

AUDI HUNGARIA MOTOR KFT.



Világpremier Bemutatkozott az Audi A3 Cabriolet ■ **TT-túra** Magyarország másképp ■ **Technika** Paradigmaváltás a motorgyártásban ■ **Pénzügy** Az Audi Hungaria számokban ■ **Jövőkép** Precizitás, csapatjáték, innováció, taktika



Éves jelentés 2007

Az Audi Hungaria számokban

		2007	2006	Változás %-ban
Motorgyártás		1.913.053	1.893.600	1,0
Járműgyártás		56.982	23.675	140,1
Árbevétel*	millió euró	5.872	5.031	16,7
Beruházások**	millió euró	3.302	3.088	6,6
Munkatársak	12.31.	5.845	5.373	8,8

*IFRS International Financial Reporting Standard szerint

**Kumulatív



Rozman Richárd, Thomas Faustmann, Dr. Johannes Roscheck, Achim Heinfling

Kedves Olvasó!

Egy hajóflotta csak akkor lehet sikeres, ha hajói külön-külön is a legjobb teljesítményt nyújtják. Mi, az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., az Audi és a Volkswagen Konzern flottájában immár 14 éve hajózunk sikeresen. Ezt bizonyítják az elmúlt évben elért kiváló üzleti számok is.

Az elmúlt esztendőben nemcsak termelési számaink növekedtek, hanem számos új projektet is eredményesen megvalósítottunk. 2007-ben összesen 1 913 053 motort és 56 982 járművet gyártottunk. A harmadik „made in Hungary” jelzésű Audi-modell, az A3 Cabriolet világpremierjét ünnepeltük a járműgyártás területén. A győri szerszámgyár az elmúlt év novemberében megkezdte az Audi RS 6-os karosszériaelemeinek gyártását. Ezek az új projektek még összetettebb feladatok elé állítottak bennünket, amelyek nagy fokú összpontosítást és figyelmet követeltek a munkatársaktól.

A hatékonyság növelését tovább folytattuk az elmúlt évben, és készleteink is jelentősen csökkentek. A folyamatok további javításának már láthatóak az eredményei. Alapvető feladatainkat kellő szakértelemmel hajtjuk végre, ebben számíthatunk magasan képzett munkatársaink rugalmasságára és elkötelezettségére, akik azonosulnak a vállalat legfőbb értékeivel, mint a minőség, hatékonyság, rugalmasság, megbízhatóság és szállítói hűség.

Az Audi Hungaria „jó állampolgárként” nagy hangsúlyt fektet a társadalmi szerepvállalásra, így a fiatalok képzésére. Ennek szellemében vállalatunk új tanszéket alapított a győri Széchenyi István Egyetemen. Elköteleztünk vagyunk a sport és kulturális kezdeményezések és a szociális támogatások iránt.

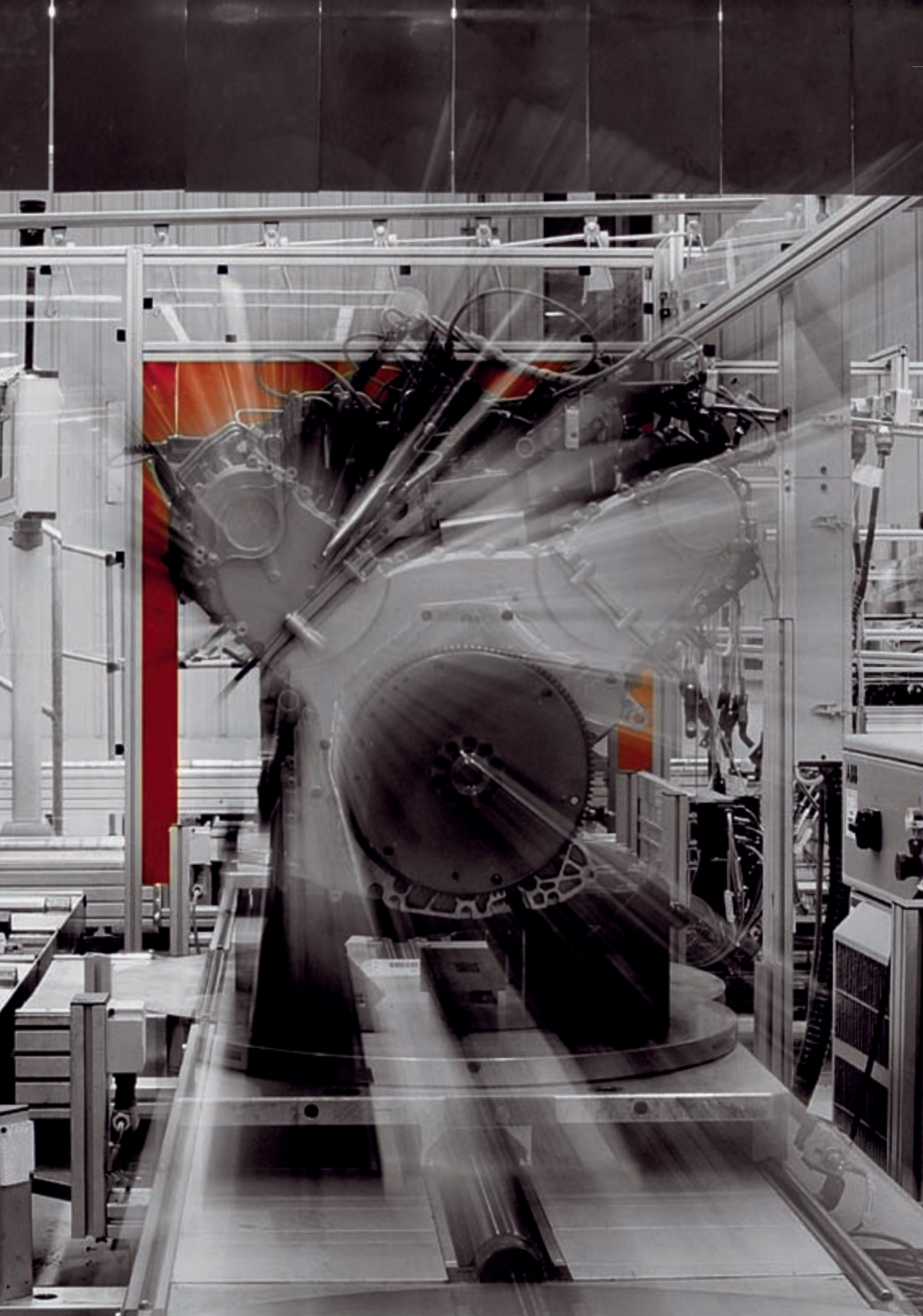
Éves jelentésünkkel a vállalatot és Magyarországot is szeretnénk Önöknek sokoldalúan bemutatni. A balatoni vitorlázást, a bor- és gasztrokultúrát és az ország egyéb szépségeit magyar celebritások segítenek közelebb vinni az olvasókhhoz.

Reméljük, hogy mindenki talál számára új, lebilincselő témát akár a vállalattal, akár az ország különböző érdekességeivel kapcsolatban.

Hajózzon át velünk együtt az Audi Hungaria 2007-es évének fontosabb történésein!

Győr, 2008. március

Thomas Faustmann
ügyvezető igazgató



Frank Dreves
Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.
felügyelőbizottságának elnöke

Tisztelt Hölgyeim és Uraim!

Az AUDI AG a 2007-es üzleti évet kiváló eredménnyel zárta, immár tizenkettedik alkalommal könyvelhetett el rekordértékeket. Az Audi márká imázsa és az AUDI AG munkaadói elismertsége tovább javult. Mindezek újabb lépéseket jelentenek azon az úton, amelyen a márká a legsikeresebb lehet a prémiumkategóriában.

A már korábban bejelentett modelloffenzíva jegyében az Audi számos új járművet – köztük az új Audi A5-öst és A4-est – mutatott be 2007-ben sikeresen a világpiacra, melyeket 2008-ban az Audi A4 Avant, az Audi Q5-ös, az RS 6 Avant és az A3 Cabriolet követ. Ez utóbbi modell összeszerelését a győri telephelyen végzik. Ezekkel a termékekkel szeretnénk elnyerni idén a vásárlók tetszését, és megfelelő alapot teremteni a további gazdasági növekedéshez.

A 2007-es üzleti év sikeréhez az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. is nagy mértékben hozzájárult. Győri leányvállalatunk szállítja az Audi és VW-konzern márkái számára az Otto- és dízel-motorokat, a négyhengerestől egészen a tízhengeres biturbó motorig. Az elmúlt évben számos új motorcsalád gyártása kezdődött meg sikeresen, amely ismét bizonyítja a magyar leányvállalat teljesítőképességét.

A győri járműgyárban szerelik össze az Audi TT Coupé és Roadster modelleket. 2007 végén itt ünnepelhettük az új Audi A3 Cabriolet világpremierjét és a sorozatgyártás megkezdését.

Az Audi Hungaria a motorgyártás, járműgyártás, árbevétel és nyereség tekintetében is rekordértékeket ért el, újabb fejezetet fűzve a vállalat sikertörténetéhez.

A vállalat nevében szeretnék köszönetet mondani az Audi Hungaria ügyvezetésének, menedzsmentjének és munkatársainak a 2007-es évben nyújtott kiváló teljesítményért.

