, ha nem jól működtek a dolgok. Aztán lassan megtanultam kérni, halkán és nyugodtan beszélni, de ehhez az kellett, hogy pontosan tudjam, mit is akarok. Lassan rájöttem ugyanis arra, hogy bármilyen probléma adódik, azért mindig

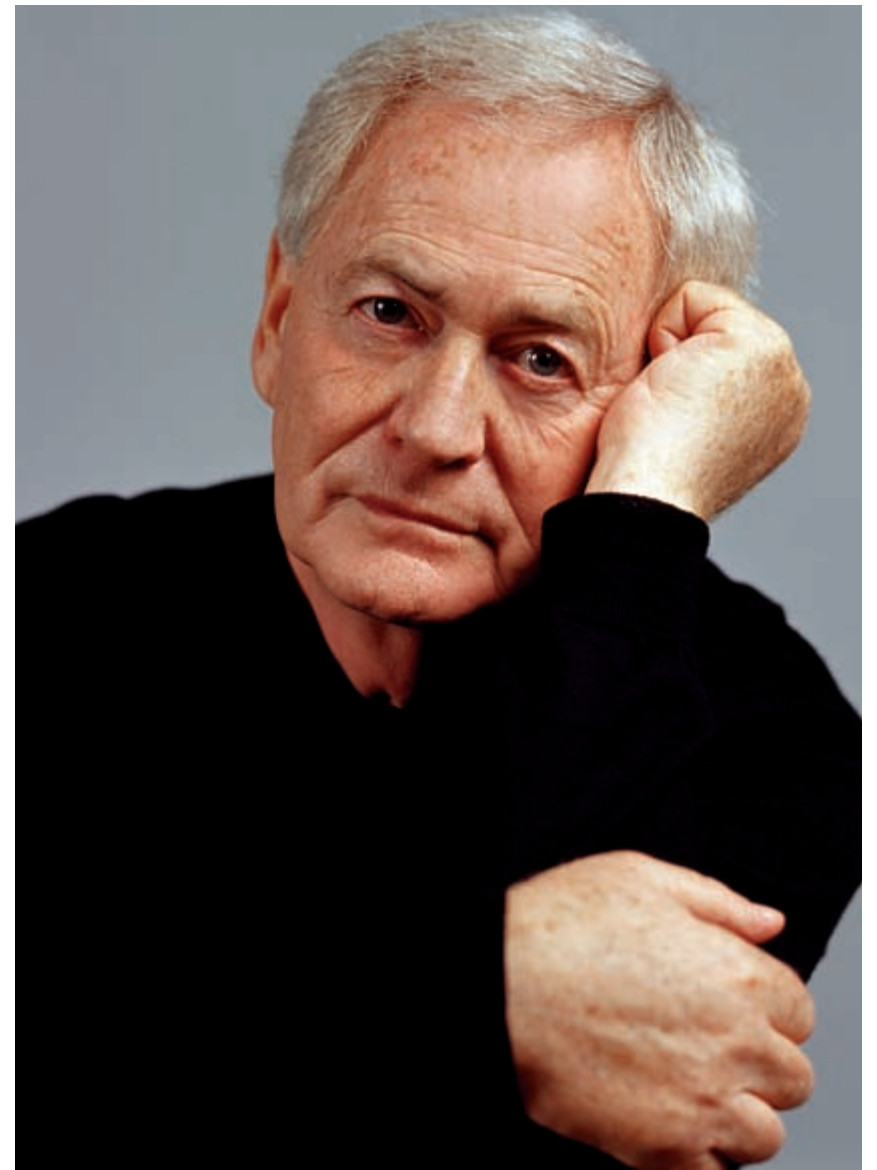
kaeszközt, amit és amikor kell. Mindenki pontosan tudja, mikor, mi a feladata, kitől, mikor és mit kell kérnie, mikor kell ellenőrizni, vagyis hogyan áll össze a folyamat jól mű-

„...az a különbség a pályám eleje, közepe és vége között, hogy az elején mindent elrontottam, aztán azt hittem, hogy mindent tudok, ma pedig úgy érzem, hogy semmit sem tudok.”

Szabó István filmrendező

1938-ban született Budapesten, majd a családi hagyományok ellenére az orvosi egyetem helyett a színművészetit választotta. Utólag bátran mondhatjuk: szerencsénkre. Eddig ő az egyetlen magyar játékfilmrendező ugyanis, aki megkapta az Oscar-díjat. A Mephisto sikere mellett a Bizalom, a Redl ezredes és a Hanussen című alkotásával is Oscarra jelölték. Kétszeres Ezüst medve-díjas, négyszeres cannes-i díjas. Magyarországon mindenki jól tudja Szabó Istvánról: csak a neve átlagos.

Fontosabb filmjei: Álmodozások kora (1964), Apa (1966), Szerelmesfilm (1970), Mephisto (1981), Redl ezredes (1985), Hanussen (1988), Találkozás Vénusszal (1991), Édes Emma, drága Böbe (1992), A napfény íze (1999), Szembesítés/Furtwangler (2002), Csodálatos Júlia (2004), Rokonok (2006)



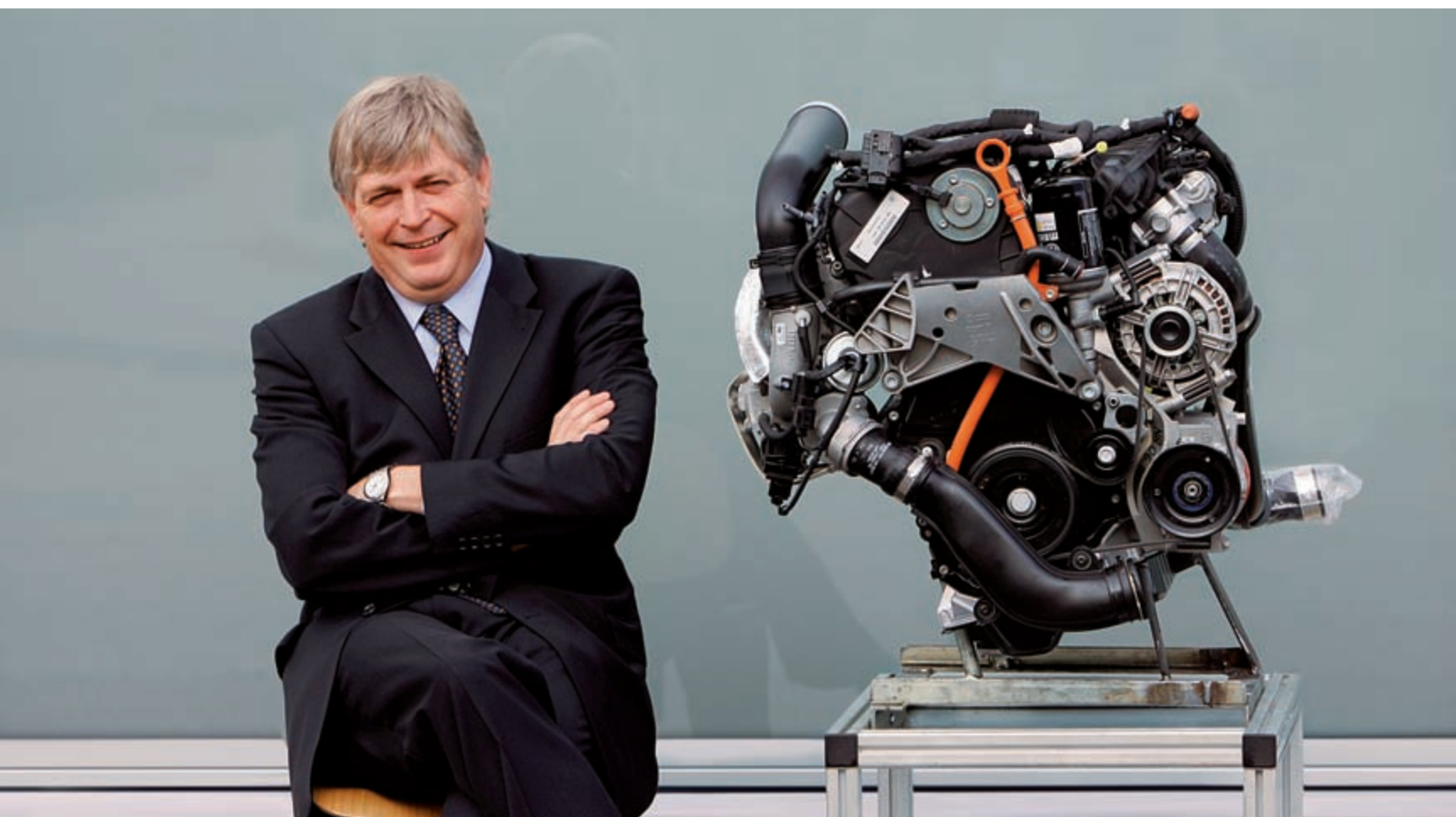
csakis én – a rendező – vagyok felelős. Hiszen miről lehet szó, ha valaki nem megfelelően végzi a feladatát? Arról, hogy vagy rosszul választottam ki a személyt a feladatra, vagy ha jól választottam, akkor nem kértem világosan. Ha világosan kértem, akkor talán nem állt elég idő a rendelkezésére. Ha ideje is volt elég, akkor lehet, hogy nem ellenőriztem a kellő időben, hogy jó úton halad-e – és így tovább... Tapasztalat kérdése mindezt megtanulni, a kellő helyen és időben alkalmazni.

Ma úgy látom, az a különbség a pályám eleje, közepe és vége között, hogy az elején mindent elrontottam, később azt hittem, hogy már mindent tudok, ma pedig úgy érzem, hogy semmit sem tudok. Másképpen szólva: az eleje nehéz, a vége még nehezebb. A kettő közötti idő pedig a folytonos tapasztalásé.

Dolgoztam itthon és külföldön. A Bizalom című filmem után – valószínűleg az Oscar-jelölése miatt – meghívtak Németországba, s mivel beszéltem németül, elfogadtam a meghívást. A következő évben elkészült a Mephisto, amely

Oscar-díjat kapott. Véletlen? Szerencse? Valószínűleg ezek is benne vannak, nem tudom. Díjak? Természetesen nagyon-nagyon jó érzés díjat kapni, mert az is egyfajta viszaigazolás. De mindig tudni kell, hogy egyetlen díj sem készíti el a következő filmet helyettünk. A kedvenc filmem a sajátjaim közül egyébként nem is a Mephisto, hanem a Redl ezredes és az Apa. Véleményem szerint ez a kettő sikerült a legjobban. Igaz, a filmjeim kritikáinak többsége majdnem mindig arról szólt, hogy „az előző filmem jobb volt”... Az igazi visszaigazolást mindig a közönségtől kapjuk. Rövidítettem már filmből a bemutatót követően is. A Szerelmesfilmből például negyedórát vettem ki a bemutató után két héttel. Elmentem a mozikba, figyeltem a reakciókat, a csendeket, a széknycikorgást, és tudtam, hogy hozzá kell nyúlnom a filmhez. És meg is tettem, pedig ez nem volt egyszerű feladat akkoriban...

Mostanában egyetlen dolog számít, amikor filmet készítek: a téma. És mert valamikor réges-régen megfertőzött ez a „filmes betegség”, természetes, hogy most is dolgozunk valamin...



Wolfgang Hatz, a Volkswagen-konzern motorfejlesztésének vezetője meg van győződve az új 1,8 literes TFSI-motor sikeréről

TFSI: nagy teljesítmény és takarékosság

A „jövő koncepciója”. Mondja Wolfgang Hatz, az Volkswagen-konzern motorfejlesztésének vezetője a közvetlen befecskendezésű benzines turbómotorokról. Az új, 1,8 literes TFSI-motor az Audi A3-as és hamarosan A5-ös modellekben bizonyíthatja, hogy igaz-e ez az állítás.

SZÖVEG: JOHANNES KÖBLER, FOTÓ: ANGELIKA EMMERLING

Az Audi-konzern ingolstadti épületegyüttese, ahol a motorfejlesztők dolgoznak, már önmagában egy világgyetem. Lépcsőházak, irodák, műhelyek rendszere, a legtöbb helyen tágas és világos, néhol zegzugos – az Audi elmúlt évtizedek alatti viharos növekedésének tükörképe. Ezt a részleget a 48 éves Wolfgang Hatz irányítja, aki az Audi AG és – 2007. február elsejétől – a Volkswagen-konzern motorfejlesztési részlegének vezetője is egyben.

Audi 1,8L-4V-TFSI

Sorszám: 888
 Löket térfogat: 1798 cm³
 Löket: 84,1 mm
 Hengerek száma: 4
 Hengertávolság: 88 mm
 Főtengelycsapágó: 5
 Teljesítmény: 118 kW (160 LE)
 Forgatónyomaték: 250 Nm
 Audi A3-as átlagfogyasztása:
 7,3 liter/100 km
 Üzemanyag ROZ: 95/91
 Károsanyag-kibocsátási norma: EU IV
 Motorblokk anyaga: szürkeöntvény
 Motorblokk súlya: 33 kg
 A hozzáadott kiegyenlítő tengely és a nagynyomású befecskendező berendezés ellenére a motor súlya 1 kg-mal kevesebb, mint elődjéé.



Szürke padlós emelet, nagy iroda. Ez a CAD-fejlesztők munkahelye, ahonnan a modern motorok gyökerei erednek. Mi is hangzott el négy évvel ezelőtt, az indulásnál a 888. sz. motor fejlesztési tervében „Az új generáció központi feladatáént a nagy teljesítményt és forgatónyomatékokat, a magas szintű futási kultúrát kis fogyasztás mellett, valamint a károsanyag-kibocsátási határértékek szigorú betartását definiáltuk – sorolja Hatz. E célkitűzések gyümölcse az 1,8 literes közvetlen benzinbefecskendezésű turbómotor – mely azon az elven alapszik, amellyel a 2.0 TFSI már komoly sikereket ért el a piacon. Az Audi A3-as és A5-ös modellekben debütáló 1,8 li-

teres TFSI-motorral Wolfgang Hatz szerint az Audinak határozott céljai vannak: „Az Audi már ma a legnagyobb közvetlen benzinbefecskendezésű turbómotorgyártó. Évek óta az a meggyőződés, hogy ez a jövő koncepciója, mint a dízelnél a TDI.”
 A már említett épületkomplexum földszintjén található műhely egy nagy csarnok, teli szerszámgépekkel és mérőeszközökkel. Hatz kézfogással üdvözlöli a szerelőket és a TFSI-motor legújabb példányához vezet minket. „Nézze, ez az új fogazott lánc a vezérműtengelyhez” – magyarázza Hatz. – „Ez pedig itt a kiegyenlítő tengely, amelyet áthelyeztünk a forgattyúházba, így csökkentettük a költségeket, valamint optimali-

záltuk a súlyeloszlását. A motorbloknál az akusztika miatt szürkeöntvényt használtunk, a súlya azonban még így is csupán 33 kg lett.”
 Következő munkaállomás: motorellenőrzés. Hangszigetelt fülkék karvastagságú kipufogócsövekkel és vezetékekkel. Az irányítópultnál álló technikus beindítja a szabályozót, s a monitoron láthatjuk, hogy csak 6500 fordulatszám/percnél áll meg. A biztonsági ablakon keresztül látszik, hogy 950 fokos kipufogógáznál a könyökcső vörös lesz. Ez 118 kW teljesítményt (160 LE), 250 Nm-es forgatónyomatékokot jelent már 1500-as fordulatszám mellett – kommentálja Hatz. „Az új 888-as motorunk az



A modern technika nagy örömet szerez. Ez a mottója Johannes Köbler (44) újságírónak, aki az írott sajtóban ugyanolyan otthonosan mozog, mint a tévében és az interneten. 15 éve kíséri figyelemmel az autóipar fejlődését.

ügynevezett «downsizing», azaz méretcsökkentés elve alapján készült. A teljesítménye megegyezik a pár évvel ezelőtti hathengeres teljesítményével, ám a fogyasztása jelentősen csökkent.