A 2008-as év is komoly kihívások elé állítja az Audit és az Audi Hungariát. Újabb járműmodellek és motorok fémjelzik majd ezt az évet is, melyben továbbra is számítunk a magyar munkatársak tudására, teljesítményére és elkötelezettségére. Ezek fontos faktorai voltak és lesznek annak, hogy az Audi Hungaria sikertörténetét közösen írjuk tovább.

Ingolstadt, 2008. március

F. Dreves

Frank Dreves

Tartalom

News I. 6

Ünnepi kitüntetés és miniszterelnöki látogatás.

Hajót szélirányba! 8

Két férfi, egy eset: Thomas Faustmann, az Audi Hungaria ügyvezetője és Litkey Farkas vitorlázó a kapitányi szerepekről és a közös célokról.

A valóság ígézete 12

Van, akinek egy gyönyörű tó, van, akinek valóban „A” magyar tenger. A TT-túra első állomása: a Balaton.

Utazás mikrontartományban 16

A tökéletes precizitás pedig igenis létezik. A mikronok világában átértékelődik a kicsi és a nagy fogalma...

Powered by Győr 20

A rekordok és az újítások éve – Achim Heinfliang, a termelésért felelős ügyvezető értékelése 2007-ről.

A hatékonyság forradalma 24

Kevesebb károsanyag-kibocsátás, nagyobb teljesítmény: íme, az Audi innovatív megoldásai!

Polar IS 30

Az Audi Hungaria Integratív Stratégiafejlesztési Folyamata.

News II. 32

Mozgalmas tavaszt zárt az Audi Hungaria Motor Kft.

Bevethető tudás 34

Lifelong learning – Rozman Richárd személyügyekért felelős ügyvezető az Audi Hungaria hitvallásáról és eredményeiről.

A3 Cabriolet: Daydream 38

Gyártósoron a győri Audi-gyár harmadik modellje: bemutatkozott az A3 Cabriolet!

News III. 42

Futball, vitorlázás, felavatás, adományozások – az Audi Hungaria őszi eseménytára.

Az erő veled van 44

Karosszéria és a motor: az új Audi RS6 Avant sem nélkülözheti a győri elemeket.

46 A csend hangjai

A test és a lélek összhangja minden ember számára fontos. Palya Bea énekesnő, a TT Roadster és Hévíz.

News IV. 52

Erős kezdés után még erősebb befejezés: remek évzárás az Audi Hungariánál.

54 A folyékony szerelem

Nektárt csepegtettünk Tokaj és Villány szőlővesszein, az útitársunk: a TT és Romsics László borakadémikus.

60 Tanulással készülni a jövőre

Fókuszban a jövő szakembergárdája és a jövő újításai: az Audi Hungaria Intézet első éve.

62 „Nekünk még ízeink vannak...”

Lóerők és szürke marhák találkozása Hortobágyon! Aki kifőzte: Laczkó Ottó mesterszakács és az Audi TT Roadster.

68 Verseny a fejlődésért

A minőség és a szaktudás kincset érhet – dr. Johannes Roscheck pénzügyekért felelős ügyvezető a gazdasági változások hatásairól.

72 Pénzügyi jelentés

Az Audi Hungaria Motor Kft. 2007-es pénzügyi éve.



Magyar elismerés

A magyar autóipar fejlődéséért végzett munkájáért a Magyar Köztársasági Érdemrend tisztikeresztjét vehette át március 15-én a Parlamentben *Thomas Faustmann*, az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. ügyvezető igazgatója. A kitüntetést Kóka János

gazdasági és közlekedési miniszter adta át, *Veres János* pénzügyminiszter jelenlétében. *Thomas Faustmann* 2004 óta tölti be posztját Magyarországon, vezetése alatt számtalan fejlesztés és új termék gyártása kezdődött meg sikeresen.



Miniszterelnöki

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. aktív szerepet vállal a győri Pólus-programban, melyet 2006-ban indított útjára a magyar kormány. A program keretében a város elsősorban az autó- és beszállító-

ipari kompetenciákat szeretné fejleszteni. A vállalat a Széchenyi Egyetemmel együttműködve részt vesz a projektben, melyet 2007 februárjában mutattak be a Győrbe látogató *Gyurcsány Ferencnek*,

Látogatás

kormányképviselőknek és *Borkai Zsolt* győri polgármesternek. A Pólusprogram segítségével lehetővé válik, hogy a város és a régió erőteljesebben és gyorsabban fejlődhesen az említett területeken.

A jövő befektetése



A Lukács Sándor Mechatronikai és Gépészeti Szakközépiskola, Szakiskola és Kollégium az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. jóvoltából márciusban CNC-oktatóközponttal és járműgyártó tanműhellyel gazdagodott. A megnyitó ünnepségen *Rozman Richárd*, a vállalat személyügyekért fe-

lelős ügyvezető igazgatója elmondta: az Audi számára nagyon fontos, hogy a jövő munkaerője milyen ismeretanyaggal és munkafegyveléssel kerül ki ebből az oktatási intézményből. Az iskola diákjai a járműgyártás, a forgácsolás és az autószerelés fortélyait sajátíthatják el.

Az új Audi TT Roadster

Az új Audi TT Roadster a sportos dinamika, a nagy teljesítmény-potenciál és a magával ragadó vezetési élmény megtestesítője. A nyitott tetős, kétüléses autót 2006 novemberétől szerelik össze Győrben, ahol a TT Coupé is készül. A Roadster két különböző motorizáltsággal rendelhető, örökölte elődje összes erősségét, de teljesítményben és dinamikában egyértelműen túlszárnyalja azt. A sportautó minden



érzékszervünkre hat, és egyszerűen magával ragadja vezetőjét és

utasait. Az új Audi TT Roadster 2007 tavaszán került a piacra.

30 iskola, 200 motor

Az Audi Hungaria évek óta nagy figyelmet fordít a szakembergárda folyamatos utánpótlására. A különböző szintű és profilú oktatási intézményekben a vállalat nemcsak az elméleti oktatás támogatására koncentrál, hanem a gyakorlati képzés erősítésére is. Ennek jól látható eredménye, hogy az Audi Hungaria évek óta rendszeresen juttat különböző motorokat, vagy motorkészítéshez fontos eszközöket, gépeket a szakiskoláknak. A vállalat 2007-ben kerekén 200 motort adományozott az ország 30 szakmunkásképző- és szakközépiskolájának.

A négy- és hathengeres Otto- és dízelmotorok a modern, gyakorlatiorientált képzést

támogatják, hiszen a diákok is dolgozhatnak, tanulhatnak az erőforrásokon.





Hajót szélirányba!

Két férfi, egy eset. Mindketten kormányoznak – az egyikük vállalatot, a másikuk hajót. Hol viharban, hol szélcsendben kell helytállniuk és a hajót a célba manőverezniük. Thomas Faustmann, az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. ügyvezetésének elnöke és Litkey Farkas profi vitorlázó korábban már ült egy hajóban, most egymás mellett ülve beszélgettek céljaikról.

➤ FOTOGYÁR / BENKŐ SÁNDOR (fotók)

Faustmann úr, tegyük fel, hogy egy hajó kapitánya a balatoni Kékszalag-versenyen. A verseny kellős közepén valami váratlan történik, jön egy vihar, amit senki sem látott előre. Mi a legelső teendője?

Thomas Faustmann: Induljunk ki abból, hogy nagyon megbízható csapatom van. Azt ugyanis már megtanultam, hogy vitorlázni csak jó csapattal lehet. Először is megpróbálok nyugodt maradni, világos és egyértelmű utasításokat adni a legénységnek, hogy minél előbb biztonságos kikötőbe kormányozhassuk a hajót.

És mit tesz ilyen helyzetben egy profi?

Litkey Farkas: Ugyanezt. Nekünk a vízen látnunk kell, hogy mi fog történni a következő egy órában, ebben segít a tapasztalat és a meteorológiai előrejelzés. Mégis vannak helyzetek, amikor nem lehet kikerülni a vihart. A balatoni Kékszalagot például nem szakítják meg csupán azért, mert jönnek a viharfelhők. Nyilván megvannak a megfelelő eszközeink arra, hogy mit kell ilyen helyzetben tennünk. A legnehezebb azt eldönteni, hogy hol vannak a csapat, a hajó és az én határait, mennyit bírunk el. Ha nem jól saccolok, annak katasztrofális következményei lehetnek.

kedjek abban, válsághelyzetben megteszik, amit rájuk bízam.

T. F.: Nálam is ez a kiindulási helyzet. Kijelölöm, mi a legénység feladata, azt a döntést, hogy ezt hogyan teljesíti, már nekik maguknak kell meghozniuk. Ennek során nagyon fontos az egyértelmű kommunikáció. A vitorlázáshoz képest nagy különbség, hogy nálunk – a betanuló újoncokon kívül – nincsenek tréningek vagy bemelegítő futamok. Mi állandóan versenyben vagyunk, folyamatosan maximális teljesítményt kell nyújtanunk. A felelősség természetesen mindig a kapitányé. A kapitány határozza meg a célokat, neki kell ezeket egyértelműen kommunikálnia, de a kijelölt célt csak közösen tudjuk elérni. Munkatársaim külön utasítás nélkül is tudják, mi a feladatuk, nevezetesen hogy önállóan cselekedjenek, és a lehető legtöbbet hozzák ki magukból. És ez fordítva is így van: ők is tudják, hogy minden alkalommal számíthatnak rám. A kölcsönös bizalom nagyon fontos.