Új fejlesztés

Az alacsony fogyasztás – amely az Audi A3-asnál 7,3 liter/100 km – a feltöltés és az FSI közvetlen befecskendezés kombinációjának köszönhető. A vízhűtésű turbófeltöltő juttatja a leve-

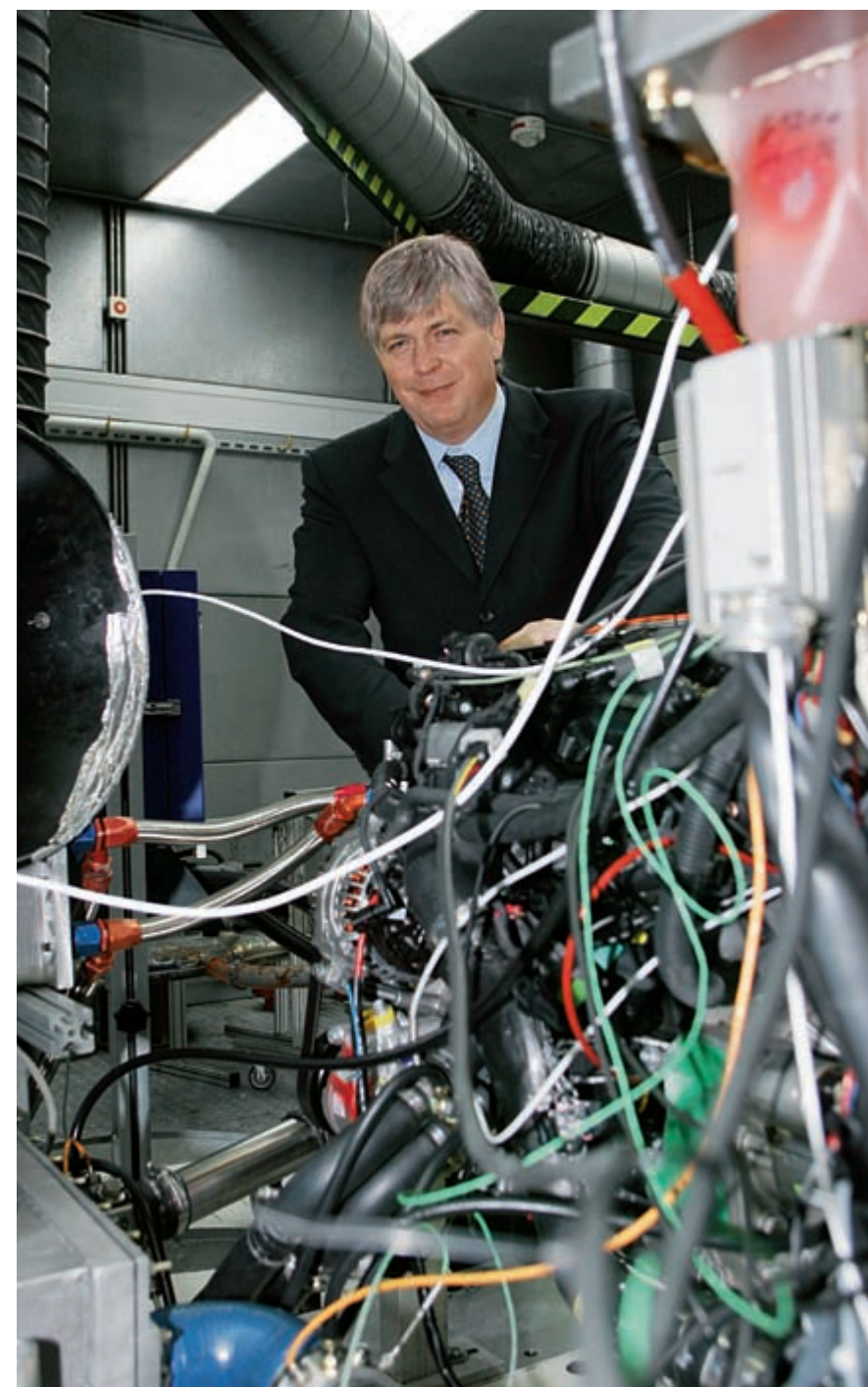
gőt az égéstérbe, egy újonnan fejlesztett befecskendező rendszer pedig az üzemanyagot, mégpedig 150 bar nyomáson. A két technológia tökéletes kombináció, hiszen a közvetlenül befecskendezett benzin hűti az égéstér, így a tervezők megnövelhették a motor sűrítési arányát. Az Audi az R8 sportautóval már bebizonyította a világnak, hogy mekkora erő érhető el a TFSI-technológiával. „Valójában ezeket a technikákat már a kezdetektől tervbe vettük” – meséli Hatz csillogó

szemekkel. – „Az előző, szintén sikeres generáció koncepciója 1972-re nyúlik vissza. Az elmúlt 35 év kihívásainak eleget téve ezt a koncepciót folyamatosan továbbfejlesztettük. Majd elérkeztünk egy ponthoz, ahol jobban megérte egy határozott vonalat húzni, így született meg a Global Engine motorcsalád. Ilyen lehetőség nem sokszor adódik, főleg mivel ez a lépés több száz millió euróba került.”

Az Audi számára az 1,8 TFSI stratégiai fontos lépés volt a világpiacra. Hatféle variációját forgalmazzák majd a világ számos országában, s ezek a teljesítményt tekintve széles spektrumot fednek le. A győri AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. és a vadonatúj, a kínai Dalianban lévő Volkswagen-motorgyár is készen áll az új erőforrás gyártására. „Viszonylag gyorsan szeretnénk elérni az egymilliós darabszámot. A 888-as szám Kínában amúgy is szerencseszámnak számít.”

Valódi öröm

Az épület kapuja előtt egy fehér Audi S3-as áll, 2.0 TFSI-motorral, 195 kW



teljesítménnyel (265 LE). „Ez az autó valóban örömet tud szerezni az embernek” – mondja Hatz, miközben beül a volánhoz. „Mindössze 5,7 másodperc alatt gyorsul fel 100 km/órás sebességre! Ez a teljesítmény a legtöbb hathengerest megizzasztja. Nagyon tetszik a sportos hangja, habár

erre még rátehetnénk egy lapáttal. Majd meglátjuk...”

Visszagurulunk az udvarra. Hatz kiszáll a kocsiból és rágyújt egy szivarra, mielőtt a következő találkozójára siet. Hogy még jobb motorokat gyártsanak egy még sikeresebb jövő számára.



Hajtásképletek

Saját szakterületükön mindannyian vérbeli profik, a világ legjobbjai között vannak. Günter Fröhlich az Audi Hungaria Motor Kft. termelésért felelős ügyvezető igazgatója, míg a közismertebb nevükön „Lázár-fivérek” – vagyis Vilmos és Zoltán – a fogathajtás honi apostolai. Csapjunk a lovak közé! SZÖVEG: SZABÓ RÓBERT, FOTÓ: FOTÓGYÁR



A helyszín egy hangulatos, patinás részleteket felvonultató győri cukrászda, friss kávé gőzölög, a tálcán ropogós sütemények. Az asztalnál a három úriember szinte farkasszemet néz egymással, noha nem rivalizálnak, tekintetük árulkodik: mindannyian tudják magukról, hogy saját szakterületükön a világ legjobbjai közé tartoznak. A lovak és a lóerők szinte szervesen átszövik életüket, az idén 60 esztendőes Günter Fröhlich például 26 éves kora óta áll az AUDI AG alkalmazásában, bábáskodott a magyarországi telephely kiválasztásánál, Lázár Vilmos és Zoltán pedig sráckoruktól kezdve gyönyörűséges paripák között éltek mindennapjaikat.

Günter Fröhlich: Gyermekkoromban az volt az álmom, hogy egyszer legyen egy saját lovam – tesz kezdésként mintegy vallomást, kétségkívül elégedett mosolyt csalva ezzel a Lázár-fivérek arcára. – Mondtam is a szüleimnek, hogy ha kell, sok mindenről lemondok, csak teljesüljön a vágyam. Sajnos, aztán ez egy beteljesületlen álom maradt...

Szabó Róbert: Gondolom, azért nem csügged, hiszen lóerőben kifejezve mégiscsak giganti-

kus ménest irányíthat. Kérem, ejtsen ámulatba minket néhány sarokszámmal!

G. F.: Közel 7000 erőforrás készül az Audi Hungariánál naponta. Ha átlagban 150 lóerővel számolok, akkor az több mint egymillió lóerő naponta.

SZ. R.: Mennyi időbe telik egy-egy motor elkészítése, komplett gyártása?

G. F.: Ezt hajszálpontosan tudjuk, hiszen ez egy olyan mutató, amellyel egyúttal saját sikerességünket is mérhetjük. A legkisebb motorok esetében az összeszerelés kezdete és a kész motor ellenőrzése között kevesebb mint egy óra telik el. Ha azt az időt is számoljuk, ami az összes komponens előállításához szükséges, akkor persze ez az idő a többszöröse.

SZ. R.: Ha a lótenyésztés és fogathajtás területén nem is beszélhetünk ennyire konkrét adatokról, bizonyára megvannak a speciális koordináták, amelyek mentén si-

„Közel 7000 erőforrás készül az Audi Hungariánál naponta. Ha átlagban 150 lóerővel számolok, akkor az több mint egymillió lóerő naponta.”

Audi valvelift system

Az Audi legújabb technológiai fejlesztésének eredménye a valvelift system. A új szelepemelő rendszer az Audi vezetője számára élvezetesebb autózást tesz lehetővé, jóval kedvezőbb üzemanyag-fogyasztás mellett. Az új megoldás lényege a szelepemelés kétfokozatú szabályozásában rejlik. A rendszer működtetését közvetlenül a vezérműtengelyen oldották meg, amely a szelepnitási görbék kialakításával kínál jelentős előnyöket. Az Audi valvelift system a szívóoldali vezérműtengelyeken úgynevezett „bütyökegységekkel” dolgozik, amelyek axiális, azaz tengelyirányban elcsúsztathatóak. Közvetlenül egymás mellett két különböző bütyökprofil helyezkedik el, az egyik a kisebb, a másik a nagyobb szelepemeléshez szükséges. A szívószelepek a görgős szelepemelőkön keresztül, a pillanatnyi terhelési állapot szerint vezérelhetők.



László Vilmos és Zoltán

Magyarországon csak „László-fivéreként” ismeri őket a közvélemény. Édesapjuktól örökölték a lovak és a fogathajtás iránti szeretetüket, aki évekig fontos szerepet töltött be a magyar lósportvezetésben. Ketten együtt tizenkétszeres fogathajtó-világbajnokok, mindketten 6-6 aranyérmet nyertek. A sport mellett az üzleti életben is sikeresek, saját lovasparkot működtetnek, továbbá egy magyar élelmiszerlánc társtulajdonosai.

keresen haladhatnak. A tucatsny világbajnoki cím és a nemzetközi elismertség vélhetően páratlan garancia.

László Vilmos: Fröhlich úrral közös bennünk a lovak iránti gyermekkori rajongás, vágyakozás, amelyet édesapánk által valahol mélyen a génjeinkben hordoztunk és hordozunk a mai napig. Zoli négy-én tízesztendő voltam, amikor először találkoztunk lovakkal, attól kezdve már nem volt megállás. Elsajátítottuk a lovaglás ismereteit, később pedig megismerkedtünk a fogathajtással, mint az egyik legradicionálisabb és legsikeresebb magyar műfajjal. Természetesen a mi szakmánkban is megvannak azok az alapfeltételek, amelyek nélkül nem lehetnének ilyen sikeresek, azonban a gépek helyett itt a hús-vér lovaké a főszerep.

László Zoltán: Volt Romániában egy ménes, amelyet annak idején még hazánkból hajtottak

el. Ez a Fogarasi ménes. Korábban soha, senki sem versenyzett onnan származó lovakkal, de mi, miután rátaláltunk erre a nemes vérvonalú, kiváló genetikai adottságokkal rendelkező ménesre, szisztematikus tenyésztés és munka árán világbajnokok lettünk velük. A sikereink aztán olyan népszerűvé tették a ménest, hogy azóta mi sem tudunk onnan vásárolni.

SZ. R.: Emberek, lovak, sikerek – látszólag elválaszthatatlan tényezők, fogalmak. Hiába az ultramodern gépesítés és a komputertechnikán alapuló tökéletes logisztika, vélhetően a motorgyártásban is az emberek játsszák a döntő szerepet?

G. F.: Ez pontosan így van. A győri Audi-bázison például több mint ötezer ember dolgozik, ebből több mint négyezren a motorgyártás területén. Kiemelkedően fontos a munkatársakkal való jó

összhang és a feladataink iránti rajongás, megállottság, hiszen, ha csupán kötelezően elvégzendőnek tartanánk mindazt, amivel foglalkozunk, nem lehetne sikereket elérni. Töretlen motivációra van szükség, ugyanis a gép csak egy darab vas, amely magától el sem indul. A végtermék lelke, színvonala attól függ, hogy milyen emberek dolgoztak vele, mennyire törekedtek a tökéletességre. Meg kell lenni bennük az akaratnak, hogy nap mint nap kiválóan teljesítsenek. Mint ahogy a fogathajtók szeme előtt sem az a cél lebeg, hogy egyszerűen csak kocsikázzanak egyet, az Audi sem „csak” motorokat akar gyártani, hanem a legjobb motorokat, legyen az négyhengeres, 105 lóerős, vagy V12-es, 500 lóerős.

L. V.: Ahogy például az Audira jellemző, hogy a legjobbat akarja, mi is minden körülmények között a maximumra törekszünk. A hibátlan csapatmunka nálunk is létfontosságú.

Ott vannak például a segédhajtók, akik nap, mint nap foglalkoznak a lovakkal, de a főszereplők, persze, mégiscsak a lovak. Érzelmek vannak, elfáradnak, lelkesednek és meghálál-

átragadhat a lóra, lovakra, s meghatározhatja a teljesítményt. A lovat sosem lehet legyőzni!

L. Z.: A fogathajtás olyan, mint az autósport. A legjobb pilóta sem megy semmire a

rossz autóval, és a leggyengébb képességű versenyző sem ér el semmit a legjobb masinával. A megfelelően felkészített lovak mellett a kocsiszemélyzetének összhangja is elengedhetetlen. A hajtónak

például abban van a legnagyobb szerepe, hogy ki tudja választani azokat a lovakat, amelyek alkalmasak a feladatra. Ezekből ki képezzük a legjobbakat, ami több esztendő munkája. Aztán jöhetnek a versenyek.

SZ. R.: A fogathajtásban létezik amolyan csúcsverseny, olyan derbi, ahol egyszer mindenképpen indulni kell?

L. V.: Igen, ez az aacheni viadal. Ez egy nagy hagyományokkal rendelkező, meghívásos verseny, ahol a maratonhajtást például 60-70 ezer néző figyeli a helyszínen! A világranglistát egyébként mi, magyarok vezettjük, megelőzve Németországot és Hollandiát.

SZ. R.: Ami a László-fivérek számára Aachen, az az Audinak a Le Mans-i 24 órás autóverseny. Siker itt, siker ott, ráadásul egy dízelmotoros versenyautóval.

G. F.: Az Audi folyamatosan tökéletesíti a dízelmotorjait, hogy a vevők elvárásait ne csak kielégítse, de túl is szárnyalja azokat. A világ egyik legnagyobb presztízsű versenyén a nagyközönség előtt nyitott a márka új távlatokat a motor-

Günter Fröhlich

Az idén 60 éves gépészmérnök már a győri telephely kiválasztásában is fontos szerepet töltött be. Élete a motor, pontosabban a motorgyártás, de a magánéletben szívesen vitorlázik, és gyermekkorában a lovaglás is vonzotta. Hűséges típus, 1973 óta dolgozik az Audinál, 2004-től az Audi Hungaria termelésért felelős ügyvezető igazgatójaként.



sportban. A tizenkét hengeres TDI-motor azzal kerekedett a riválisok fölé, hogy jobb fogyasztásának köszönhetően kevesebbszer kellett kiállnia a boxba, a megtakarított idő a 24 óra végén pedig aranyérmet hozott.

L. Z.: Az Audi tényleg nagyszerű versenyautót épített a Le Mans-i viadalra, de azért mi sem szerénykedhetünk a kocsiainkkal. Bizonyára kevesen tudják, hogy egy modern versenyszerkezet manufaktúrális gyártásban, az egyedi igények, a hajtók és segédhajtók testméretének figyelembevételével készül; hogy mindegyik kerekét tárcsafék lassítja; s hogy a négy lóval és a háromfős legénységgel együtt 3,2 tonnás fogat acélszerkezetének 40 km/órás tempónál ki kell bírnia egy lebetonozott oszloppal való ütközést!

SZ. R.: Fröhlich úr, számtalan jobbnál jobb erőforrás gyártását irányítja, de azért nyilván van kedvence a palettáról.

G. F.: Természetesen van, mégpedig a hathengeres FSI-motor. Ennek a motornak szerintem példáulértékűek a tulajdonságai: a teljesítménykarakterisztikája, a hangja és a fogyasztása. A sors enyhe iróniája, hogy a szolgálati autóm orrában egy V6-os TDI-dízelmotor duruzsol...

SZ. R.: A fogathajtók számára is a motor a legfontosabb, vagy netán a hajtásképlet?

L. V.: Szerintem a lóerőben kifejezhető teljesítmény másodlagos. Számunkra sokkal fontosabb az összkérékhajtás biztonsága és a prémiumminőség. Hogy miért éppen Audival járunk? Nos, mert nem csupán A pontból B pontba szeretnénk eljutni, hanem valami többre vágyunk, amelyet ettől a márkától meg is kapunk. Ezáltal a fogathajtáshoz hasonlóan a volán négykarikás emblémája mögött is elmondhatjuk magunkról, hogy egy lépéssel a világ előtt járunk...

TERMÉSZET ERŐ

A 12 milliomodik motor

2006-ban elkészült a 12 milliomodik motor az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.-nél. A jubileumi erőforrás egy hathengeres, 3,2 literes közvetlen befecskendezésű, 188 kW teljesítményű (255 LE), FSI-technológiájú Otto-motor volt. A motort ezt követően az AUDI AG neckarsulmi gyárában, egy Audi A6-osba építették be. 2006-ban 1 893 600 négy-, hat-, nyolc- és tízhengeres Otto- és dízelmotor készült az Audi Hungariánál, amelyeket világszerte a Volkswagen-konzern járműgyáraiba szállítottak ki. A motorokat az Audi, a Volkswagen, a SEAT és a Skoda márkák több mint 30 modelljébe építik be. A motorválasztékot és darabszámot tekintve az Audi Hungaria a világ harmadik legnagyobb motorgyára.



Csak természetesen

Az Audi Hungaria nagy gondot fordít a környezetkímélő termelésre, s kerüli a felesleges hulladék előállítását. A vállalat célja, hogy csökkentse a környezetszennyezést, védje a természeti erőforrásokat, és megfelelően járjon el a felhasznált anyagokkal, beleértve ezek környezetbarát feldolgozását. A környezettudatos magatartás mellett a vállalati stratégia részét képezi a munkatársak megfelelő informálása és a legkorszerűbb technológiák alkalmazása is. A vállalat az Európai Unió rendeletének megfelelően bevezette az EMAS-szabványra épülő környezetmenedzsment-rendszert. Az Audi Hungaria 2006-ban átvehette az EMAS-díjat, amely a környezetvédelmi teljesítmény javításáért tett intézkedések és azok sikeres kommunikációjának elismerése.



Ugrás... a jövőbe

Mottó: „...valami ebbe az irányba vitt, talán csak az ismeretlen, az új kihívások, a kaland, ami mindig fontos és meghatározó élménye az életemnek”

Újfehértón születtem a Liliom utcában. Ha regényíró lennék, ennek biztosan nagy jelentőséget kellene tulajdonítanom: egy kisváros, ahol se fehér, se másilyen tó nincs. Már gyerekként próbáltam kitalálni, honnan a név. Senkinek sem volt válasza rá, míg egyszer azt hallottam, hogy az a szikes mező, ahol az iskolai akadályversenyeket is tartottuk, valójában egy kiszáradt tó, amely madártávlatból egy lány alakját rajzolja ki.

Egy furcsa történet tárult a szemem elé, amelyben egy lány belevetette magát a fehér tóba bánatában, de olyan szép volt, hogy a tó szerelmes lett belé, és addig hullatta könnyeit, míg teljesen ki nem száradt. Ennek a tónak a partján nevelkedtem.

Szüleim elmesélése alapján már egészen kicsi koromtól határozott gyerek voltam, és bár iskoláskoromig mindenben a bátyámat utánoztam – azt mondtam, amit ő mondott, kedvenc szórakozásom a foci volt, nekem is komoly gombfocigyűjteményem lett, s az utca srácaival autós naptárakat cseréltem – az iskolát már én választottam meg. Zenetagozatos osztályba akartam járni, és az volt a kívánságom, hogy zongorát tanulhassak. Példaképem Fisher Annie lett, akit – mint később megtudtam – egyik utolsó magyarországi koncertjén Nyíregyházán élőben is láthattam. A nagyapám a telitalálatos totónyereményéből vett nekem egy bécsi zongorát, amellyel aztán éjjel-nappal gyakorolhattam.

Aztán egy furcsa betegség kicsit átfestette az elképzelt jövőt. Miután meggyógyultam, az orvos elrendelte, hogy

tornázzak rendszeresen, mert túlságosan gyenge, görbe kislány voltam, így hát elkezdtem balettozni. Felkerültem a Balettintézetbe Budapestre, és kezdetét vette a nagy vándorlás, távol a szülőföldtől, ami a mai napig tart, egyre messzebbre rajzolva meg az utat.

A Balettintézet rúdja mellől 15 évesen egy filmrendező térített el. Balogh Zsolt a készülő filmjéhez az intézetben talált meg, és bízta rám az Évszázad csütörtökig tart című film főszerepét. Pár héttel a próbafelvétel után már a Festetics-kastély termeiben, százafordulós ruhában játszottam egy, amolyan Rómeó és Júlia legendájához hasonló szerelmes történetben. Életem egyik legizgalmasabb kalandja

„Bár még évekig a Balettintézet termeiben gyakoroltam szenvedélyesen, tudtam, hogy ezzel a véletlen kalanddal megpecsételődött a sorsom: színésznő lesz belőlem.”

volt, és bár a forgatás minden napját nagyon élveztem, sohasem gondoltam, hogy ilyen sikeres lesz a film, és benne én mint színésznő. Megkaptam az év legjobb színésznője díjat érte, amit egy 16 éves lánynak ritkán ad a szakma. Bár még évekig a Balettintézet termeiben gyakoroltam szenvedélyesen, tudtam, hogy ezzel a véletlen kalanddal megpecsételődött a sorsom: színésznő lesz belőlem.





Marozsán Erika színésznő

Egy kisvárosból, Újfehértóról származik. Hatévesen kezdett zongorázni, és a zenével való kapcsolata egész életében megmaradt. Elvégezte a Balettintézetet, a Színművészeti Főiskolát, de „Szakíts, ha tudsz” című lemeze és élő koncertjei remek énektudását is jelzik. Ma szabadúszó színészként dolgozik. A One Day Crossing című filmjét Oscar-díjra is jelölték a legjobb rövidfilm-kategóriában.

Fontosabb filmjei: Béketárgyalás, avagy az évszázad csütörtökig tart (1989), Rám csaj még nem volt ilyen hatással (1993), Esti Kornél csodálatos utazása (1994), Szelídek (1996), Pannon töredék (1998), Szomorú vasárnap (1999), One Day Crossing (2000), Előre! (2001), Rokonok (2005)

Így hát titokban felvételiztem a Színművészeti Főiskolára, ahol Horvai István és Kapás Dezső legendás színésztanárok osztályába kerültem. A főiskola éve alatt persze állandó dilemmát okozott, hogy jól döntöttem-e, amikor otthagytam a klasszikus balettet, hiszen akkor már végzett balett-táncosként az Opera színpadán állhattam volna, talán mint szólista. De nem tudtam megmászni a döntésemet, valami ebbe az irányba vitt, talán csak az ismeretlen, az új kihívások, a kaland, ami mindig fontos és meghatározó élménye az életemnek.

Mint végzett színész, az Új Színház társulatába kerültem, ami a nevéhez híven valóban új volt. Székely Gábor alapító igazgató nélkül az ország legjobb színészeivel, rendezőivel, zeneszerzői-

vel, díszlet- és jelmeztervezőivel hozott létre egy társulatot. Az ország akkori politikai bizonytalanságai miatt aztán a társulat négy év után megszűnt. Ezzel egy időben történt, hogy egy német rendező

„...már hozzászoktam, hogy egy idegen országban, kultúrában fogadtassam el magam, idegen nyelven tanuljak és játszom.”

ző kiválasztott a filmje főszerepére, és a német-magyar koprodukcióban készült Szomorú vasárnap Ilonája lettem. Bár nagyon rossz volt a színházi társulat szétesését megélni, talán ez is hozzásegített, hogy egy hosszabb németországi kalandba fogjak.



A film német és nemzetközi sikerét követően egymás után kaptam a német mozi- és tévéfilm-felkéréseket. Olyan nagyszerű színészekkel dolgoztam együtt, mint Joachim Król, Ben Becker, Rufus Beck, Katarina Böhm. Majd egy amerikai rövidfilm elvitt egészen az Oscar-díjátadó gálára is. A híres vörös szőnyeg, a gála és a ceremónia utáni bálon túl az tette emlékezetessé az eseményt, hogy Hollywood egyik legnagyobb, magyar származású producere, Andy Vajna és barátnője meghívtak a házukba, hogy töltssem náluk azt a néhány napot, amelyet Hollywoodra szántam. Csodálatos néhány nap volt. Nemcsak vendégszeretettel ajándékoztak meg, hanem Andy egy fenséges vacsorát is főzött a tiszteletemre.

Ezt követően még néhány évnek kellett eltelténie, hogy visszatérjek az Egyesült Államokba. A Szomorú vasárnap amerikai forgalmazása után mégis sor került rá. Bár akkor már hozzászoktam, hogy egy idegen ország-

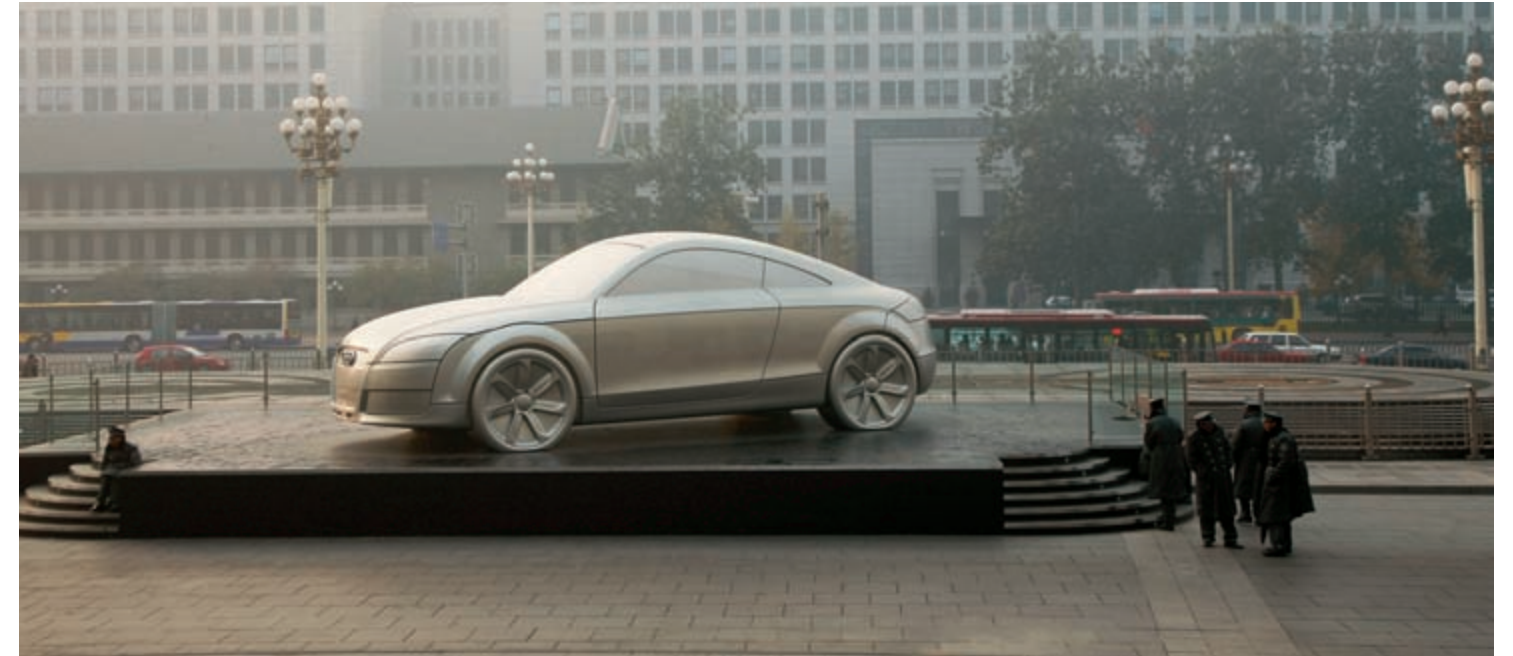
ban, kultúrában fogadtassam el magam, idegen nyelven tanuljak és játszom. Németországban úgy kellett helytállnom, hogy kezdetben egyetlen szót sem beszéltem németül, és amilyen gyorsan csak lehetett, meg kellett tanulni a nyelvet – de arra nem gondoltam, hogy a tengerentúlra is elsodor az élet. Amerikában aztán egy igazi legendával, Robert Bentonnal forgattam, aki többek között a Kramer kontra Kramer film rendezője és Merlyl Streep felfedezője volt.

Ami mégis megnyugtató, és valóban különös, hogy ha az ember elkerül a saját fészkéből, és a világ különböző pontjain dolgozik, a mi szakmánkban mégis ugyanolyan emberekkel találkozunk, ugyanazok a kérdések és problémák foglalkoztatják őket, ugyanúgy látják az élet szépségét és nehézségét. No és mit gondolok a sikerről? Fontos a siker, a kitüntetések is, én is büszke vagyok rájuk, de a legnagyobb siker, ha egy színészt a rendező újra hív, újra vele akar dolgozni...



Audi TT világhódító körúton

A német innováció szimbólumaként tavaly a Németországban megrendezett futball-világbajnokság ideje alatt Berlinben, később Pekingben is kiállították az Audi TT mintájára készült szobrot. A 10 tonnás, 10,2 méter hosszú, 3,25 méter magas és 4,5 méter széles makett az eredeti modell közel háromszoros, méretarányos mása.





Az *Audi* vonzereje

Mindketten nagymesterei az interjúnak, mégsem ugyanaz a szakmájuk. Olaf Kupke az Audi Hungaria személyügyi ügyvezetőjeként a munkaadót képviselve naponta hoz több ezer munkatársat érintő döntéseket, míg Szellő István milliókat tájékoztat naponta az RTL Klub híradósaként. Ami közös bennük: hitelesek, és értenek az emberek nyelvén. SZÖVEG: RADNAI PÉTER, FOTÓ: FOTÓGYÁR



PRadnai Péter: Három éve együtt mentünk Istvánnal Paul McCartney koncertjére Prágába egy Audi A6-ossal. Pesten elszundítottam, majd rövid alvás után Prágában ébredtem. Így vezet ő. De hogyan vezet ön?

Olaf Kupke: Bevallom, én is szeretem a sebességet, szeretem a gyors autókat, a gyors motorokat, ilyen szempontból tipikus Audi-vezető vagyok.

R. P.: Mi az első emlékü az Audiról?

O. K.: 16 éves voltam, amikor a velem egyidős barátom apja vett egy 200-as turbó Audit, velűrkárpitozással. Gyönyörű volt az az autó. Annak idején először éreztem igazi vonzalmat egy autómárka iránt. A másik élményem ami eszembe jut, amikor 1985-ben egy sárga, régi 100-as Audival gurultunk feleségemmel az esküvői szertartásunkra.