L. F.: A mi csapatunknak már önálló értéke van, ez önmagában motiváció. Sokakat az a vágy hajt, hogy bekerüljön közénk, ezért aztán a csapatunk a versenyeken mindig nagyobb, mint ahányan ténylegesen a hajón versenyeznek. A tagságot ki kell érdemelni.

„Mi állandóan versenyben vagyunk, folyamatosan maximális teljesítményt kell nyújtanunk.”

(Thomas Faustmann)

Mennyire tud vagy mennyire kell egy kapitánynak a legénységére támaszkodni?

L. F.: A mi méretünk már akkora (az idej Kékszalagon 14-en voltak a hajón – a szerk.), hogy csak azt tudom megmondani a legénységnek, mit csináljon, de azt már nem, hogyan. Azt korábban, az edzéseken kell megtanítani nekik. Meg kell bíznom annyira az embereimben, hogy ne kétel-

sikeréhez a lelkes munkatársak. Az én célom az, hogy következetesen és hitelesen cselekedjek, hogy mindig megfeleljek mint példakép, hiszen csak azt várhatom el az embereimtől, amit saját magam is megteszek! Ugyan kapitány vagyok, de egyben a csapathoz is tartozom. A csapaton belül számos lehetőség van arra, hogy motiváljuk, erősítsük egymást.

A Kékszalag

Európa legszebb tókerülő versenye a leginkább gazdag hagyományokban is: első ízben 1934-ben rendezték meg a mélyvízi versenyek mintájára. 2007-ben a 39. Kékszalag versenyt tartották. A Balaton körbevitorlázása mindig Balatonfüredről indul, és a vitorlázóknak motor használata nélkül kell megkerülniük a tavat. Az első Kékszalagon 21, a tavalyi versenyen rekordot jelentő 508 hajó indult. A Kékszalag napjainkban már társadalmi esemény is. Az abszolút rekord 1955-ben született, akkoriban a Nemere II. nevű 75-ös cirkáló 10 óra és 40 perc alatt tette meg a távot.



Litkey Farkas

Az 1966-ban született vitorlázó, a Hajó magazin szerkesztője és állandó szerzője minden idők legeredményesebb Kékszalag kormányosa is egyben: 2007-ben sorozatban hetedszer nyerte meg a tókerülő versenyt. 1996-ban finn osztályban képviselte az országot az atlantai olimpián. 2005 kiemelkedően sikeres év volt „Farky” számára: megválasztották az Év Vitorlázójának. 2006-ban csapatával megnyerte az év egyik legfontosabb nemzetközi versenyét, a Trofeo Gorlat, ahol azelőtt még sohasem győzedelmeskedett magyar hajó.

Litkey úr, elárulja nekem, miért lett csapatkapitány? Miért nem akarta a saját útját járni, egyedül?

L. F.: Amikor még élsportoló voltam, és az 1996-os atlantai olimpiára készültem, egyszemélyes hajóban vitorláztam, annak minden örömeivel és bánatával. Nem kellett igazodnom senkihez, de az örömet sem tudtam megosztani. Komoly hiányérzetem volt, ezért váltottam. A vitorlázásban úgy lesz valaki kapitány, hogy a taktikai döntéseket szeretné meghozni, illetve abban érzi magát ügyesebbnek, nem a technikai részben.

Faustmann úr, önnek biztosan igen jó taktikai érzékkal kell rendelkeznie...

T. F.: Egy vezetőnek nem csupán nagyobb rálátással kell rendelkeznie a napi munkára, hanem meg kell, hogy legyen az érzéke ahhoz is, hogy kritikus és nehezen áttekinthető helyzetben is a legjobbat válassza a számos döntési alternatíva közül. Fontos, hogy a vállalatvezetőt ne csupán a vállalaton belül ismerjék és ismerjék el, hanem a vállalat szélesebb környezetében is. A taktikailag okos döntések meghozatalához megfelelő háttér-

információkkal kell rendelkezni a vállalat környezetéből. Ha ezekkel rendelkezünk, akkor ismerjük a további befolyásoló tényezőket, amelyek ha közvetlenül nem is, de közvetett módon jelentősen meghatározzák a vállalat jövőjét.

Mikor könnyebb a hajót célba kormányozni, viharban vagy szélszélben?

L. F.: Nekem nem erősségem a gyenge szél. A csapatnak is gondot okoz, mert váratlanul olyan hajók is előkerülhetnek, amelyek nem is esélyesek. Az erős szelet jobban szeretjük.

T. F.: Be kell vallanom, én is jobban élvezem, ha kicsit zordabbak a körülmények, mert az nagyobb kihívás. Ha minden rendben megy, az ember figyelme könnyebben lankad, és könnyebben hibázik, s annak is fennáll a veszélye, hogy a csapat elkényelmesedik. Nekünk az autó- és motorgyártásban állandóan résen kell lennünk, hiszen a piac nem alszik. Milyen új termékekkel rukkolnak elő a versenytársak, mit tudunk a mostaninál még jobban, gyorsabban, költséghatékonyabban csinálni – egyszóval folyamatos koncentrációra van szükség.

Eredménykényszerben élnek? Jövőre is győzni kell a Kékszalagon? Ismét rekordot kell dönteni a termelésben?

L. F.: Megnyertünk hét Kékszalagot, így még akkor is jó csapatnak tartanak bennünket, ha netán a következőn nem mi leszünk az elsőek. Az ellenfeleinknek nagyobb a tét, ők úgy érzik, mindenáron le kell győzni Litkeyt! Sokkal éhesebbek a sikerre, mint én, az biztos. Emiatt néha szinte már tudatosan kikapunk, hogy megint harapjunk, ha komoly lesz a tét.

Az Audi Hungaria ezt nyilvánvalóan nem engedheti meg magának.

T. F.: Természetesen nem. Az Audi Hungaria sikertörténet, az elmúlt 14 évben egyre több és több motort gyártottunk, köztük világújdonságokat is, de nagyon oda kell figyelnünk, hogy ezt a sikersériát folytatni tudjuk. Azonnal reagál-

nunk kell a változó igényekre. Ezért is tervezünk hosszú távra, és rendkívül rugalmas termelési rendszereket, folyamatokat alakítunk ki.

Melyek voltak 2007 legfontosabb célkitűzései?

L. F.: Mi mindent elértünk, amit elterveztünk. Sőt, amolyan bónuszként még megnyertem az egyszemélyes Balaton-kerülő

cseréltük. Ez igen nagy kihívás volt. Az új projektek mellett a régi termékek is teljes kapacitáskihasználtsággal készülnek. Ismét rekordot döntöttünk, több mint 1,9 millió motort gyártottunk. Az év elején elindítottuk a TT Roadster sorozatgyártását, ez is nagyon jól sikerült, november végén pedig Győrben tartottuk harmadik autónk, az Audi A3 Cabriolet világpremierjét.

Bővült a győri szerzőgyár tevékenységi köre is, 2007 novemberétől itt készülnek az Audi RS6 egyes karosszériaelemei. Az elmúlt három évben bizonyítottuk, hogy ezen a területen is megálljuk a helyünket, ezért további 12 millió eurót fektetünk be a géppark bővítésébe. Emellett intenzívebben akarunk bekapcsolódni a motorokkal kapcsolatos alap kutatásokba, ezért tovább erősítettük az együttműködést a győri Széchenyi István Egyetemmel, és alapítottunk egy tanszéket, ahol kifejezetten a belső égésű motorok fejlesztésével foglalkoznak. A tanszéket december elsejétől német professzor vezeti.

Nagyon büszkén beszél az eredményekről.

T. F.: Igen, mert ezek valódi, igen komoly kihívások. 100%-os koncentrációra volt szükség, nem csupán az én részemről, hanem a vállalat minden egyes munkatársától ahhoz, hogy az összes kitűzött célt elérjük. De sikerült! A vállalat egyes szegmenseinek úgy kell működnie, ahogyan egy hajóflottának: minden hajó külön-külön, de egyetlen cél felé tartva.

És mit terveznek 2008-ra?

T. F.: Számunkra az a legfontosabb, hogy a lehető legtökéletesebben valósítsuk meg az előttünk álló feladatokat. Ügyelnünk kell arra, hogy folyamatosan megfeleljünk a legmagasabb minőségi elvárásoknak, ezzel tudjuk meggyőzni anyavállalatunkat, az AUDI AG-t, hogy a jövőben is érdemes az Audi Hungariával számolni az új projektek megvalósításánál. Ezzel tudjuk megőrizni munkahelyeinket, és esetleg újabbakat is létrehozhatunk.

L. F.: Én még előbbre tekintek. 2010-ben jön egy új hajóosztály a Kékszalagon, a kéttestű. Erre kell felkészülnünk, ráadásul ez nagyságrendileg nagyobb befektetés lesz annál, mint amivel eddig szembesültünk. Remélem, sikerülni fog. Azt szeretném, ha három év múlva felkészült csapattal és nagyon erős hajóval tudnánk indulni.

Mikor vitorláznak ismét együtt?