Szellő István: Az Audit egyetemistaként Prágában ismertem meg, akkor mutatták be a quattro-hajtású változatát. Már akkor nagyon megtetszett ez a márka, dinamikussága, sportossága.

R. P.: Olyan lelkesedéssel, csillogó szemmel beszélnek az autókról, mintha egy csinos nőről beszélnének. Az Audi vajon nőies vagy férfias?

SZ. I.: Ez alapvetően szín- és motorfüggő. Egy téglavörös Audiról biztosan egy vöröshajú szépség jutna eszembe... De komolyra fordítva, összességében azt gondolom, hogy az Audi igazán férfias autó.

O. K.: Úgy gondolom, hogy a különböző Audi-modellek különböző karakterrel bírnak. A dinamizmus, a sportosság, az elegancia és a harmónia mindegyiknél más-más arányban jelenik meg. Személy szerint szeretek sportos modelleket vezetni. Gyakran a rádiót sem kapcsolom be útközben, csak hogy az autó hangját élvezhessem.

R. P.: Két éve él Magyarországon. Mit tudott az országról, mielőtt ideérkezett?

O. K.: Egy német ember számára különleges jelentősége van Magyarországnak. Elsősorban az 1989-es határnyitásnak köszönhetően. Ezt személyesen is átéltem és nagyon mély érzéseket váltott ki belőlem. Nagyon emberinek tartottam az akkori magyar kormány merész tettét, hiszen a szocialista blokkból elsőként nyitotta meg az

„A magyar munkatársaimban közvetlen, barátságos embereket ismertem meg.”



Szakképzés

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. évek óta együttműködik a győri Lukács Sándor Szakképző Iskolával, hogy megfelelő képzettségű szakemberek végezhesenek az iskolában, akik később a vállalat szakember-utánpótlását is jelenthetik. Ennek egyik módja a duális szakképzés, melyet az oktatási intézmény tanárai, valamint az Audi Hungaria szakemberei együtt dolgoztak ki és vezettek be. A vállalat az együttműködés keretein belül egy szakképző központot alakított ki. A tanulók a képzési idő alatt, jövőorientált munkakörnyezetben megismerkedhetnek a gyakorlati folyamatokkal, továbbá innovatív technológiájú ipari berendezéseken fejleszthetik tudásukat, amely nagy segítséget jelenthet későbbi szakmai pályafutásuk során. A fémfeldolgozó szakmák tanulói a szakmai gyakorlatot is elvégezhetik az Audi Hungariánál, s a közel öt hónap alatt különféle munkaállomásokon kapcsolódhatnak be a termelésbe. A szoros együttműködés jegyében az Audi Hungaria támogatja a szakiskola tanműhelyének korszerűsítését is, melynek köszönhetően Audi-specifikus munkaállomásokat alakítottak ki. A tanulók így nemcsak a járművek alkatrészeit és a motort tanulmányozhatják, hanem elsajátíthatják a legfontosabb fogásokat is. Az elmúlt tanévben több mint 80 tanuló vett részt a duális szakképzésben.



Szellő István

Lehet pást vagy parkett, megállja a helyét. Párbajtőrözőként juniorválogatott volt, „junior” tévésként pedig a prágai Károly Egyetemen tanult. Később, már „felőttként”, a bársonyos forradalom idején többek között Dubcekkal és Havellel is interjút készített. Külpolitikai tudósítóból lett híradós – előbb az MTV-nél, majd 1994 óta az RTL Klubnál. Többszörös Nívódíjas, Magyarország egyik legismertebb televíziós személyisége. Két fia van.

ország határait. Turistaként korábban is jártam Budapesten, de amióta itt élek, tudom, hogy a főváros csak egy kis része az országnak. Itt-tartózkodásom alatt megtanultam még jobban tisztelni a magyarokat.

R. P.: Személyügyekkel foglalkozik, ebből adódóan önnek különösen intenzív kapcsolata van a magyarokkal. Hamar sikerült megtalálni a közös hangot? Érezhetők a kulturális különbségek az együttműködés során?

O. K.: A magyar munkatársaimban közvetlen, barátságos embereket ismertem meg. Sokat segített az a nyitottság is, ahogy fogadtak: éreztettké velem, hogy szívesen látnak a csapatban.

R. P.: Az RTL Klub megalakulásakor sok külföldi jött ide, hogy „megtanítsa a magyarokat tévézni...”

SZ. I.: Amikor elindult az RTL, belga szakemberektől tanultuk meg a kereskedelmi televíziózás alapjait, bár nálunk is voltak a szakmának hagyományai, igaz teljesen mások. A belga kollégák is azt mondták: a magyarokkal nagyon könnyű szót érteni és együttműködni. Egyetértek Kupke úrral abban, hogy befogadó ország vagyunk, valóban nincsenek fenntartásaink a külföldiekkel szemben.

R. P.: Kupke úr, hogyan tudták elfogadtatni a munkamódszereiket, mivel tudták motiválni a munkatársaikat?

O. K.: Meg vagyok győződve arról, hogy a motiváció alapja a tisztelet. Kellő tiszteletet igyekeztem tanúsítani munkatársaim iránt, csak így tudom motiválni őket. Amikor az Audi Magyarországra érkezett, egy teljesen új gyárat hozott létre, új innovatív termékekkel, modern gyártástechnológiák alkalmazásával és korszerű munkakörülményekkel. Érdekes feladatokat és vonzó munkahelyeket kínált a magyar szakembereknek. Fontos motivációs eszközünk, hogy kiváló munkatársaink számára folyamatos fejlődési lehetőségeket kínálunk. Sokat elárul az a tény, hogy munkatársainknak mindössze 1,7%-a volt betegszabadságon 2006-ban, ezzel előkelő helyen állunk a magyarországi vállalatok között.

SZ. I.: A motiváció a mi szakmánkban a hitelességgel egyenlő. A hosszú évek során sikerült hitelessé válnunk, nem véletlen, hogy az RTL Klub híradóját nézik legtöbben. Számomra a legerősebb motiváció, ha a nevem hosszú távon összekapcsolódik a naprakész hírekkel. Amikor hazamennek az emberek, és bekapcsolják a televíziót, elég csak a hangomat hallani, akkor is pontosan tudják, hogy melyik csatornára kapcsolnak. Egy híradót természetesen nem elsősorban a műsorvezető miatt néznek, de mi is fontos részei vagyunk a csapatnak. Amikor az étteremben elkészítenek egy fejedelmi ételt nem mindegy, hogyan szolgálják fel. Ilyen a híradó is. Nagyon fontos az elkészítés, de ugyanolyan fontos a tálalás.

O. K.: Nálunk is nagyon erőteljes a csapat-szellem. Az évek során az Audi Hungaria kemény munkával, és elhivatottsággal érte el azt, hogy a Volkswagen-konzern legnagyobb motorgyárává váljon. Az elért siker összekovácsolta a győri csapatot.

R. P.: Milyen az Audi-vásárló?

O. K.: Nem könnyű pontosan meghatározni. Büszkék vagyunk arra, hogy az Audi-modellekkel különböző vásárlói igényeket is ki tudunk elégíteni. Az Audi által képviselt értékek a sportosság, progresszivitás, szofisztikáltság.

R. P.: Szerintem ezek a tulajdonságok érvényesek István cégére is. És ha már itt tar-

tunk, maga a márka mennyire hiteles a vásárlók, a nézők számára?

SZ. I.: Két nemzetközi márkáról beszélünk, mind a kettő prémiumminőségű terméket ad el, csak más a termék funkciója. A kiváló minőség a hitelesség alapja. A cég tesz hitelessé engem, én teszem hitelessé a céget. Mindkét terméket, az RTL-t és az Audit is szívesen ajánlom bárkinek. Az én feladatom, hogy a híreket eladjam a nézőknek. Az Audi Hungaria számára az a siker, hogy 2006-ban ismét rekordot ért el a motorgyártás területén. Számomra az a siker, ha az RTL híradójából tájékozódnak a legtöbben.

O. K.: A hitelesség az Audi számára is nagyon fontos. Magyarországon hiteles munkaadóként jelenünk meg és hiteles gazdasági szereplőként



Olaf Kupke

Rajong az autókért, a sebességért. A karlsruhei születésű, 46 éves mérnök-közgazdász szereti a sportos modelleket, szabadidejében szívesen pattan motorra, hogy körbejárja a magyar vidéket. 2005 óta az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. személyügyekért felelős ügyvezetője.

Vonzó munkaadó

„A haladás technikája” mottó munkaadóként is érvényes az Audi Hungariára. A vállalathoz évente több mint 3500 pályázat érkezik. Az attraktív termékpaletta és a jövőorientált gyártási technológia innovatív, kihívásokkal teli munkahelyet kínál a fiatal mérnökök számára. A biztos munkahely és a folyamatos fejlődési lehetőség vonzó szempontok a vállalathoz pályázók számára. Az Audi Hungaria nagy hangsúlyt fektet arra, hogy kitűnő diplomás mérnököket és gazdasági szakembereket nyerjen meg leendő munkavállalóként. Az Audi célcsoport-orientált imagekampányokat készít és országszerte jelen van az állásbörzéken is, köszönhetően a folyamatosan fejlődő személyügyi marketingtevékenységnek. A tehetséges munkatársaknak számos lehetőséget nyújt a győri vállalat, hogy már tanulmányaik alatt jó benyomást szerezhessenek az Audi Hungariáról, mint munkaadóról. A közelmúltban alapított Audi Hungaria Intézetek keretei között a hallgatók különböző szakterületekkel működhetnek együtt számos projektben a budapesti Műszaki Egyetemen, és a győri Széchenyi István Egyetemen.

értékelnek bennünket. A hitelesség természetesen a termékeinkben is megjelenik, mindig a legkiválóbb alapanyagokkal és visszakövethető folyamatokkal dolgozunk.

R. P.: 2006 mindkettőjük számára sikeres év volt. Hogyan látják magukat és vállalatukat két év múlva?

O. K.: Az elmúlt évek során a régió legnagyobb munkaadójává váltunk, közel 15 000 ember kötődik vállalatunkhoz. Az Audi Hungaria teljes értékű tagja az Audi-konzernnek. Szeretnénk tovább fejlődni és szeretnénk új területeken is előrelépni. A személyügyi területén például egy győri középiskolával együttműködve elindítottuk a duális szakképzést, amelyet egész Magyarországon szeretnénk elterjeszteni. Természetesen nemcsak a középiskolákkal, hanem az egyetemekkel is intenzíven együttműködünk, hogy időben kapcsolatot tudjunk teremteni a jövőbeni munkavállalókkal.

Másik konkrét célunk, hogy növeljük azoknak a magas képzettségű magyar szakembereknek a számát a vállalatnál, akik nemzetközi feladatokban, a konzern külföldi gyáraiban is kipróbálhatják tehetségüket.

R. P.: A híradóból szakmailag nehéz továbblépni, ezért inkább azt kérdezném, hogy két év múlva milyen autóban ülne legszívesebben?

„Mindkét terméket, az RTL-t és az Audit is szívesen ajánlom bárkinek.”

SZ. I.: Habár még csak számítógéppel készített képeket láttam az A5-ös Audiról, elképzelhetőnek tartom, hogy szívesen beülnék egy ilyen modellbe két év múlva. Szép, elegáns, sportos kocsinak tűnik, talán nem versenyautó-típus, és még a gyerekeim is beférnek. Kell ennél több?

VONZERŐ MOTIVÁCIÓ

Tudom, mit főztél tavaly nyáron

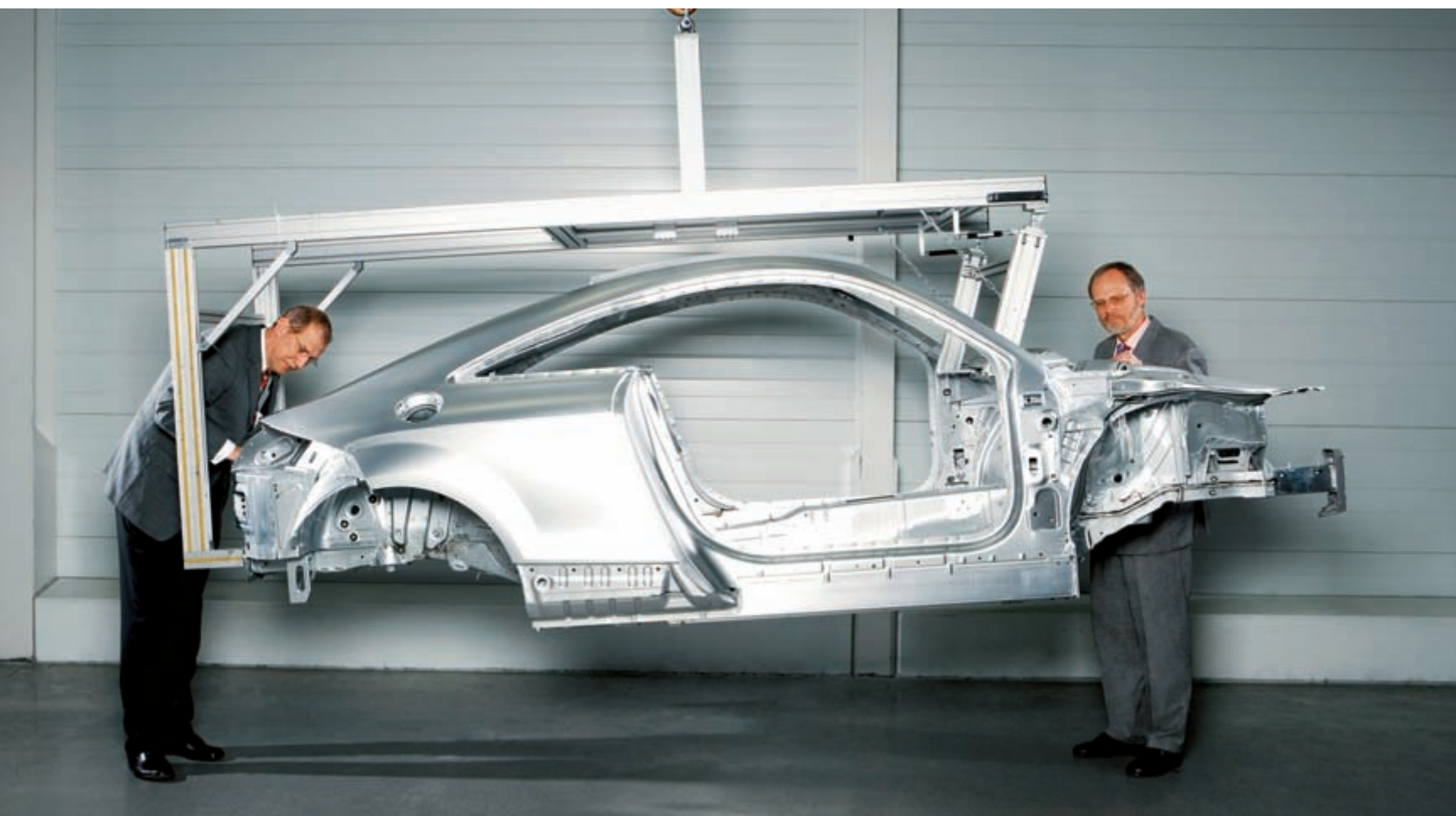
Milyen verseny lehet az, ahol a legvidámabb csapatot díjazzák, a trófea pedig a Vándormerőkanál-díj? Bármennyire is hihetetlennek tűnik elsőre, ez egy Audi-verseny. Igaz, itt elsősorban nem műszaki tudásra van szükség, bár a felkészültséget elismerik. A harmadik alkalommal sorra kerülő Főzőnapon német és magyar kollégák közösen indultak a legjobb szakácsoknak járó díjért. A nyolcvanhat csapat közül végül a minden szempontból legsikeresebb QkuriQ csapat vehette át az áhított Vándormerőkanalat. A vállalat rendszeresen szervez kulturális előadásokat, gyermekprogramokat mozivetítéseket és koncerteket munkatársai számára, az Audi Hungaria Fórumban. Ezek a rendezvények, köztük a Főzőnap is, erősítik a munkatársak kötődését a vállalathoz, növelik motivációjukat, a közös kikapcsolódásról és jókedvről nem is beszélve.