T. F.: Talán jövő tavasszal. Konkrét időpont még nincs, de biztos vagyok benne, hogy lesz következő alkalom.

L. F.: Én is remélem, mert az Audi Hungaria menedzsmentjével nagyon kellemes volt egy hajóban ülni. ■

Bakos Piroska

A pécsi egyetem elvégzése után fél évet Németországban tanult tömegkommunikációt, ahová azóta is rendszeresen jár továbbképzésekre. 2003 óta a Magyar Televízió Híradójának műsorvezetője és riportere. Készített már interjút többek között Wolfgang Schäussel osztrák kancellárral és dr. Martin Winterkornnal, az AUDI AG korábbi elnökével is.





A valóság igézete

Az otthon nem csupán egy hely; hanem emlék, szín és mindenekelőtt illat. A Balaton illata vízből, nádból, iszapból és napfényből áll össze, majd Tihanyban levendulával, Badacsonyban pedig a dohos pincék szagával keveredik. Mindenhol más, és mégis mindig ugyanaz: az otthon illata.

➤ KOVÁCS ERIKA (szöveg), FOTÓGYÁR / IMRE BARNABÁS (fotók)



Enyhe és párás hajnali levegő ébreszt. Lassan meginduló gondolataink között felsejlik a hajnali fürdőzés képe. Elindulunk. A part csendes. A korai órán még mozdulatlan a táj, a víztükör egészen opálos, és a súlyos ezüst víztömeget a legkisebb szellő sem borzolja fel. A nyugalom pillanata. A keleti medence lassan megtelik fénnel, és a parton állva lenyűgözve bámuljuk a csodát, ahogy lassan felkel a nap. A víz színe megváltozik, és ezer színben szikrázik fel. Hívogató és hűvös. Sőt, borzongatóan hideg. Didegve tesszük meg azt a néhány tempót, amit esti lelkesedésünkben megígértünk magunknak, majd reszketve mászunk ki a partra. És ekkor jön a változás. Fejünk kitisztul, és tüdők megtelik a víz felől áramló tiszta levegővel. A reggeli kávé ízét már a szánkban érezzük, ahogy energiával feltöltve indulunk neki a napnak. Itthon vagyunk újra. Ez a Balaton.

A négy évszak tava

A Balaton mindannyiunk kincse, mégis mindenki más-más képet őriz róla: ahogy a déli parton fekvő településekről látni lehet a tanúhegyeket, vagy a zamárdi szőlő-hegyről a tó közepéig nyúló Tihanyi-félszigetet. Egyszerre végtelenbe vesző és nagyon közeli minden, mindegy, hogy Boglárnál, Keszthelynél vagy éppen Balatonfüreden állunk a tó partján.

Litkey Farkas gyermekkorától ismeri a Balatont, felnőttként pedig másnak is átadja ezt a tudást. Nemcsak vitorlázik (hétszer nyerte meg a Kékszalag-versenyt), hanem folyamatosan szervez különböző vitorlás, flottás rendezvényeket, tréningeket, programokat is. Az élete a Balaton, különösen nyáron... és Litkey Farkas mesél, például arról, hogy milyen érzés, amikor a parton ülve újra és újra rácsodálkozhatunk az igazi Balatonra, amely hajók nélkül elképzelhetetlen. Vagy arról, hogy itt minden más. A part, a víz, az

emberek, az érzések. Egy 79 kilométer hosszú tó, melyet mostanában sokan újra felfedeznek. Persze nem csak nyáron a miénk. Télen a befagyott Balaton, a jégen szikrázó nap és a csípős hideg legalább annyira elvarázsolja az utazót, mint amikor a kánikulában a parton fekvő szemléli a víztükröt. Korszolyázók és fakutyázók lepik el ilyenkor a tavat, és a hangulatot tovább fokozza a parton elfogyasztott tea vagy forralt bor.

Tavasszal és ősszel ismét új arcát mutatja a Balaton. Kerékpáron akár az egész tavat is körbejárhatjuk, így egészen más képet kapunk a tájról, mintha csak egy-egy part menti települést látogatnánk meg. Mászt Tihany illatos levendulamezőivel, sötét kövekből épült házaival és különös sziklaképződményeivel, és mást Badacsony – a hegyek szőlő borította szoknyája, ahol a szánkban érezzük a gyümölcs és a bor zamatát, a csobánci, a szigligeti várrom, melyek napjainkban is őrzik őseink múltját. Egy régi monda



A magyar tenger

Közép-Európa legnagyobb tava típusát tekintve sztyeppei tó, melynek kialakulása a jégkorszak végén, mintegy 18–22 ezer évvel ezelőtt kezdődött, akkor, amikor ezt a térséget a Pontuszi-tenger, később annak maradványa, a Pannon-tó borította.

Még az 1800-as években is jóval nagyobb volt a magyar tenger, hiszen részét képezte a Kis-Balaton is, amely a tótól délnyugatra található. Az 1920-as években a Kis-Balaton a tó vízszintjének csökkenése miatt kiszáradt, így egy darabig a Zala-folyó vize egyenesen a Balatonba ömlött. Idővel egyértelművé vált, hogy a Balaton életében hatalmas szerepe van a Kis-Balatonnak, ugyanis egyfajta szűrőként a Zalából érkező vizet csak megtisztítva engedti tovább. A vízszintszabályozás szempontjából fontos szerepe van a Sió-csatornának is, amely a felesleges vízmennyiséget a Balatonból a Dunába vezeti.

szerint dombokkal-heggyekkel dobálózó óriások játszottak itt, akik hirtelen elvonultak a tájról. A játékaik, a tanúhegyek, és a legendák azonban itt maradtak velünk, és a helybeliek még mindig tudják és mesélik a balatoni gyerekeknek a Haláp vagy a kecskekörmök történetét.

Szelek szárnyán

Apró, hófehér vitorlák a türkizkék vízen. Ha jól időzítünk, akár több száz is egyszerre. Ehhez nem kell más, mint a Kékszalag hétvégéjén ellátogatni a Balatonhoz és a tó bármely pontján látni fogjuk a mezőnyt, hiszen a Balatonfűrederől induló és oda visszatérő hajók váltakozó szerencsével és gyorsasággal ugyan, de az egész tavat megkerülik. A látványnak sem utolsó emberpróbáló megmérettetés komoly verseny, sőt, mára már társadalmi esemény is egyben. Egyre gyakrabban fordul elő, hogy a hajók nem csak a csapatot, hanem

egy-egy vállalkozó kedvű illusztris személyiséget is szállítanak a fedélzeten.

A Kékszalag ugyan az egyik leglátványosabb hazai rendezvény, ehhez talán csak a Balaton-átúszás iránti érdeklődés fogható, a tavon azonban nemcsak ilyenkor találhatjuk meg a vitorlázás szerelmeseit. A komoly hagyományokkal rendelkező egyesületekben folyamatosan folyik a munka, a felkészülés és az utánpótlás-nevelés. És hogy mi az, ami a fiatalokat ehhez a sportághoz vonzza? A háttérmentes szabadság érzése. Ez az, ami az autóversenyzőkben, a pilótákban és a vitorlázókban is közös. A sebesség mámorában és a mellettünk elsuhanó tájban ködbe vesznek a problémák, a mindennapok kicsinyes bosszúságai, és ami marad: a ragyogóan kék ég, a szél és a suhanás. A földön, a levegőben, és itt a Balatonnál a vízen is.

Hajózni is más itt – ezt egyöntetűen állítják a balatoni vitorlázók. „A víz mélysége kisebb, mint a tengereké, így aztán a hullámok

is lassabban terjednek, ezt tudnia kell mindenkinek, aki hajóra száll a Balatonon.” – magyarázza Litkey Farkas. – „Ráadásul az édesvíz eleve lassabb, mint a sós, vagyis a tengereken alkalmazott pozícióvitorlázással a Balatonon legfeljebb csak a tájat lehet szemlélni, versenyt nyerni nemigen. Már emiatt is nehezebb a magyar tengeren vitorlázni, és akkor még nem soroltam fel a tó minden sajátosságát, egyediségét. A Balaton vízfelülete viszonylag kicsi, ezért a környező domborzat is képes befolyásolni a szelet. Vagyis a tavon a széltaktika a meghatározó.”