Prof. Dr. Martin Winterkorn a BME-n

Az Audi Hungaria az alapítás óta szorosan együttműködik a magyar egyetemekkel. A legjelentősebb partnerei a győri Széchenyi István Egyetem és a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem. Ennek jegyében Prof. Dr. Martin Winterkorn, a Volkswagen AG Igazgatótanácsának elnöke (2006. december 31-ig az AUDI AG Igazgatótanácsának elnöke) 2006. november 10-én a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen tartott előadást Elektronika a gépjárműgyártásban címmel. Az egyetem 2003-ban tiszteletbeli tanári címet adományozott az Audi egykori elnökének, mely az oktatási intézmény képzési és kutatói munkájának támogatásáért tett törekvéseinek elismerése. A legújabb technológiákról és műszaki fejlesztésekről tartott előadások ösztönzik a hallgatókat arra, hogy jövőbeli munkaadóként ismerjék meg az Audi Hungariát.





Dr. Klaus Koglin (balra) és Frank Dreves az új Audi TT Coupé nyerskarosszériájánál. Könnyű súlyú, 206 kg, kereken 100 kg-mal kevesebb, mint az előző modell esetében

Hibrid karosszéria, könnyed **szériagyártás**

Az Audi az alumínium bevetésével a karosszériagyártásban csúcspozíciót vívott ki magának az autók világában. A könnyűszerkezetes építés fejlesztése azonban még sok lehetőséget tartogat. Az új Audi TT karosszériája egy következő lépés ezeknek a lehetőségeknek a kihasználására és jól szemlélteti, milyen az „intelligens könnyűszerkezetes építés”. SZÖVEG: MICHAEL KIRCHBERGER, FOTÓ: JENS NEUMANN

Amikor 1994-ben az Audi A8 első generációja debütált, nagy feltűnést keltett a könnyűszerkezetes építési koncepció alumíniumvázal, az ún. Audi Space Frame (ASF). Az „EuroCarBody” kongresszusán, vagyis a karosszéria-fejlesztők, -tervezők és -kivitelezők tudásbörzójén, a jövő építési koncepciója az első helyen végzett. Ezt az Audi A2 bemutatkozása követte, mely bebizonyította, hogy az alumínium, mint alapanyag nagyszériás gyártásban is

Viaszkötés

A TT-karosszéria elemeinek összeillesztése külön tudomány, szegecsek, csavarok, ragasztás és hegesztés segítségével. Az acél és az alumínium melegedésénél fellépő tágulási együtthatók különbözőek. Az alumínium alakításához ún. száraz kenőanyag-ra van szükség, mely egy hajszálvékony viaszréteg, súlya nem haladja meg az 1 gramm/ m²-t. Ez a viaszréteg gondoskodik az alumínium súrlódásmentes alakításáról. A fémlemezre felvitt ragasztó kémiai tulajdonságának köszönhetően erős kötést alkot a viasszal.



könnyen kezelhető. A jelenleg aktuális A8-as modellel a négykarikás márka ismét sikert aratott és megkapta az EuroCarBody-díjat. A legújabb Audi A6-ban ötvözték először az alumíniumlemezt az acélkarosszériával. A történet utolsó szereplője a 2006-ban bemutatott Audi TT Coupé, melyet a Roadster követett. Nem meglepő, hogy az Audi 2006-ban a TT-modell jövőbe mutató karosszéria gyártásáért kitüntetést kapott.

Dr. Klaus Koglin, az Audi technológiafejlesztés vezetőjének elmondása szerint ennek a járműkonceptciónak leginkább a hibrid építési eljárás felelt meg. Az alumínium és az acél

kombinációjának eredményeként az Audi TT éppen azokon a helyeken lett nehezebb, ahol szükséges. A tengelyterhelés kedvezőbb eloszlását főként az autó hátsó részébe épített acél eredményezte. A 2+2 üléses sportautó mozgékonyágát az első és hátsó tengely közötti kiegyensúlyozott súlyeloszlás is fokozza. „Az új TT Coupé nyerskarosszériája 206 kg, ami pontosan 100 kg-mal kevesebb, mint az előző modell súlya, pedig a karosszéria mérete nőtt.” – fejt ki Koglin.

A végeredmény optimális feltételeket biztosít a fejlesztőknek. A sportosság alapját a mélyen elhelyezkedő súlypont, a kedvezőbb tengelyterhe-

lési eloszlás és a magas fokú merevség kombinációja adja. A karosszéria 49%-kal merevebb, mint az első generációs TT-modell esetében. Még a Roadsternek is jelentősen megnőtt a csavarodási merevsége (több mint 100%-kal), annak ellenére, hogy hiányzik a stabilitáshoz is szükséges tetőlemez. Az előállítás variabilitását növeli, a költségeket pedig csökkenti, hogy mindkét modell egy gyártóságon készülhet.

Különleges gyártástechnika

A TT-modell gyártása lenyűgözően összetett és meggyőző példája a gyártástechnika és a know-how kapcsola-



tának. Frank Dreves – aki 2007. február 1. óta az Audi AG-igazgatótanácsának termelésért felelős tagja – szerint ez nem egyszerű futószalagos gyártás, hanem az egyes moduláris részlegek összekapcsolása, egyesítése. „Csak ez a módszer teszi lehetővé egy olyan modern anyag, mint az alumínium és egy hagyományos anyag, mint az acél ötvöztetését.” – nyilatkozza Dreves.

A szóban forgó két anyag alapján véve nem tűri meg egymást. A vas és az alumínium az elektrokémiai feszültségi sorban különböző értékekkel rendelkező elemek. Amint egy elektrolit, mint pl. az esővíz, mindkettővel érintkezik, korrózió lép fel. „Az

alumínium korrodálni kezd” – magyarázza Koglin. Ezért válik szükségessé a kötés elválasztása. Az Audi erre a célra ragasztóanyagot használ, amely egyrészt szigetel, másrészt megnöveli a kötés merevségét. A vágási éleket egy PVC anyagú, biztos varratfedéssel zárják le. Az Audi TT gyártásánál túlnyomórészt az A2-es gyártástechnikája szerint jártak el. A gyártósorokat Neckarsulmból Ingolstadtba helyezték át, ami Dreves elmondása szerint „nagyfokú költségmegtakarítást eredményezett a TT gyártásában.” Az alumínium megmunkálása egészen kifinomult munkát igényel. Az ívhegesztésnél egy

ún. „vályúfékvés” szükséges a kiváló minőségű hegesztési varratokhoz. A vállalat ezért ipari robotokat alkalmaz a 98%-ig már automatizált gyártásnál. Az egyik robot magát a hegesztést végzi, a másik pedig a hegesztési kívánt felületet a megfelelő vályúpozícióba helyezi. A karosszéria Dreves minőség szemléletét igazolja. Az Audi TT karosszériájának fényvonala csalhatatlanul tükrözi a kiváló illesztési technológiát, egy autómániás művész-esztéta munkáját sejteti. Dreves és Koglin elmondása szerint az alumíniumot a jövőben is alkalmazni kívánják, az innovatív karosszériagyártás egyik alapanyagaként.



Az 1957-es születésű Michael Kirchberger, újságíró, rendszeresen jelent többek között az „F.A.Z.” autósújságnak, valamint számos szak- és napilapnak az autóvilágban történetekről



Audi R8: győri gének

Legendás autó a múltból, legendás autó a jövőnek. 2006-ban mutatta be az Audi vandonatúj sportautóját, az R8-ast, amelynek motorja és egyes karosszériaelemei is a győri AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.-nél készülnek.

SZÖVEG: KECSKÉS ISTVÁN, FOTÓ: AUDI AG

Minden idők legeredményesebb Le Mans-i versenyautójára alapozva készítette el az Audi első középmotoros sportkocsiját. Az R8-as öt alkalommal nyerte meg a világhírű huszonnégy órás viadalt. Az ezek közben szerzett tapasztalatok és technológia egyaránt jelen volt az új modell kialakításában is.

Az új Audi R8-as 2006-ban a Párizsi Autókiállításon világraszóló sikerrel mutatkozott be. A modellt kisseriás gyártásban, az AUDI AG



Az evolúció egyik csúcsa

A 420 lóerős, magas fordulatszámu nyolchengeres motorral az FSI-technológia evolúciója elérte egyik csúcspontját. Az Audi R8-as sportautó ezzel a technológiával már komoly sikereket ért el.

Az adatok önmagukért beszélnek: a nyolchengeres, 4,2 literes motor 7800-as percnkénti fordulatszámmal 309 kW-ot, azaz 420 lóerőt biztosít az autó vezetőjének. A maximális, 430 Nm-es nyomatékot az erőforrás 4500-6000 percnkénti fordulatszám mellett adja le. A nyomaték 90 százaléka ennél szélesebb tartományban, 3500 és 7600 közötti percnkénti fordulaton áll rendelkezésre.

A motor a magas fordulatszám elvén működik: a maximális fordulatszám 8250 percnként. Ennek a működési elvnek az előnye a magas fordulatszámon rendelkezésre álló nagy teljesítmény és a széles tartományban elérhető maximális erőátvitel, mely a motort rendkívül energikusá teszi.

neckarsulmi gyárában, egy erre a célra kialakított gyártócsarnokban szerelik össze. A szemet gyönyörködtető új autó számos karosszériaelemét – a motorháztetőt, az oldalelemeket, az ajtókat és a tetőt is – az Audi győri gyárában készítik. Az alkatrészeket itt préselik alumíniumból, speciális, háromdimenziós lézerberendezéssel vágják, majd összetett illesztőtechnikával fejezik be a műveletet.

Az Audi Hungaria szerszámgyárt 2005-ben adták át, s azóta fokozatosan bővül a kapacitása. Az Audi RS4-es karosszériaelemeinek előállításával mellett most már több mint 5000 darab R8-as karosszériaelemet gyártanak. A győri szerszámgyárnak jelenleg 260 munkatársa van.

Nemcsak az R8-as karosszériaelemei készülnek Győrben, hanem maga a csúcsteljesítményű motor is. A közvetlen benzinbefecskendezésű, 4,2 literes,

nyolchengeres FSI-motor új csúcspontot jelent a motorgyártás történetében. Az R8-as 4,6 másodperc alatt gyorsul álló helyzetből a 100 km/óra, maximális sebessége pedig 301 km/óra. A motorhoz kétféle hatsebességű váltót kínál: hagyományos manuálisat, vagy az R-Tronic-ot, amelynek automata üzemmódja is választható. Az Audi R8-as modellből a kapacitásoknak megfelelően évente mintegy ötezer darab gördülhet le a gyártószalagról.

EZ TÖRTÉNT 2006-BAN

Új Audi TT: folytatódik a sorozat



Az Audi TT generációváltása után, tavaly nyár óta, az új Roadster és Coupé is az Audi Hungariánál szerelik össze. Az új modellben is megtalálható „Made in Hungary” bizonyítéka a német- és a magyarországi telephely hatékony együttműködésének. Az új generáció első autója dr. Kóka János gazdasági és közlekedési miniszter és dr. Jochem Heizmann, a Volkswagen AG termelésért felelős Igazgatótanácsi tagja (2007. január 31-ig az AUDI AG termelésért felelős Igazgatótanácsi tagja) és egyben az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. felügyelő bizottságának elnöke jelenlétében gördült le a győri gyártósorról. Az Audi 2,0 literes, négyhengeres, TFSI® (közvetlen-befecskendezéses benzinmotor turbófeltöltővel), 147 kW (200 LE) teljesítményű, továbbá 3,2-literes, hathengeres, 184 kW (250 LE) teljesítményű motorral kínálja az új TT-t. Az autóban különleges technikai megoldás az Audi Space Frame (ASF) könnyűépítésű karosszéria, valamint az aktív rugózási rendszer, a magnetic ride®. 2006-ban, Győrben közel 20 000 új Audi TT Coupé és TT Roadster gördült le a gyártósorról.

Robotgép és TT Roadster képzési célokra

A szakiskolák magas oktatási színvonalának alapja a megfelelő gyakorlati képzés és az iskola technikai felkészültsége. Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. a 2006-os tanévben robotgépet adományozott a győri Pattantyús-Ábrahám Géza Szakközépiskolának. A berendezés korábban több mint hatmillió darab ötszelepes, négy- és hathengeres motor hengerfej-megmunkálását végezte, a jövőben pedig az iskola automatizálási technikusainak képzését segíti. Egy első generációs Audi TT pedig a Lukács Sándor Mechatronikai és Gépészeti Szakközépiskolához került. A tanulók az Audi stílusában kialakított oktatóteremben tanulmányozhatják a TT Roadster alkatrészeit, így az autó nemcsak kiállítási darab, hanem fontos szemléltetőeszköz is.



Vízben is Audi-motor



Az Audi-motorok nem csak az utakon biztosítják a sportos meghajtást, a jövőben ugyanis a vízben is kipróbálják magukat. 2006 óta az Audi Hungaria hat méternél nagyobb sportcsónakok és kisebb jachtok számára alkalmas motorokat is gyárt. A hajómotor alapja a hathengeres, common-rail technikával készülő TDI-motor. A mechanika, a befecskendező rendszer és a turbófeltöltő ugyanaz, mint az alapmotoron, az igazi különbséget a vízhűtéses kipufogócsonk jelenti, valamint a hűtővíz és a töltőlevegő számára készülő kétféle hőcserélő. A hajómotor különösen kompakt, könnyű és környezetbarát. A nagy teljesítmény ellenére a zajszint minimálisnak mondható, az alacsony fogyasztás pedig különösen népszerűvé teheti a vásárlók körében. Az új termékre – talán nem meglepő – Floridából érkezik a legtöbb megrendelés.

Bajnokok együttműködése

2006-ban a Győri ETO kézilabdaklub női csapatának névadó főtámogatója lett az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. Az együttműködés egy nemzetközi szintű bajnokcsapat és egy innovatív vállalat szövetsége. A vállalat a klubnak nyújtott pénzügyi hozzájáruláson túl a női csapat kiemelkedő teljesítményű játékosai rendelkezésére bocsátott egy Audi A4-es és két Audi A3-as autót. A csapat kapitánya, a 2005-ben a világ legjobb női kézilabdázójának választott Görbicz Anita egy Audi A6 Avant kulcsát vehette át a vállalattól. Az Audi-logóval ellátott trikókat dr. Johannes Roscheck, az Audi Hungaria pénzügyekért felelős ügyvezető igazgatója adta át.



Biztonság és kényelem



Innovatív technika és nagy teljesítményű motor jellemzi az Audi zászlóshajóját, melyet az Audi Hungaria bocsátott a Köztársasági Őrezred rendelkezésére 2006-ban. Az ezüstsínű Audi A8-as rendőrségi felvezető autóként szolgál az öt közbizalmi méltóság és a kormány VIP-delegációinak szállításakor. Az autót egy 4,2 literes, nyolchengeres motor hajtja, mely 6,3 másodperc alatt gyorsul fel 0-ról 100 km/h sebességre. Az őrezred gépkocsivezetői a 335 lóerős teljesítmény mellett a quattro-meghajtás előnyeit is kihasználhatják. Egy különleges engedélyezett eljárásnak köszönhetően – a rendőrségi autó rendszáma az ismert „RB” betűkkel kezdődik.



Minőség – *filmen* és életben

Mottó: „Valamikor el sem tudtam volna képzelni, hogy ilyen lesz az életem. Ma már azt nem tudom elképzelni, hogy más legyen.”

Szeretem a szép dolgokat. Ami szép, az több is egyszerű esztétikai élménynél: a szép, a jó és az érdekes általában közeli rokonai egymásnak – és mind a minőség felé vezetnek. Márpedig a minőséghez ragaszkodom. Ez az, amiből nem engedek.

Élete és tapasztalatai alapján, érzékeire és érzéseire hagyatkozva mindenki maga dönti el, mit jelent számára a minőség, és ennek megfelelően formálja meg saját világát. És ezzel persze saját korlátait is.

A minőség bonyolult fogalom. Ahogy egyre fontosabbá válik az életemben, egyre többet gondolkozom rajta.