Hétköznapi varázslatok

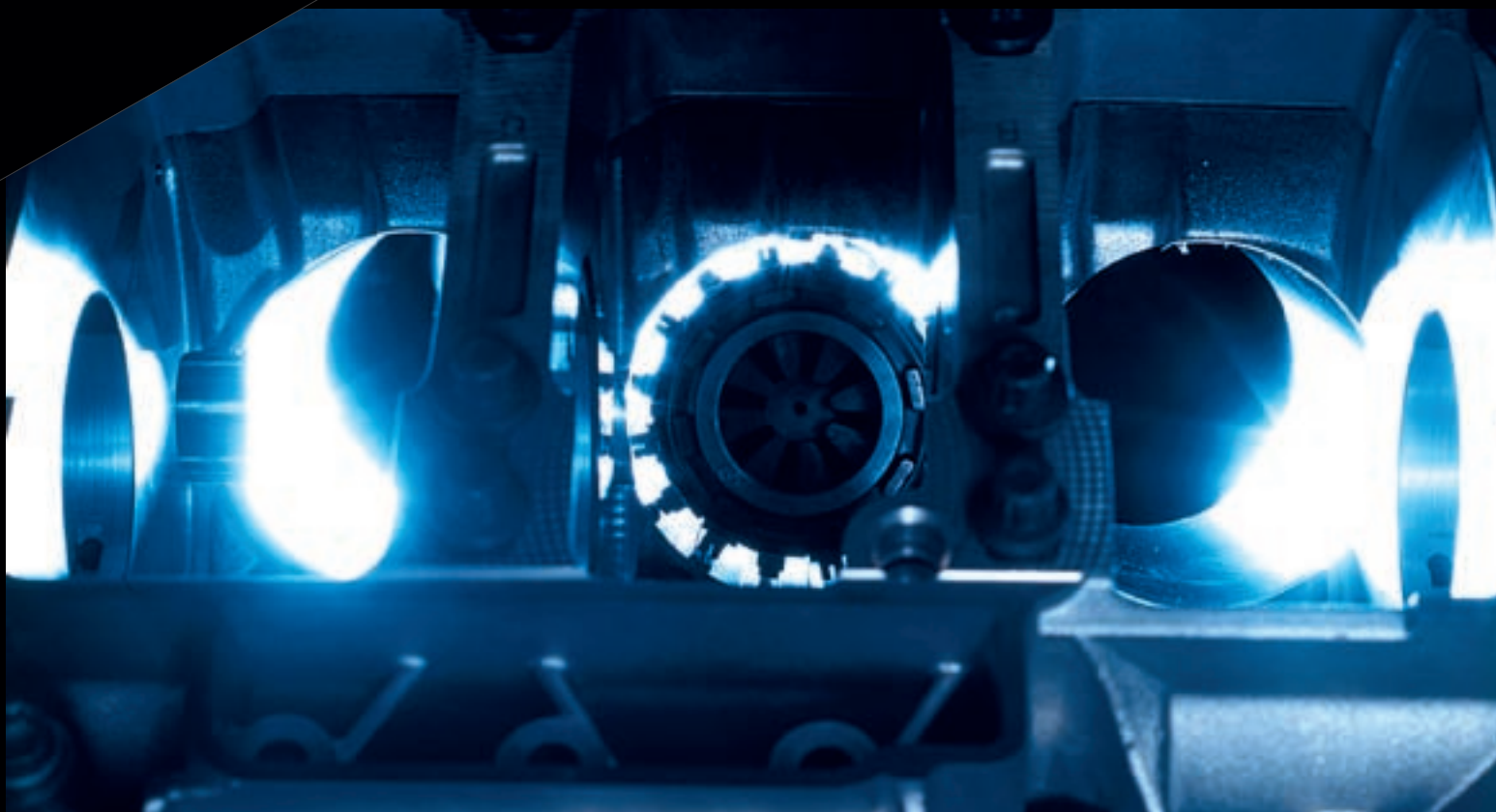
Ez a sokszínű tó azonban sokáig háttérbe szorult. Elődeink sokáig szinte tudomást sem vettek a Balatonról, akik megtehették, inkább az Adriára jártak kikapcsolódni. A trianoni békeszerződés után azonban új élet köszöntött Magyarországra – a Balaton is felértékelődött, hiszen már nem volt igazi tengerünk, a déli vasút pedig kedvezményes utazásokat kínálva lendítette fel a helyi turizmust. Mégis sokáig kellett várni arra, hogy a Balaton igazi üdülőhely legyen. „Kulturális előélete sem volt a térségnek, mindez csak az új évezredben kezdett kialakulni. Ma már a Balaton nem egyenlő a »lángos-kolbász-kemping« nyújtotta életérzéssel. Annál sokkal több, és más” – mondja Litkey Farkas, aki végigkísérte a tó körüli élet változásait.

És valóban, a századelő pezsgő társadalmi, kulturális életétől hosszú út vezetett a XXI. század csillogó és kozmopolita világáig. Volt közben ugyanis néhány évtized, amikor valóban ki kellett várni és érdemelni a balatoni nyaralást a vállalati üdülőben, és olyan időszak is, amikor alig lehetett magyar szót hallani a tó partján. Mára azonban egy stabilan és magas színvonalon működő idegenforga-

lom alakult ki, és a fiatalok hangos szórakozásától, a hagyományörző rendezvényeken át a kulturális programok tarka sokszínűségéig mindenki megtalálhatja a saját világát. A Balaton a külföld egyre nagyobb csábításában is megőrizte vonzerejét, köszönhetően állandó megújulni tudásának.

Nincs titok. A Balaton varázslat és maga a valóság is egyben. Varázslat a lemenő nap fénye a vízen és valóság a badacsonyi bor mámore. Varázslat a hajnali pára a víz felett és valóság (volt) a tihanyi visszhang. Az igazi élet boldog bizonyossága az, amit minden nap ad. A hajnali fürdés utáni kávétól, a mozgalmas nap után, a délutáni borozás végén és egy ínycsiklandó halvacsora előtt. Akkor, amikor csak a csillagok, a hold és a túlpárt fényei pislákolnak. Amikor megszűnik a racionalitás, és csak a hangulat marad. És talán ilyenkor nem is kell ismerni a tavat. Csak szeretni. Talán úgy, hogy József Attila is írta róla: „Én nem értem, csak érzem az egészet.” ■





Utazás mikrontartományban

A korszerű motorokkal szemben a követelmények egész rendszerét támasztják, hiszen egyaránt meg kell felelniük például a környezetvédelmi szempontoknak és a vásárlók megfelelő motorteljesítményre irányuló elvárásainak. E két igény teljesítésének van egy közös műszaki feltétele: a rendkívül pontos megmunkálás. A hengerfuratok átmérőjének kialakításánál például 10 mikron a gyártási tűrés, az alapmérettől megengedett eltérés nagysága. Csak a viszonyítás kedvéért: egy emberi hajszál átlagosan 60 mikron vastag... ➤ HAJBA FERENC (szöveg), FOTOGYÁR / MIKLÓSKA ZOLTÁN (fotók)

A precíziós megmunkálás nagy tapasztalattal rendelkező szakembereket igényel, akik tökéletes biztonsággal mozognak az emberi szemmel már nem érzékelhető világban. A mikrontartományban zajló folyamatok leginkább a hengerfuratok finommegmunkálásának példáján szemléltethetők. A hengerek fúrásos finommegmunkálása után hónolással, egy gyémántléces szerszámmal végzett különleges megmunkálással készítik el a végleges méretet, alakhűségeket és felületi érdességeket.

Egy V6-os motorblokk a nyers alumínium öntvényről a késztermékig mintegy 150 forgácsolóműveleten megy végig. Ezek közül például a hengerfuratokat és a főtengely-csapágyfuratokat a mikrontartományban, tehát különösen nagy pontossággal munkálják meg. A hengerfuratok átmérője típustól függően 81 és 85,5 milliméter között mozog, és ezeken a méreteken kell betartani a legfeljebb 10 mikronos tűrést. A rendkívül szigorú előírások azonban nem csupán az átmérőre vonatkoznak, hanem a körköröségre is, vagyis arra, hogy a megmunkált hengerfurat mennyire térhet el az elméleti körformától. A tűrésmező ebben az esetben 7 mikron. De mivel a dugattyú a motor működése közben a hengerfurat mentén mozog, ezért természetesen vannak „hengerességi” követelmények is. Itt az eltérés megengedhető