A legapróbb tárgyak esetében sem szabad lemondani róla. Minden részlet számít. Egy gallér, egy óra, vagy egy töltőtoll sem lehet mellékes. A ház, ahol élünk, az autó, amellyel járunk, a festmények, amelyek a szobánk falán lógnak; a munkánk, a játékaink, a komoly pillanatok: bármilyen sokfélék is, ez lehet a közös bennük – a minőség, amit elvárunk tőlük. Mindezek előtt természetesen ott állnak az emberi kapcsolatok, de azokra is pontosan ez a szabály vonatkozik.

Filmekkel foglalkozom: szerencsém van, hogy az életem legnagyobb részében azzal dolgozom, ami a hobbim. Filmet készíteni egyszerűre játék és felelősség. Tapasztalat nélkül nem megy, de mindig az újat kell keresni benne. És persze egyetlen porcikájában sem szabad engedni a minőségből. Egy film elképzelhetetlenül sok részletből áll össze végül azzá a másfél-két órává, amellyel a néző találkozik. Nagyon sok ember működik közre az elkészítésében, nagyon sok szakma dolgozik együtt benne, egyre több a technikai feltétel; sosem, a legjobban előkészített forgatáson sem zárható ki a véletlen, érkezzék akár bal- vagy jószerecse formájában.

Azok a filmek, amelyeknek én vagyok a producere, úgy jönnek világra, hogy egyedül – vagy egy-két barát, kolléga társaságában – megálmodom őket. Kijelölöm a mércét, és aztán évek telnek el, munkatársak jönnek, mennek, az eredeti ötlet számtalan változáson megy át, egyre határozottabb alakot ölt, majd, mire eljön a premier napja, elnyeri végső formáját. És akkor én ott, a sötét vetítőteremben végre összehasonlíthatom azt, amit látok, azzal, amit eredetileg elképzeltem. A fő kérdés számomra az, hogy vajon el tudom-e érni azt a hatást, ki tudom-e váltani a nézőimből azt az érzést, amelyre törekedtem. Ha ez sikerült, ha a közönség is meglátja mindazt, amiért fontos volt számomra nekivágni a munkának, akkor végre kimondhatom: minőséget hoztam létre – és ez a publikum számára újból széppé és jóvá, vagy másképp szólva élménnyé és tapasztalattá válik.

„Egy emberi kapcsolatot is akkor nevezek minőséginek, ha átadhatom magam neki, ha teljes őszinteséggel vethetem bele magam.”

A baj csak az, hogy igazából nagyon ritkán érzek valamit teljesen késznek. Sokáig lehet javíthatni, tökéletesíteni egy filmet, de egyszer muszáj kimondani, hogy kész van. Mint egy kamasznál: a jó szülő tudja, mikor engedje el a kezét, mikor hagyja, hogy végre önálló, saját életet éljen. A szülők tudják, mi nincs még kész a gyerekekben, de így is büszkék rá. Én is büszke vagyok a filmjeimre, hiszen majdnem mindegyik si-



Andy Vajna filmproducer

1944-ben született Budapesten. 1956-ban családjával együtt az Egyesült Államokba költözött. Változatos munkák egész sora után (volt fodrász, parókagyáros, farmergyáros, majd filmforgalmazó) az egyik legsikeresebb hollywoodi filmproducer lett. Olyan sztárokkal dolgozott együtt, mint Robert Redford, Brad Pitt, Eddy Murphy, Sharon Stone és Madonna. Az ő nevéhez fűződik a legendás Rambo-sorozat és a Terminátor 3, vagy az 1956-os magyar forradalomról szóló Szabadság, szerelem című film.



kert aratott, sokan látták őket, sokak számára fontossá váltak, sokan emlegetik őket. Mégis, akármelyik régi filmemet nézem újra, tudnék javítani rajta, tudom, mit kellett volna másképpen csinálnom. Már a premier napján az eszemben jár, hogy előbb-utóbb el fog jönni a pillanat, amikor hirtelen beugrik, mikor hogyan kellett volna másképpen döntenem. Mindegy: belebolondulnék, ha nem engedném el őket, amikor eljön az ideje.

A lehető legjobbat igyekszem elérni. A saját ízlésemben hiszek, és nem teszek engedményeket.

Engedni könnyebb. Akkor tudok kitartani az igényeim mellett a szakmámban, ha az élet minden területén ugyanazt

az elvet követem. Ez még nem zárja ki a nyitott, befogadó ízlést – sőt, azt gondolom, hogy a kettő csak együtt az igazi.

Los Angeles-i házam falán lóg festmény Monet-tól és Fernando Botero kortárs kolumbiai művésztől is. Mind-

„Szerencsés vagyok, mert a világ több pontján is otthon érezhetem magam...”

ketten nagyon nagy hatást gyakoroltak rám, pedig meglehetősen eltérő a stílusuk. Az előbbi képei komolyak és érzékiek, az utóbbié játékosak, ironikusak, elrajzoltak.

Különleges kapcsolatban állok velük. Azért vásároltam meg a műveiket, mert beléjük szerettem. Nem befektetésnek szántam őket, egyszerűen jól éreztem magam a közelükben, és jó hatással vannak a közérzetemre; hónapokra, évekre harmóniát hoznak az életembe. Beépültek a jellemembe. Olyan a kapcsolatom velük, mint egy jó baráttal. Egy emberi kapcsolatot is akkor nevezek minőséginek, ha átadhatom magam neki, ha teljes őszinteséggel vethetem bele magam.

Jó ideje foglalkoztat egy animációs film elkészítése. Egy, a hetvenes években alapműnek számító regény adaptációja lesz. A történet egy sirályról szól, amely mindenkinek magasabbra és gyorsabban szeretne repülni. Nem követi a szabályokat, ezért a raj kiközösíti. Ő egyedül marad, mégis bebizonyítja, hogy határtalan le-

hetőségek állnak előttünk. Nagyon hiszek ebben a témában, azt hiszem, egyformán hatna gyerekekre és felnőttekre. Bízom benne, hogy sikert arat majd.

Maximalista vagyok? Hát persze. Szerencsés vagyok? Egész biztosan. Hiszen úgy alakult az életem, hogy megengedhetem magamnak a maximalizmus luxusát. Szerencsés vagyok, mert a világ több pontján is otthon érezhetem magam. Magyarország és Amerika egyaránt a hazám, de akárhol dolgozom a Földön, ott otthont teremtek; otthon vagyok minden országban, ahol dolgozom. Ha Brazíliában forgatunk, akkor arra az időre brazil vagyok.

Volt idő, amikor el sem tudtam volna képzelni, hogy ilyen lesz az életem. Ma már azt nem tudom elképzelni, hogy más legyen.



Precizitás magas fokon

Ég és föld. Azt hittem, ekkora a különbség aközött, amivel dr. Johannes Roscheck és amivel Besenyei Péter foglalkozik. Egyikük olyan foglalkozást űz, aminél két lábbal kell a földön járni, másikuk szó szerint a fellegekben jár. Egyikük az Audijával biztonságosan közlekedik a Lánchídon, másikuk inkább átrepül alatta. Mégis nagyon jól megértették egymást, és beszélgettek precizitásról, kockázatról, versenyről. Az interjú a földön készült, de mint olvashatják, egyikük sem a levegőbe beszélt. SZÖVEG: HAJDÚ B. ISTVÁN, FOTÓ: FOTÓGYÁR



Hajdú B. István: A kisgyerekek általában tűzoltók vagy pilóták szeretnének lenni. Péterből az utóbbi lett. Önnek is voltak hasonló álmai?
Dr. Johannes Roscheck: Bevallom, a tűzoltóság sohasem érdekelt, ám négyéves koromban tényleg pilóta akartam lenni. Két nagybátyám pilóta volt, édesapámat is nagyon érdekelte a repülés. Engem 15 évesen először a robogóm kötött csak le igazán, majd szép lassan elkezdtem mindenért lelkesedni, ami benzinnel működik.

H. B. I.: Nekünk, civileknek a pénzügyi világ és a repülősök élete is misztikusnak tűnik.

Dr. J. R.: Ha ismerjük belülről, rájövünk, hogy a pénzvilágban semmi misztikus sincs. Ez egy egzakt tudomány, tényekkel, adatokkal dolgozunk. Megfelelő vállalati stratégia csak ezek segítségével alakítható ki, csak így tervezhető meg egy cég rövid, illetve hosszú távú teljesítőképessége.

H. B. I.: Milyen egy tipikus pilóta?

Besenyei Péter: Valójában nincsen tipikus pilótaalkat. A filmekben bőrdzsekis, hátrazselézett hajjú, napszemüveges srácok indulnak megmeníteni a világot. A valóságban azonban a pilóták között ugyanúgy van hosszú, vékony, mint ala-

csony, köpcös – átlagemberek vagyunk. Én egy izgága, mozgékony ember vagyok, de a döntéseimben mindig higgadt. Kritikus helyzetekben döntök mindig a legjobban. Akár az életben, a repülésben is sokat hezitálok, ha több időm és lehetőségem van, de éles helyzetekben mindig vilámgyorsan és jól döntök.

H. B. I.: Az Audi nap mint nap versenyhelyezetbe kerül. Hogyan éli ezt meg Ön személy szerint illetve hogyan a vállalat?

Dr. J. R.: A Volkswagen-konzern tagjaként valóban állandó versenyben vagyunk a többi telephellyel. Az Audi Hungaria az elmúlt 13 évben épp emiatt az éles verseny miatt nagyon jól teljesített: fokozatosan növekedett az itt gyártott motorok száma és az autógyártás területén is sikereket értünk el. Ezek a tevékenységi körök az elmúlt években kibővültek a szerszámgégyártással és a motorfejlesztéssel. A jó eredmények azonban nem jelentik azt, hogy most már ülhetünk a babérajainkon, az Audi Hungaria versenyké-

„...a vállalat filozófiájával nem lenne összeegyeztethető, ha a rövid távú érdekeinket a hosszú távúak elé helyeznénk.”



Best in Class

A termékélelciklus minden szakaszában érvényesül ez az elv. Az Audi Hungaria valamennyi fő területén az elkövetkezendő éveket az egyre több modelltípus megjelenése jellemzi, miközben a termékek tervezési és gyártási ideje lerövidül. Hogy megfeleljünk a vevők által támasztott termékminőségi elvárásoknak, jelentős szerepet kap a legfontosabb beszállítókkal folytatott partneri együttműködés. Az Audi Hungariához több mint 650 beszállítótól, öt kontinens ezer telephelyéről érkeznek a motor- és járműalkatrészek. A vállalat célja a magyar beszállítók számának további növelése és így a saját környezetből érkező beszerzési volumen jelentős bővítése. A tökéletes megbízhatóság, az alkatrészminőség csakúgy mint a szállítási hűség és a versenyképes árak a feltételei annak, hogy egy cég az Audi Hungaria beszállítói körébe kerüljön.



Besenyei Péter

Kék öves karatés, aki bármikor átrepül a Lánchíd alatt. Hatévesen látott először repülőgépet, azóta tart a szerelem. Tizenöt éves kora óta repül, előbb vitorlázógépekkel, majd műrepülőként, olykor berepülő pilótaként. Sorkatonaként két évig ejtőernyősként „repült”, azóta kis túlzással többet van fent a levegőben, mint a földön. Világ- és Európa-bajnok, Világkupa-győztes műrepülő, a Red Bull Air Race sorozat egyik atyja és állandó résztvevője. Szabadidejében olykor gyorsasági autóversenyzéssel is foglalkozik. Egy Audi Q7-es boldog tulajdonosa.

pességéért ugyanis folyamatosan és hosszú távon kell dolgozni. A megfelelő gazdasági keretfeltételek adják ugyanakkor az alapját annak, hogy a vállalat maximális teljesítményt tudjon nyújtani.

H. B. I.: Hogyan látja ebben a saját szerepét?
Dr. J. R.: Úgy gondolom, hogy a vállalat folyamatos fejlődésének köszönhetően a fő tevékenységi területeken, mint a motor-, jármű- és szerzőgépgyártás példaértékű teljesítményt érhet el az autógyártásban. Az anyavállalat koncepciójával párhuzamosan, e cél és a magyarországi gazdasági keretfeltételek figyelembevételével alakítottuk ki a stratégiánkat. Az Audi Hungaria Magyarország második legnagyobb vállalata az

árbevétel és az exportvolumen tekintetében, valamint a munkaerőpiac fontos szereplője.
H. B. I.: Péter, Te hogyan viszonyulsz a versenyszínpadokhoz?
B. P.: Az egész életem a versenyzésről szól. Néha nem is tudom, milyen megmérettetésen veszek részt legközelebb. Folyamatosan úton vagyok; legtöbbször a levegőben. A rengeteg verseny mellett nagyon sok felkérést kapok különböző légibemutatókra és nem egy sejk keresett már meg, hogy tanítsam meg repülőt vezetni. Még ha szívesen tenném is, ilyesmikre már akkor sem jutna időm.

H. B. I.: A versenyben sok kritikus helyzet adódik, amikor az embernek esetleg kockáztatnia kell. Ezt Dr. Roscheck is így látja?

Dr. J. R.: Mint az Audi Hungaria pénzügyeiért felelős igazgató, nemcsak személyes törek-

„Manapság az a legfontosabb, hogy az ember nap mint nap továbbfejlessze a képességeit.”

vésem, de kötelességem is, hogy az ilyen kritikus helyzeteket elkerüljem. Fontos feladatomban, hogy folyamatosan kövessem a piaci-, a gaz-

dasági változásokat Magyarországon, csak úgy mint tettem azt korábban braziliai és amerikai munkám során. A pénzügyekkel foglalkozó terület dolga, hogy kereskedői szemlélettel időben felismerje a felmerülő kockázati tényezőket és kiküszöbölje azokat. Ennek ellenére persze fellépnek egy vállalatnál is nem várt szituációk, amik azonnali és precíz döntést kívánnak meg. Ezeknek a döntéseknek az eredménye, ellentétben a repüléssel, nem mérhető fel azonnal.

B. P.: A rizikófaktorokat a repülésnél én megpróbálom tudatosan a háttérbe szorítani. A levegőben a tapasztalat és a precizitás különösen fontos, ezek segítenek elkerülni a kritikus helyzeteket. Ha mégis

váratlan vagy veszélyes szituáció adódna, gyors és helyes döntést kell hozni, függetlenül attól, hogy egy utassal a fedélzeten repülök, vagy több millió ember előtt.

H. B. I.: A pontos kivitelezés fontos szempontnak tűnik számomra. Ezek szerint nem is a Lánchíd alatt repültél át, hanem csak két bója között...?

B. P.: Tulajdonképpen igen. Elárulom, hogy az ilyen híd alatti manőverek látványosak, de nem tekintem sportteljesítménynek. Elfogadom viszont, hogy olyan világot élünk, melyben ez nagyobb visszhangot kap, mint a szakmailag értékesebb világbajnoki, Európa-bajnoki címeim, kupagyőzelmeim.

A repülés számomra nem a bátorságról vagy a vakmerőségről szól, hanem a gyakorlatról és a pontosságról.

H. B. I.: Milyen hosszú távon tudnak Önök tervezni Dr. Roscheck? Fontos az előzetes kalkuláció?

Dr. J. R.: A középtávú, 5 évre szóló terv általános az Audi vállalatvezetési gyakorlatában. Prémiumgyártóként a mottónk már önmagában jövőbe mutató: a „Haladás technikája”. Ennek szellemében az Audi Hungaria feladata az innovatív technológiával működő motorok gyártása. Egy azonban biztos: a vállalat filozófiájával nem lenne összeegyeztethető ha a rövid távú érdekeinket a hosszú távúak elé helyeznénk.



B. P.: Én legfeljebb egy-két hónapra tudok előre tervezni. Természetesen vannak terveim hosszú távra, például, hogy két év múlva szeretném lecserélni a repülőgépet, de konkrétumokat nem tudok. Azt hiszem, ezzel a többi pilóta is így van.