Hengerfurat-
készrehónolószerszám

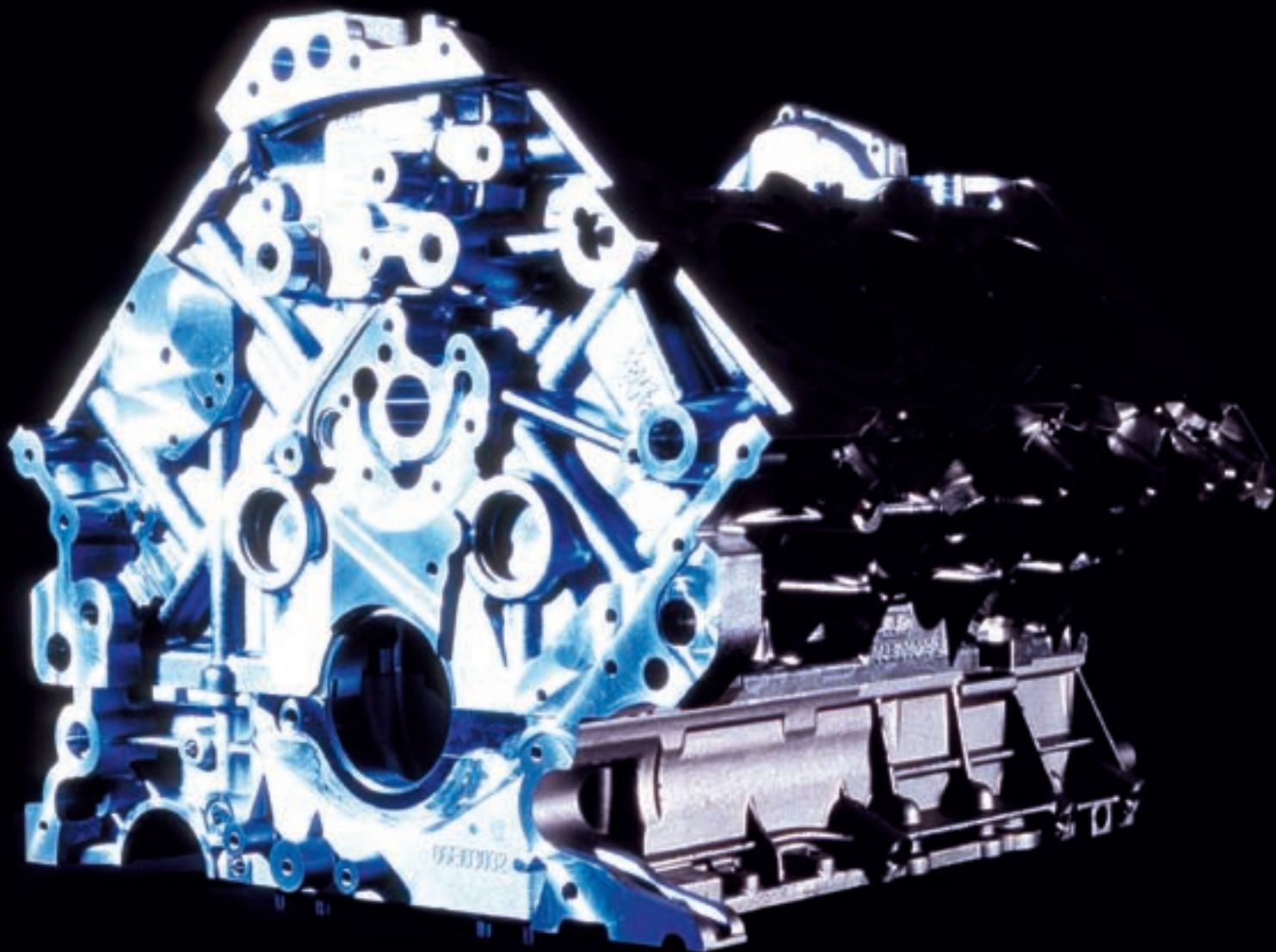
mértéke legfeljebb 9 mikron lehet – a hengerfurat motortípustól függően hozzávetőlegesen 140 és 160 milliméter közötti hosszán!

A szakemberek még egy fontos paramétert szoktak említeni, a felületminőséget vagy érdességet. Ez meghatározza a felület olajtartó képességét, ezáltal jelentősen befolyásolja a motor olajfogyasztását és általános működését is.

Példákon be lehet mutatni, hogy mi történik akkor, ha ezeket a konstrukciós előírásokat nem tartják be: a körköröségtől való je-

lentős eltérés következtében a dugattyúgyűrűk nem tudnak a teljes kerületen felfeküdni, így hézagok alakulnak ki, amelyekben át elvesz az üzemanyag elégeése során keletkező nyomás egy része. Ennek következtében csökken a kompresszió, a motor veszít a teljesítményéből. Amennyiben a pontatlan megmunkálás miatt a felületen olyan zsákocskák alakulnak ki, melyekben megáll az olaj, akkor az a következő égési ütemnél elég, majd a kipufogógázzal távozik, s növeli a károsanyag-kibocsátást.

1 μm = 0,001 mm



Hengerfurat-
készreestergálószerszám

A folyamat mindegyik eleme magában hordozza a pontatlanság veszélyét. A berendezések, a megmunkáló szerszámok kopásai, beállításai mind a pontatlanság forrásai lehetnek. A pontatlanságok jobb esetben kioltják vagy kiegyenlítik egymást, de a tapasztalat azt mutatja, általában inkább összeadódnak.

A mérnök nem győzi hangsúlyozni az ember szerepét, ami elsőre meglepőnek tűnhet, hiszen azt várnánk, hogy ilyen méretpontosság esetén a gépek, berendezések, műszerek uralják a folyamatokat, garantálják a pontosságot. Ez a sorozatgyártás során igaz is, ám az első beállítások idején a szakemberekre nagy felelősség hárul.

A nagy pontosságú megmunkálás sikere nem csupán technológiai és technikai kérdés, hanem a minőség iránt elkötelezett dolgozók nagy figyelmet, nagyfokú koncentrációt, precizitást igénylő munkájának eredménye is.

A motorblokkok hengerfuratainak finommegmunkálása természetesen csak egy kiragadott példa a motoralkatrészek nagy pontosságú gyártási folyamataiból, hasonló precizitást igénylő megmunkálási műveleteket más motoralkatrészek esetében is alkalmaznak. ■

A motor akkor kíméli jobban a környezetet, ha nem csak a befecskendező rendszer korszerűségére és minőségére, valamint az égésdinamikának szentelünk fokozott figyelmet, hanem a gyártási pontosság betartására is. Az új technikai megoldások csak a gyártási méretpontosság szigorú betartásával együtt érik el a kívánt hatást. Szinte adja magát a kérdés: ebben a szemmel már egyáltalán nem érzékelhető tartományban vannak-e még tartalékok, vagy elérték a lehetséges végső tűréshatárát? A válasz az ed-

digiek után talán már nem meglepetés: a pontosságot fizikailag még mindig lehet fokozni, bár az elméleti pontosság és a gyakorlati végeredmény között mindig lesz egy alig érzékelhető különbség.

A megmunkálás során a tűréshatár középértékét célozzák meg. A végeredményt azonban több tényező is befolyásolja, hiszen a megmunkálás komplex rendszer, melyet a megmunkáló szerszám, a megmunkáló gép, a munkadarab, a munkadarabot felfogó készülék és az ember alkotnak.



Hajba Ferenc újságíró,
a Népszabadság munkatársa, a
szerkesztőség győri tudósítója.
Három önálló kötete jelent meg,
több könyv szerkesztője.
Legutóbb kiadott riportkötete:
Az átlátszó kutya (2007)

Idengevezetőnk
mikrontartományban:
Szécsány László mérnök,
Gyártástervezés –
Szerszámtechnológia





Powered by Győr

Valamikor beérte harmincnégy lóerővel, ma naponta összesen majd' egymillió lóerőnyi teljesítményre képes motorokat gyárt a vezetése alatt álló részleg. Achim Heinfing, az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. termelésért felelős ügyvezetője már több mint egy évtizede részese különböző feladatkörökben az Audi Hungaria fejlődésének. ➤ FOTOGYÁR / MIKLÓSKA ZOLTÁN (fotók)

A számokból kiindulva az Audi Hungaria hamarosan elérkezik a 14 milliomodik motorhoz, ami világviszonylatban sem kis teljesítmény, különösen egy ilyen fiatal gyár esetében. Hol helyezné el a világ járműiparában a győri gyárat?

Az elmúlt tizennégy év során folyamatosan és rendkívül dinamikusán fejlődtünk, és nem csupán abszolút számokban, hanem a minőség területén is. E folyamat során kapacitásaink és termékskálánk bővítése mellett szintén jelentősen bővült a termelési és szolgáltatási vertikumunk. Ezzel párhuzamosan az Audi Hungaria alapvető belső folyamatait is bővítettük a jármű- és a szerszámgyártás területein is. Eredetileg napi kétezer motor gyártását terveztük, ma pedig már körülbelül napi hétezerenél tartunk, így helyes az a számítása, mely szerint 2007-ben gyártottuk Győrben a tizennégy milliomodik motort. Ennek köszönhetően jelenleg a Volkswagen-konzern legnagyobb motorszállítója vagyunk, és a világ autóiiparában is az egyik legnagyobb motorgyártónak számítunk a gyártott mennyiség, valamint a termékskála szélessége alapján.

Az induláskor szűk, de nagyon korszerű volt a termékpaletta, hiszen a hengerenként ötszelepes kialakítás és a turbófeltöltő az exkluzív benzínmotoros járműveknél is ritka volt. Hogyan látja a mai motorcsaládokat műszaki és beépíthetőségi szempontból?

Valóban, mindig élenjáró technikát alkalmaztunk, ezért kezdtük meg az ötszelepes, és később a turbómotorok gyártását, amelyek akkoriban, 1993-ban és 1994-ben valóban nagyon különlegesnek számítottak. Nagy bátorság kellett az ilyen típusok sorozatgyártásához, ráadásul egy teljesen új gyáregységben. A gyártott minőség, a termelés gazdaságossága és a szállítási határidők szigorú betartása alapján kezdettől fogva jelentkeztünk az új és innovatív projektek megvalósítására, így

végeredményben napjainkban is nagyon modern, hatékony és gazdaságos termékekből áll a palettánk az 1.9 literes négyhengeres dízelmotortól egészen a V10-es biturbó motorig. Ezek jelentős részét a Volkswagen-konzern különböző járműveibe építik be. Ez mind a motortechnológiában, mind pedig az alkalmazott gyártástechnológiában fantasztikus kínálat, és persze komoly kihívást is jelent számunkra.

Hányféle motortípus készül napjainkban Győrben?

Összességében 25 motorcsalád van, ezek 450 különböző változata készül Győrben. Otto- és dízelmotorokat gyártunk, kínálatunk a négy-, hat- és nyolchengerestől a tízhengeresig terjed. Ezzel a 100 és 580 lóerő közötti teljesítménytartományt fedjük le.

Várható-e újabb típus, milyen tempóban bővül majd a kapacitás? Az anyavállalat hosszú távú tervei dinamikus fejlődést ígérnek.

Csak az elmúlt három-négy évet nézve megújítottuk a teljes motorkínálatot, és az éves kapacitás is 1,9 millió darabra bővült. A két legnagyobb darabszámban készülő, a gyártott mennyiség háromnegyedét jelentő erőforrásnál, a soros négyhengeres benzines és a soros négyhengeres dízelmotornál 2007-ben teljes nemzedékváltást hajtottunk végre. Ennek köszönhetően rendkívül igényes a motorkínálatunk, és véleményem szerint a lehe-

„Jelenleg a Volkswagen-konzern legnagyobb motorszállítója vagyunk.”

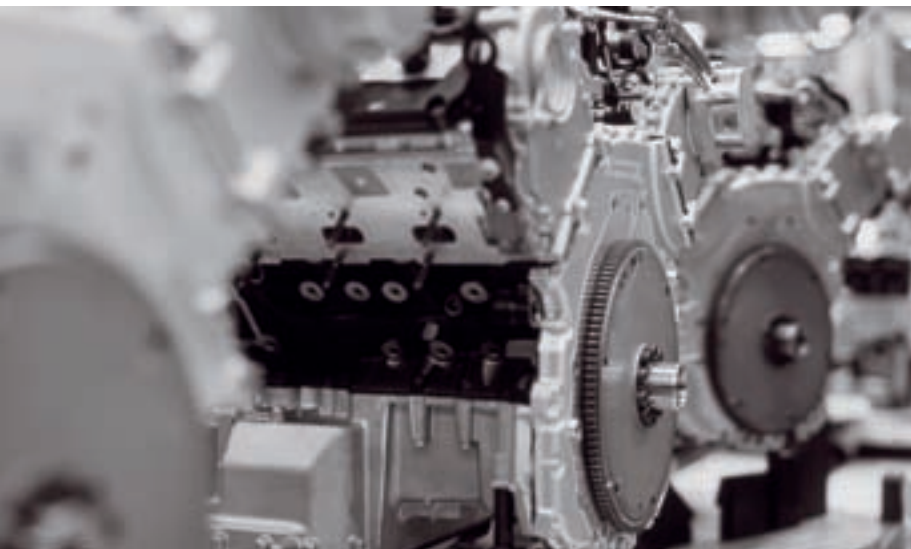
tő legjobb adottságokkal rendelkezünk ahhoz, hogy kapacitásainkat a jövőben is hasonlóan magas szinten használjuk ki.

Mit jelentett a gyár életében a négyhengeres TDI-motoroknál az adagolófűvókásról (PD) a közös nyomócsöves (common rail)

Common Rail

A Common Rail technológia az üzemanyagot 1-2 ezredmásodperc alatt fecskendezi az égéstérbe. Ennyi idő alatt egy 900 km/órával haladó repülő csupán 25–50 centiméteres távot tesz meg.

Common Rail technológiával gombostűfejnél kisebb mennyiségben is lehet befecskendezni üzemanyagot.



technológiára való az áttérés, illetve az új négyhengeres global engine benzinmotor gyártásának megkezdése?

A legnagyobb darabszámot gyártó terület átállása hatalmas kihívás volt az Audi Hungaria számára, és ez hatványozottan jelentkezett abban, hogy a common rail motorok ugyanazokon a gyártósorokon készülnek, mint a PD-motorok. Mivel a

fűvókás vagy közös nyomócsöves motorokat gyártani. Egyébként ezen a gyártósoron 2007-ben termelési rekordot értünk el több mint 845 000 soros négyhengeres dízelmotor gyártásával. 14 év gyártási tapasztalata nélkül egy ilyen projekt végrehajtása elképzelhetetlen lett volna.

És hogyan zajlott ez a global engine négyhengeres benzinmotornál?

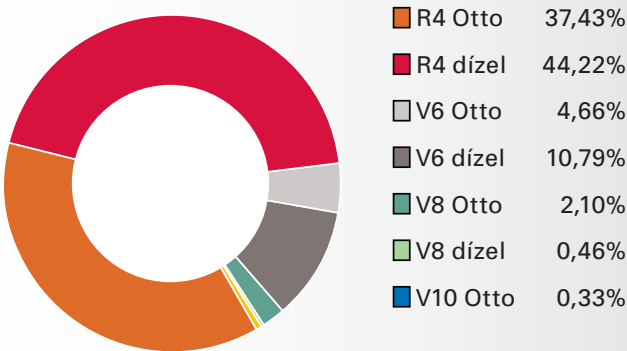
A négyhengeres Otto-motorok területén idén vezettük be a közvetlen befecskendezéses, feltöltött benzinmotorok új nemzedékét a népszerű 1.8 és 2.0 liter közötti lökettérfogati tartományban. A „global engine” nevet azért használjuk erre a motornemzedékre, mert világszerte több üzemünkben tervezzük a gyártását. Az átállás ezen a területen kicsit másként zajlott, mert műszaki és gazdaságossági szempontok alapján nem volt ésszerű az integrálás a már meglévő gyártósorokba, ezért a legújabb termékfilozófiánk valamennyi elemének figyelembevételével erre a célra egy új gyártósort telepítettünk. Az első lépésben a műszaki fejlesztő részlegünkkel közösen a gazdaságos gyárthatóságra koncentrálvá optimalizáltuk a terméket. A gyártósor tervezése során a folyamatokon belüli értékteremtésre és a tökéletes végrehajtásra összpontosítottunk, és minimálisra faragtuk le a beruházás-, te-

rület- és élőmunkaigényt. Ma ezen a területen ütemes és komissiózott anyagellátást alkalmazunk a gyártósornál, és jelentősen csökkenteni tudtuk a motorok átfutási idejét. A vonalak között járva ma érzem a folyamatos mozgást, az anyagok és motorok harmonikus áramlását.

Melyek a legnagyobb kihívások a jövő motorgyártásában?

Ez valójában nagyon egyszerű: csupán a különböző innovatív motorok nagy választékát kell gyártanunk a legmagasabb minőségben, a versenytársaknál alacsonyabb költséggel, és megbízhatóan leszállítanunk a kért időpontban a meg-

**Gyártott darabszám motortípusok szerint
Összesen: 1.913.053**



rendelőnknek. Ennek biztosítására nagyfokú rugalmassággal kell rendelkezünk, tökélyre kell törekednünk mindenben, amit teszünk, és egyértelműen a folyamatokra kell összpontosítanunk a vállalatunknál. Ennek során folyamatosan ösz-szemérjük magunkat a világ legjobbjaival, és szü-net nélkül javítjuk a belső folyamatainkat.

A globális klímamentő erőfeszítésekben a motorfejlesztő mérnökökre hárul a legnagyobb feladat. Hogyan lehet azt az elmentmondást feloldani, hogy miközben az autók egyre tágasabbak, kényelmesebbek és biztonságosabbak, a fogyasztók és persze a szabályozás is elvárja, hogy üzemanyag-felhasználásuk és káros-anyag-kibocsátásuk csökkenjen? Mivel tud ehhez egy gyár hozzájárulni?

Két szempontból is megközelíthetjük a kérdést: egyrészt a termékek vonatkozásában, másfelől a termelés szemszögéből. Természetesen a termékek, tehát a motornak kell leginkább

hozzájárulnia a klímavédelemhez. Ezen a téren a közvetlen befecskendezés és a turbófeltöltés párosítása már bizonyította a TDI- és TFSI-motorjainknál, hogy a teljesítményt és a vezetési élményt igenis össze lehet hangolni az ésszerűséggel és a hatékonysággal. Az alacsony károsanyag-kibocsátással és fogyasztási értékekkel a magas fajlagos hatásfok és nyomaték áll szemben. Az újdonságok közé tartozik az Otto-motorjainknál a változtatható szelepvézelés, az Audi AVS, a dízelmotoroknál pedig a Clean Diesel koncepcióink továbbfejlesztése. Az alternatív üzemanyagok felhasználásához már ma is gyártunk az Audi Hungariánál egy 1.6 literes, etanollal üzemelő Otto-motort. Emellett magának a motorgyártásnak is környezetkímélőnek kell lennie. Ezen a téren már évek óta mérjük és fokozatosan javítjuk az egy motorra jutó fajlagos energiafelhasználást, és azon vagyunk, hogy a korszerű gyártástechnológiai módszerekkel csökkentjük a hulladékok mennyiségét, illetve növeljük az újrahasznosítás arányát. Ezen a téren kiemelt szerepe van a prevenciónak, tehát annak, hogy megelőzzük a hulladék keletkezését.

Sokat elmondott nekünk a motorkínálatról. Ön milyen autóval jár?

Magától értetődően egy szép Audival – természetesen győri motorja van.

Mi volt élete első autója?

Egy 34 lóerős bogárhátú Volkswagen volt, mi más... Nagyon kedveltem, jó autó volt, és ezután is mindig hű maradtam a konszern márkáihoz. ■

Boriszov Jenő

Az újságíródiploma megszerzése után kezdetben fotóriporterként dolgozott a Népszabadságnál, majd az Audi, a General Motors és a Suzuki magyarországi indulása óta, immár másfél évtizede a napilap autósrovatát szerkeszti, írja és fényképezi. Franciául és bolgárul is beszél, az autók és a fotók mellett a zene tölti ki életét. Két lánya és egy fia van, utóbbi magyar bajnok távirányítós autóversenyzésben.