H. B. I.: Az Önök szakmájában sokoldalú képességekre van szükség. Miben különbözik a profizmus az átlagostól?

B. P.: Átlagos képességű ember bármit képes elsajátítani – átlagos szinten. Hegedülhet, fut, hat, matekpéldákat oldhat meg kellő szorgalommal, idő- és energiárfordítással. Az átlagon felüli teljesítményhez kell valami plusz. Például tehetség, óriási motiváció, megfelelő

háttér és jó adag szerencse. Mindenkinek egy lehetőséget kínál az élet arra, hogy megmutathassa tudását. Aki az adott pillanatban nem áll készen, átlagos marad.

Dr. J. R.: Manapság az a legfontosabb, hogy az ember nap mint nap továbbfejlessze a képességeit. Egyetértek Péterrel; kellő akarattal a szakmai tudás elsajátítható, de döntő, hogy az ember csak annyit tesz, amennyit az adott helyzetben muszáj, vagy többet. A tudás és akarat mellett persze fontos, hogy az ember örömet lelje abban, amit csinál. Az Audi Hungaria élen jár a rugalmasságban és a munkatársi motivációban. A vállalat sikerének egyik kulcsa, hogy munkatársai elkötele-

zetten, a márkával azonosulva állítsák elő a kiváló minőségű termékeket.

H. B. I.: Mi fémjelzi a sikert ?

B. P.: Az életemben mindig belső készítésre kezdtem hozzá valamihez. Félgözzel soha, semmi sem ment. A sportban maximalistának tekintem magam, azonban szükségem van visszajelzésekre, hogy helyes úton járok-e. A sportember a sportsikerekért küzd, ez érmekeket és serlegeket jelent. A műrepülés szubjektív sportág, hiszen bírák pontoznak. Az eredmény megítélése érdekes dolog. Előfordult, hogy ezüstérmesként jöttem haza a világbajnokságról, és azt kérdezték: hol hibáztál, mit rontottál el?



Azt feleltem: semmit. Ha hibáztam volna, akkor nem második, hanem az utolsó helyek egyikét szereztem volna meg.

„A repülés számomra nem a bátorságról vagy a vakmerőségről szól, hanem a gyakorlatról és a pontosságról.”

Dr. J. R.: A visszajelzés a mi vállalatunknál egyértelmű. Hány munkaóra kell egy motor előállításához, vagy milyen minőségű az előállított termék, ezek mind

mérhető paraméterek. Ezek mutatják meg, hogy jól végeztük-e a munkánkat és hogy a folyamatainkat megfelelően alakítottuk-e ki. Örömmel mondhatom, hogy az elmúlt pénzügyi év az árbevétel, a nyereség és a hatékonyságnövelés tekintetében is sikeres volt.

H. B. I.: Hányszor lehet hibázni?

Dr. J. R.: Aki dolgozik, hibázik. Fontos viszont, hogy kétszer ne kövessük el ugyanazt a hibát. Az Audi Hungariánál csapatban dolgozunk és köl-

Dr. Johannes Roscheck

Jól tudja, hogy nem csak a kávé, a riói karnevál és a foci miatt érdemes Brazíliába menni. Az osztrák származású gépészmérnök és gazdasági szakember évekig dolgozott a Volkswagen-konzern curitibai gyárában. Ezután először az Audi németországi központjában, majd az Egyesült Államokban dolgozott. 2006. január elseje óta dolgozik hazánkban, az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. pénzügyi igazgatójaként.

csönösen segítünk egymásnak, hogy az előrelátható hibákat elkerüljük.

B. P.: A repülés esetében általános szabály, hogy rengeteget kell gyakorolni. Tudatosan és következetesen. Csak megfelelő mennyiségű gyakorlás után lehet egy-egy feladatot hiba nélkül teljesíteni.

H. B. I.: Látnak hasonlóságokat az autógyártás és a műrepülés között?

Dr. J. R.: Mindketten más magasságból látjuk a dolgokat, fentről a globális összefüggések is világosabbak.

B. P.: És minél mélyebben repülök, annál jobban látszanak a részletek.



Konjunktúra és üzletág

Világgazdasági helyzet

A világgazdaságban folytatódott a 2006-os dinamikus növekedési ütem. Az egyre inkább kiteljesedő ázsiai és amerikai nemzetgazdaságok mellett a nyugat-európai országok gazdasági növekedési üteme is jelentősen emelkedett. A globális növekedést az egyre emelkedő kamatszínvonal és a tartósan magas üzemanyagárak fékezték meg.

Euróövezet Németországgal és Magyarországgal

Euróövezet

Nyugat-Európában, az előző évhez hasonlítva erőteljes dinamizmussal fejlődött a gazdaság. A növekedés mértéke 2,6% volt az euróövezetben (1,4), 2,7% (1,9) Nagy-Britanniában. A pozitív változás oka Nyugat-Európában a növekvő kivitel mellett az egyre gyarapodó belföldi kereslet, amihez jelentős mértékben hozzájárultak a vállalati beruházások. Ehhez kapcsolódott a fogyasztói kiadások enyhe emelkedése, ami a javuló munkaerő-piaci viszonyokból fakadt. Közép- és Kelet-Európában folytatódott az erős konjunkturális fellendülés.

Németország

A német gazdaság 2006-ban 2,5%-kal (0,9) elérte az utóbbi 6 év legmagasabb növekedési rátáját. Lényeges befolyásoló tényezőt jelentett az export mellett a beruházási javak iránti megnövekedett belföldi kereslet. Ezzel szemben a privát fogyasztás csak mérsékelt ütemben nőtt.

A munkaerőpiac javuló helyzetével szemben állt az energiaköltségek területét érintő, megerősödött árösztönzés, amely a magánháztartások reáljövedelmének veszteségeihez vezetett.

Magyarország

A magyar bruttó nemzeti termék 2006-ban az előző évhez hasonló értéket ért el, a költségvetési hiány viszont növekedett. A magyar kormány 2006 nyarán egy takarékosági program elindításáról határozott, amely az állami szektor béreinek befagyasztását, illetve az adók és szociális terhek növelését foglalta magába. Az alapkapmatláb nyár óta, a valuta leértékelésének következményeként pontosan 8,0 százalékpontra emelkedett.

A győri régió Magyarország legjelentősebb gazdasági területei közé tartozik. A 4,2%-os munkanélküliségi ráta 2006-ban is lényegesen a 7,6%-os országos átlag alatt maradt.

A nemzetközi gépjárműipar

A gépjárműkereslet a 2006-os évben jelentősen növekvő üzemanyagárak ellenére 2,8%-kal meghaladta az előző évi értéket, és 54,6 millió értékesített járművel rekordot döntött. Növekedési ösztönzőként elsősorban az indiai és a kínai, ezen kívül az orosz és a brazil piacok említhetők. Ezzel szemben a személyautó-kereslet Nyugat-Európában, Japánban és az USA-ban stagnáló, visszaeső tendenciát mutatott. Így a nyugat-európai autópiac értékesítési számai 2006-ban (Németország kivételével) az előző évhez hasonlóan alakultak, 11,2 millió újonnan forgalomba helyezett személyautóval mindössze 0,2%-kal maradtak az előző évi értékek alatt.

Közép- és Kelet-Európa országaiban az eladott gépjárművek száma 19,8%-kal 3,2 millióra növekedett. Az orosz piac profitált főként az erős gazdasági növekedésből, itt 1,7 millió autó talált gazdára, 26,6%-kal több az előző évinél. A német autópiac az év során változó ütemben fejlődött. A 2007. január 1-jével hatályba lépő általános forgalmiadó-növekedés 2006 végén már éreztette hatását, az év utolsó két hónapjában az előző év hasonló időszakához képest jelentősen növekedett a magánszemélyek által újonnan vásárolt autók száma. Németországban 2006-ban 3,5 millió gépjárművet értékesítettek, ami az előző évhez képest 3,8%-os növekedésnek felel meg.

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.
Helyzetjelentése

a 2006-os üzleti évre

65	Konjunktúra és üzletág
66	A vállalat helyzete
69	Technológiai innovációk
69	Audi Hungaria a társadalomban
70	Kockázatjelentés
70	Kilátások

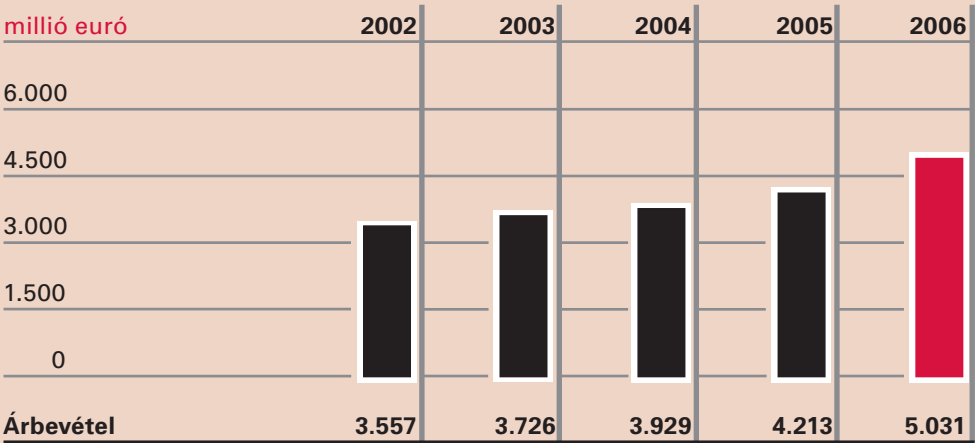
A vállalat helyzete

Számok, adatok, tények

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. a 2006-os üzleti évben tovább folytatta sikertörténetét. A tevékenységi kör további bővítése, és az Audi TT-utódmodell sorozatgyártásának sikeres megkezdése az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. üzleti fejlődésének döntő tényezői voltak.

Forgalom fejlődése

Forgalom fejlődése az IFRS alapján



Az IFRS szerinti árbevétel 2006-ban 19%-kal, 5.031 (4.213) millió euróra növekedett.

Motorgyártás és -kínálat

Gyártás motorfajták szerint

	2006	2005
Négyhengeres R4	1.565.925	1.412.657
ebből R4 Otto	738.568	651.646
ebből R4 Pumpe Düse	827.357	761.011
Hathengeres V6	272.205	243.322
ebből V6 Otto	89.023	92.838
ebből V6 TDI	183.182	150.484
Nyolchengeres V8	49.627	37.386
Tízhengeres V10	5.843	244
Össztermelés	1.893.600	1.693.609

A termelés volumene a motorgyártás területén a jelentés évében 12%-kal 1.893.600 (1.693.609)** egységre nőtt. A gyártás megoszlása az év folyamán a következőképen alakult: 1.565.925 (1.412.657) négyhengeres, 272.205 (243.322) hathengeres, 49.627 (37.386) nyolchengeres és 5.843 (244) tízhengeres motor.

Motorkínálat

	2006	2005
Audi Konzern	728.191	682.337
Volkswagen Konzern	1.056.504	954.282
ebből Volkswagen AG	609.131	599.839
ebből SKODA AUTO a. s.	253.878	199.241
ebből SEAT S. A.	193.495	155.202
Egyéb	91.287	54.117
Összeladás	1.875.982	1.690.736

A motorkínálat 2006-ban is jelentősen bővült. A különösen nagy kereslet majdnem minden motorfajtánál garantálta az új termelési és kínálati rekordot a motorgyártás területén.

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. az Audi-konzernnek összesen 728.191 (682.337), a Volkswagen-konzern további márkáinak pedig 1.056.504 (954.282) motort értékesített. A rajnai székhelyű Wilhelm Karmann GmbH-nak, mely az AUDI AG megbízásából készít Audi A4, S4 és RS4 Cabriolet modelleket, az Audi Hungaria 28.366 (21.167) motort szállított. A konzernen kívüli vásárlók 2006-ban 62.921 (32.950) erőforrást rendeltek Győrből.

Járműgyártás

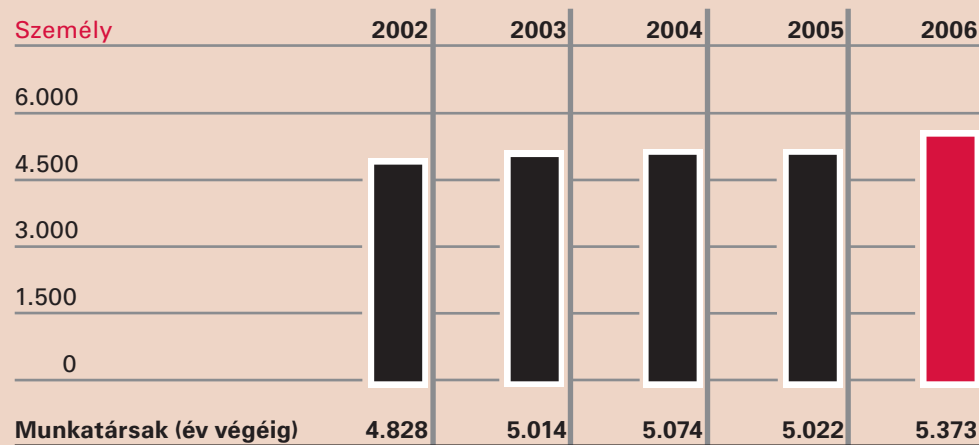
Járműgyártás a modellek alapján

	2006	2005
TT Coupé 1. generáció	2.765	8.212
TT Roadster 1. generáció	1.598	3.903
TT Coupé 2. generáció	18.696	156
TT Roadster 2. generáció	616	36
Össztermelés	23.675	12.307

2006 meghatározó folyamatát a TT Coupé és a Roadster utódmodellek gyártásának felfutása jelentette. Az elődmodellből ezért mindössze 4.363 darab készült. Ez a szám 2.765 (8.212) Audi TT Coupét és 1.598 (3.903) Audi TT Roadstert jelent. Az új generációs TT Coupé és Roadster szériagyártása 2006 áprilisában, illetve novemberében kezdődött. A jelentési év végéig az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.-nél összesen 19.312 (156) darab készült a TT sportautó második generációjából: 18.696 (36) Coupé és 616 Roadster.

Munkatársak

A munkatársi létszám fejlődése

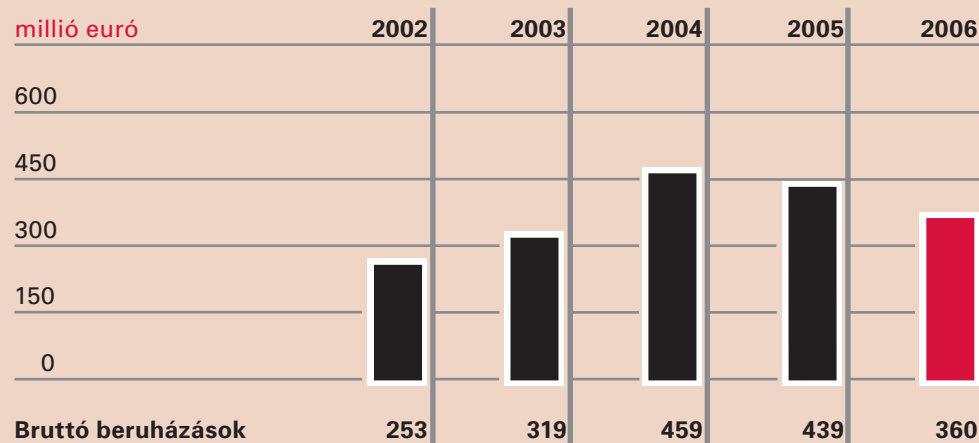


A társaság a 2006-os üzleti évben átlagosan 5.166 (5.052)^{***} munkatársat foglalkoztatott.

Jelentős beruházások

Immateriális javak és tárgyi eszközök

Bruttó beruházások évente



A bruttó beruházási volumen az immateriális javakat és a tárgyi eszközöket illetően az IFRS szerint a 2006-os üzleti évben elérte a 408 (439) millió eurót. A tárgyi eszközökre vonatkozó beruházások jelentős részét a komponensekre és a termelési területeken használták fel. A motorkomponens-gyártás területén 2006-ban a négyhengeres Global Engine motorgeneráció hengerfejgyártása igényelt nagyobb mértékű investíciót. A termelésre vonatkozó beruházás mértéke az új TT Coupé és TT Roadster gyártásfelfutásának tudható be. Ezen felül jelentős beruházásokat hajtott végre a V8/V10 HDZ motorok területén.

A vállalat az új motorok fejlesztésére 2006-ban is nagy hangsúlyt fektetett. Vezérfonalként szolgált a haladó technikára és a környezettudatosságra alapozott felelősségvállalás, illetve az ügyfelek igényeinek maximális kielégítése.

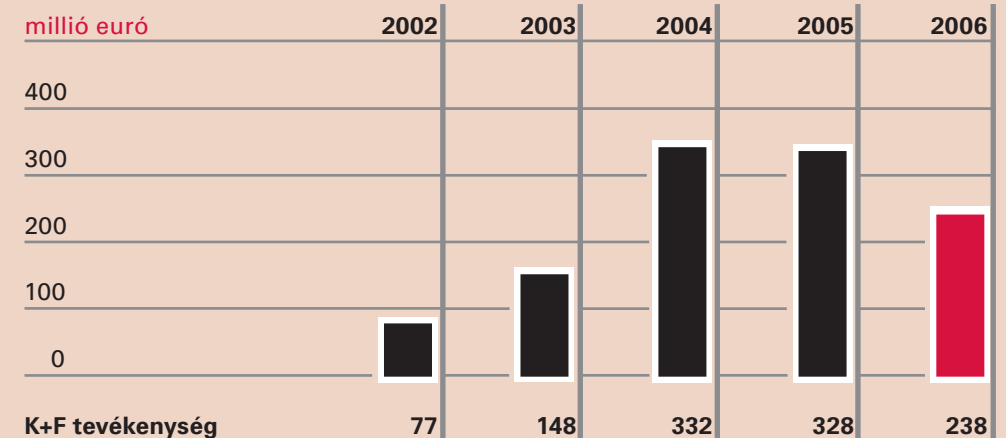
Technológiai
innovációk

Audi Hungaria
a társadalomban

A kitűnő termékminőség és a funkcionalitás alapját a rugalmasan működtethető megmunkológépek, egymással összekapcsolt szerelősorok, jövőorientált gyártási folyamatok és a magasan képzett munkatársak jelentik.

Kutatás és fejlesztés

Kutatási és fejlesztési teljesítések



2006-ban az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. kutatási és fejlesztési teljesítésekre 81 (183) millió eurót aktivált az IFRS-nek megfelelően.

Az IFRS szerinti kutatás- és fejlesztési ráfordítás összesen 281 (159) millió eurót tesz ki.

2006 is a műszaki innovációk jegyében telt. Megkezdődött a Global Engine gyártása, a dízeltechnika új generációja, a Common Rail egyre széleskörűbb felhasználása és a forradalmi Audi Valvelift System® (AVS) technológia bevezetése.

Az új generációs Global Engine motor nemcsak a kifinomult motortechnika szignifikáns továbbfejlesztése, hanem egyfajta útmutató a piacspecifikus igényekhez történő alkalmazkodáshoz. Az Audi dízelaggregátorok világszerte listavezetők a teljesítményt és a fogyasztást illetően. Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. a magas igényeknek és elvárásoknak a továbbiakban is folyamatos fejlesztésekkel kíván megfelelni. A legújabb Common Rail technika bevetése lehetővé teszi ügyfeleinknek, hogy nagyobb teljesítmény mellett csökkenő fogyasztást érjenek el. Az Audi mottója, „A haladás technikája” a saját kötelezettségvállalásunkat jelenti, amelyért járműveinkkel és motorjainkkal naponta felelünk. Ezt demonstrálja a teljesen új és forradalmi szelepelemelő-rendszer, az Audi Valvelift System® (AVS) kifejlesztése. Ez az egyedülálló, flexibilis technika a világon elsőként jelent meg az intelligens szelepezérlés szinonimájaként, mely minden fordulatszám-tartományban optimális teljesítményt és csökkentett fogyasztást eredményez.

Corporate Social Responsibility

A Corporate Social Responsibility (CSR) jelentős szerepet játszik az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. életében. A vállalat a társadalmi felelősségvállalás folyamatos demonstrálására törekszik.

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. minden évben különböző projekteket támogat, példa erre az előző években a különleges ápolásra szoruló gyerekek számára épített Autista Otthon megvalósítása, vagy a győri német nyelvű iskola- és óvodarendszer pénzügyi és tervezői támogatása. 2006-ban a vállalat a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemmel, illetve a győri Széchenyi István Egyetemmel való együttműködésre fordított nagy hangsúlyt. Az intézményekkel kötött megállapodá-

sok értelmében Audi Hungaria Intézetek jöttek létre. Ezeken keresztül számos közös projekt valósult meg sikeresen. A kooperáció célja a fejlesztési eredmények mellett, az utánpótlás támogatása és biztosítása érdekében, a diákokkal és a professzorokkal történő kapcsolatfelvétel volt. Ez adja az alapot ahhoz, hogy az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. későbbi munkaadóként közelebb kerülhessen a diákokhoz.

Kockázatjelentés

Az elkövetkező üzleti évekre nézve megállapítható, hogy a stabil fejlődés a prémiumterületen előreláthatólag folytatódik. Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. számára fennáll a lehetőség, hogy a gyártás kiépítésén és a folyamat pótalkat-részeinek fokozatos átvételén keresztül növelhesse a helyi értékeket.

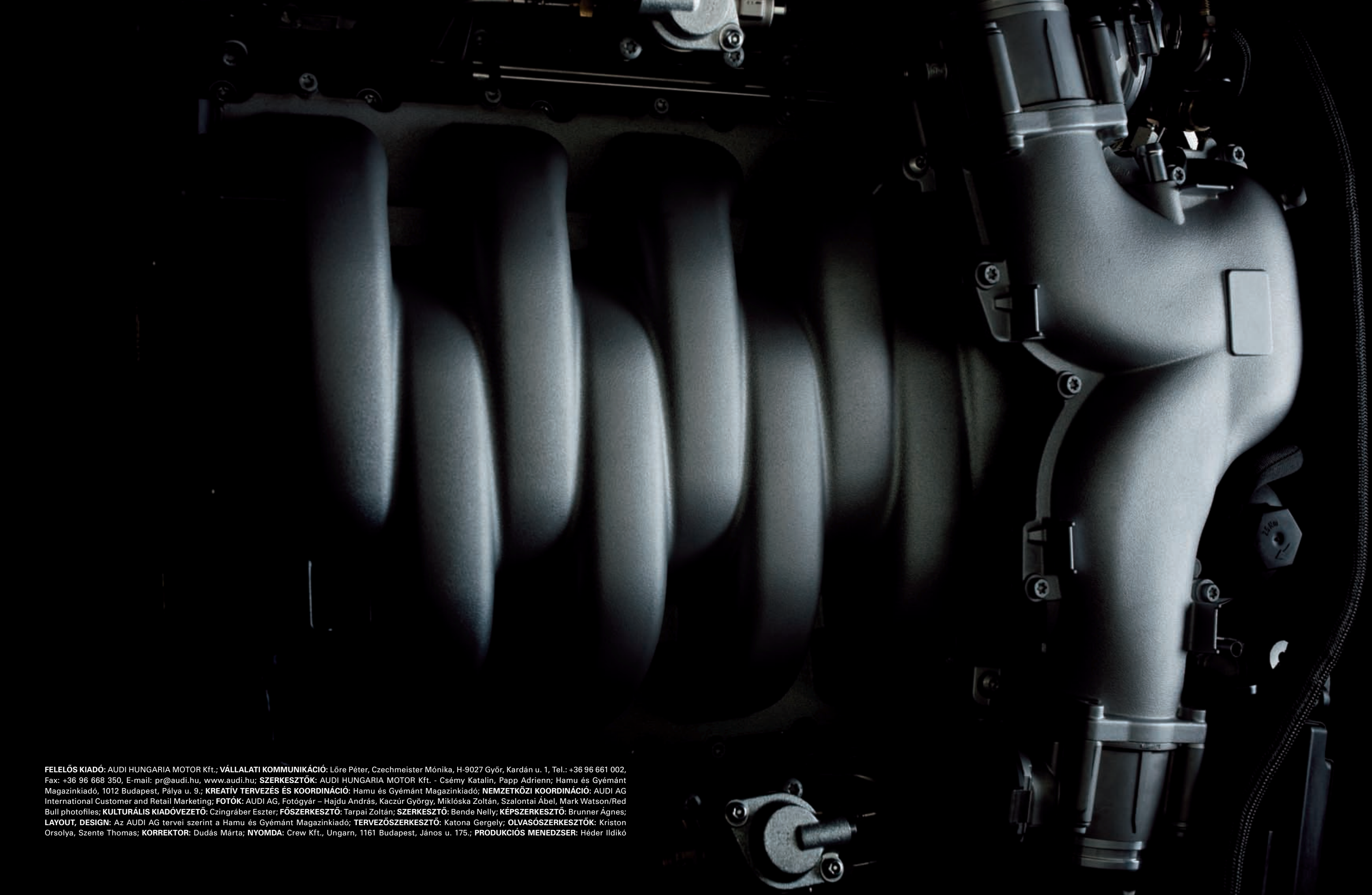
Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. tevékenységi körének további bővítésére törekszik. Az AUDI HUGARIA MOTOR Kft. vezetésének a vállalati kommunikáci-ós rendszeren keresztül lehetősége van arra, hogy a kockázati potenciálokat idejekorán felismerje, és azokra megfelelően reagáljon. Minden üzleti terüle-ten folyamatleírásokat és eljárási módszereket alkalmaznak, hogy a belső és külső hatásokra egyaránt felkészülten reagálhasson a vállalat. Az AUDI HUN-GARIA MOTOR Kft. az AUDI AG leányvállalataként egy kockázatfelismerő rendszerbe kapcsolódik be. Ezen keresztül az egyes vállalati egységek és a leányvállalatok felelősségi területei, jelentési és dokumentációs kötelezettsé-gei világosan szabályozottak. Elsőként minőségileg határozzák meg a potenci-ális kár nagyságának és a kockázatok előfordulásának valószínűségét. Ezután következik a fenyegető károk méretének mennyiségi kiértékelése a kiválasztott nyomós kockázatok esetén. Kockázati menedzsment rendszerünk folyamatos fejlesztése biztosítja ennek jövőbeni működőképességét is. A számunkra ismert tényeket és körülményeket figyelembe véve az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. számára nem áll fenn olyan kockázat, amely a vagyoni, pénzügyi és jövedelmi helyzetre olyan jelentős mértékben kihatással lenne, hogy a vállalat fennállását előre látható időn belül veszélyeztetné.

Kilátások

Világgazdaság
2007-re is az eddigieknél kevésbé dinamikus globális növekedés lesz jellemző. Különös-képpen az USA-ban körvonalazódó visszaeső konjunktúra korlátozza majd a növeke-dést világszerte. Dél-Amerika és Ázsia fontos növekedési centrumként jelenik meg.
Az USA-ban 3,0% alatti, lassuló ütemű gazdasági növekedés várható. A vásárló-erő a magas energiárok és emelkedő kamatok miatt gyengül. A beruházások mértéke az előző évhez képest valószínűleg csökkeni fog.
Dél-Amerikában és Ázsiában több fejlődő országban változatlanul magas szinten marad a gazdasági növekedés mértéke.
Kínában a növekedés valószínűleg a tavalyihoz hasonló értéket ér majd el. Japánban a konjunktúra körülbelül 2,0%-os növekedéssel továbbra is enyhén felívelő pályán marad.

Euróövezet Németországgal és Magyarországgal
Korai mutatószámok az eurótérség alábbhagyó konjunkturális fejlődésére utalnak, amely a világszerte csökkenő kereslet és a pénzpolitika szigorodásának követke-zménye. A gazdasági növekedés mértéke valószínűleg kevéssel 2,0% fölött lesz.
Németországban az előző évi bruttó nemzeti termék erős emelkedése után 2007-ben ismét visszaesik a fellendülés. A továbbra is erős euró és a visszafogott konjunktúra miatt az exportvolumen növekedése lassulhat. A belső kereslet az általános forgalmi adó emelkedése és a pénzpolitikai intézkedések hatására várhatóan csökken, a beruházások mértéke visszaesik.
A szükséges korrekció a magyar költségvetési politikában – a takarékossgági program első következményeként – a gazdaság növekedésének átmeneti lassulásá-ban jelentkezik 2007-ben. A fogyasztás és a beruházások visszaesése az utóbbi években megfigyelt növekedési rátát kerek 4%-ról 2,3%-ra csökkentheti.

Az autóipar és az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.-t érő hatások
2007-ben a globális gépjárműkereslet dinamikája csökkenni fog. Ebben az évben várhatóan 1%-os növekedés mellett 55 millió új autó talál gazdára.
Míg az amerikai autópiaac a kiélezett verseny hatására fejlődhet, a nyugat-európai autópiaacnak (Németország kivételével) enyhe visszaeséssel kell számolnia. Közép- és Kelet-Európa országaiiban összességében tovább növekvő személyautó-kínálattal lehet számolni. Oroszországban, mint a térség legjelentősebb piacán az eladások előreláthatólag tovább növekednek, közel 1,8 millió eladott autóval. Az ázsiai és csendes-óceáni térségben a piac továbbra is dinamikusan növekszik, de Kínában és Indiában a növekedés mértéke észrevehetően csökkeni fog. A japán személygépjár-mű eladásoknál pozitív változás prognosztizálható. 2007-ben a német gépjárműpia-con az előrehozott gépjárműeladások – amelyek a 2007. január 1-jén hatályba lépő általános forgalmi adó emelésének következtében már 2006-ban megtörténtek – negatívan hatnak az újonnan forgalomba helyezett gépjárművek eladási statisztikái-ra. A teljes piac számára ezért az összes volumen visszaeséséből, kb. 3,4 millió új autó értékesítéséből kell kiindulni. A magyarországi telephely új motor- és modellge-nerációjának köszönhetően az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. számára a további pozitív fellendülési kilátásokból előnyös termelési és kínálati értékek, majd kedvező forgalom és bevétel származik, miközben a beruházások továbbra is magas szinten maradnak. A piacon tavasszal megjelenő új Audi TT Roadster is hozzájárul az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. további sikeres üzleti fejlődéséhez.



FELELŐS KIADÓ: AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.; **VÁLLALATI KOMMUNIKÁCIÓ:** Lőre Péter, Czechmeister Mónika, H-9027 Győr, Kardán u. 1, Tel.: +36 96 661 002, Fax: +36 96 668 350, E-mail: pr@audi.hu, www.audi.hu; **SZERKESZTŐK:** AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. - Csémy Katalin, Papp Adrienn; Hamu és Gyémánt Magazinkiadó, 1012 Budapest, Pálya u. 9.; **KREATÍV TERVEZÉS ÉS KOORDINÁCIÓ:** Hamu és Gyémánt Magazinkiadó; **NEMZETKÖZI KOORDINÁCIÓ:** AUDI AG International Customer and Retail Marketing; **FOTÓK:** AUDI AG, Fotógyár – Hajdu András, Kaczúr György, Miklóska Zoltán, Szalontai Ábel, Mark Watson/Red Bull photofiles; **KULTURÁLIS KIADÓVEZETŐ:** Czingráber Eszter; **FŐSZERKESZTŐ:** Tarpai Zoltán; **SZERKESZTŐ:** Bende Nelly; **KÉPSZERKESZTŐ:** Brunner Ágnes; **LAYOUT, DESIGN:** Az AUDI AG tervei szerint a Hamu és Gyémánt Magazinkiadó; **TERVEZŐSZERKESZTŐ:** Katona Gergely; **OLVASÓSZERKESZTŐK:** Kriston Orsolya, Sente Thomas; **KORREKTOR:** Dudás Márta; **NYOMDA:** Crew Kft., Ungarn, 1161 Budapest, János u. 175.; **PRODUKCIÓS MENEDZSER:** Héder Ildikó



AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.
H-9027 Győr, Kardán u. 1.
Tel.: +36 96 661 002, Fax: +36 96 668 350
E-mail: pr@audi.hu, www.audi.hu