ALTERNATÍV ÜZEMANYAGOK

A jövő biológiai eredetű üzemanyagai jelentősen javítják a szén-dioxid-mérleget.

MOTOROK, SEBESSÉGVÁLTÓK

A szén-dioxid-kibocsátás csökkentése az alkatrészek technológiai optimalizálásával.

A KÖZLEKEDÉS FORRADALMA

A városok intelligens forgalomirányítási rendszerei csökkentik a szén-dioxid-terhelést.

JÁRMŰVEK OPTIMALIZÁLÁSA

A hatékony energiafelhasználású e-modellek kevesebb szén-dioxiddal terhelik a légkört.

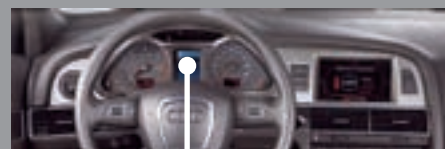
A VEZETÉST TÁMOGATÓ RENDSZEREK

A vezetési stílus befolyásolja a szén-dioxid-kibocsátást.

A VEZETÉS ÖRÖME

Maradéktalanul sportos és dinamikus haladás.

A hatékonyság forradalma



Elektronikus „öko-aszisztens”

01 Közvetlen jó tanács: Kedvezőbb lehúzni az ablakot, vagy bekapcsolni a klímaberendezést?

02 Kényelmi berendezések fogyasztása: Mennyi üzemanyagot használnak fel a kényelmet szolgáló rendszerek?

03 Eco Trainer: Pontozza a vezető magatartását: Például a padlógázért levonás jár.

04 Túl magas fordulatszámra sárga lesz a kör: javasolt magasabb sebességi fokozatba kapcsolni.

Alacsony fogyasztás, nagy teljesítmény: Az Audi forradalmi hajtásrendszerekkel, intelligens jármű-elektronikával és innovatív energiagazdálkodással teszi lehetővé a környezetkímélő sportosságot.

» THOMAS RAMGE (szöveg), AUDI AG (fotó)

Peter Gebhard pontosan tudja, hogy mikor kell sebességet váltania, hiszen része a munkájának. Az Audi járműfizikai részlegének vezetője ennek ellenére az Ingolstadt melletti próbapályán szemmel láthatóan élvezettel demonstrálja azt, hogy miként is működik az új elektronikus, sebességváltást ajánló rendszer. Amint vissza-vált, az optimálisnál magasabb fordulatszámra jár a motor, a kijelzőn látható – Power Glow nevű – kéksínű kör sárgára vált, és egy nyíl figyelmeztet: ajánlott egy menetfokozattal felkapcsolni. Amikor Peter Gebhard elfogadja a javaslatot, ismét kékre vált a Power Glow, amelynek mérete egyben azt is jelzi, hogy éppen mekkora teljesítményt ad le a motor, és hogy a gazdaságosság szempontjából meddig ésszerű még az adott sebességi fokozatban tovább gyorsítani. „Az üzem-

anyag-takarékosságban a legnagyobb tényezőt változtatlanul a sofőr lába lentli” – állítja a gépészmérnök, aki úgy véli, hogy „megfelelő sebességváltással városi forgalomban mintegy 30%-os üzemanyag-megtakarítást lehet elérni”. Ezen a téren segíthet a környezettudatos vezetés oktatása, és egy olyan járműelektronika, amely jó tanácsokkal szolgál a fogyasztás csökkentéséhez.

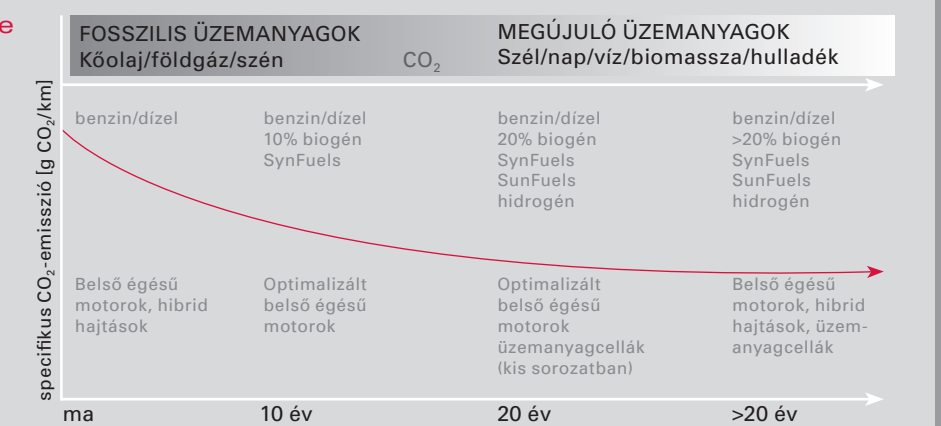
Az Audi jövőbeni, energiahatékonyságra törekvő e-modelljeiben a digitális technológia tárháza segíti a környezetkímélő üzemmódot. Így például a fedélzeti számítógép kiszámolja, hogy az adott haladási viszonyok mellett kedvezőbb-e az ablakok felhúzása és a klímaberendezés bekapcsolása. Azt is kijelzi, hogy milyen mértékben befolyásolja a hátsó ablakfűtés a fogyasztást, ezért adott esetben akár ki



Audi A5 2.0 T-CNG tanulmányautó: A négyhengeres motor benzin- és földgázüzemű. A sűrített földgázt (Compressed Natural Gas, CNG) könnyűszerkezetes tartályban tárolja, a benzintartály 14 literes.

Az üzemanyagok jövője

A bioüzemanyagok második nemzedéke a hidrogénhez hasonlóan ígéretes jövő előtt állhat. A nagyipari előállításra még dolgoznak. Az üzemanyagok második nemzedéke nem versenytársa az élelmiszer-előállításnak, és fokozatosan kiváltják a fosszilis üzemanyagokat. A SunFuel és a SunDiesel már ma is keverhető a hagyományos dízelolajhoz, a jövőben pedig akár 90%-kal is csökkenthetik a szén-dioxid-kibocsátást.



is lehetne kapcsolni. Mindemellett a járművezető érdekes számokat is megtudhat a rendszerből, például arról, hogy mennyi időt takarít meg azal, ha 10 kilométer/órával gyorsabban utazik a céljához – és hogy ez mennyivel nagyobb üzemanyagfogyasztással jár. A vezetési szokásokat az elektronikus Eco Trainer pontozza, de még a navigációs rendszer is az

energiahatékonyságot szolgálja, mert nemcsak a legrövidebb és leggyorsabb útvonalat, hanem az előreláthatólag legkedvezőbb fogyasztást kínáló is kiszámítja, ami gyakran merőben eltérő útvonalat jelent. „Nem akarjuk kioktatni a vezetőt, vagy zavaró műszaki beavatkozással szó szerint kiveni a kormányt a kezéből, hanem olyan információkkal szolgálunk, amelyekkel

saját maguk dönthetik el, hogy miként csökkentik az üzemanyagfogyasztásukat” – fejt ki Peter Gebhard.

A járműben a lehető leghatékonyabban kell felhasználni a villamos, hő vagy mechanikus formában rendelkezésre álló energiát, és ezen a téren az alacsony fogyasztás nem ellentéte a nagy teljesítménynek. A gazdaságosság és a sportosság összeegyeztetése

se műszakilag kihívást, ökológiai és politikai szempontból pedig szükség-szerűséget jelent, hiszen egy sportos autó csak akkor maradhat társadalmi-lag elfogadott, ha kevés üzemanyag-gal is üzemeltethető.

Moduláris hatékonyság

Az Audinál tehát arra keresik a vá-laszt, hogy miként lehet még takaré-kosabbá tenni egy sportos autót anél-kül, hogy ez a dinamikus haladás kárára menne? A gépjárművek – és

kívánja csökkenteni a járműflotta szén-dioxid-kibocsátását.

„A jármű valamennyi részén intenzíven dolgozunk

a fogyasztás és a károsanyag-kibocsátás további csökkentése érdekében. Ez természetesen így van a motorok esetében, de ugyanígy foglalkozunk a jármű tömegével, a légellenállással, a sebességváltóval, az energiagazdálkodással és így tovább” – nyilatkozta *Rupert Stadler*, az igazgatótanács elnöke. A

motoroknál a sikeres tendencia folytatódik, vagyis a nagyobb mértékű feltöltés és a méretcsökkentés. A közvetlen befecskendezésnek, turbófeltöltésnek, a nagy nyomatékknak, a ki-

sebb lökettérfogatnak, valamint az alacsonyabb sűrűláadási veszteségnek köszönhetően az Audi TFSI benzín-motorjai és TDI dízel erőforrásai már ma is gyakran a legjobbak az adott osztályban. A motorok optimalizálása ma és a jövőben is fontos feladat, azonban a laikusok gyakran túlbecsülik a fogyasztáscsökkentés ezen ágában rejlő lehetőségeket, ezért hasznos megvizsgálni azt, hogy az üzemanyagban rejlő energiát a jármű miként használja fel – vagy másként fogalmazva: a jármű melyik része fogyaszt sok üzemanyagot?

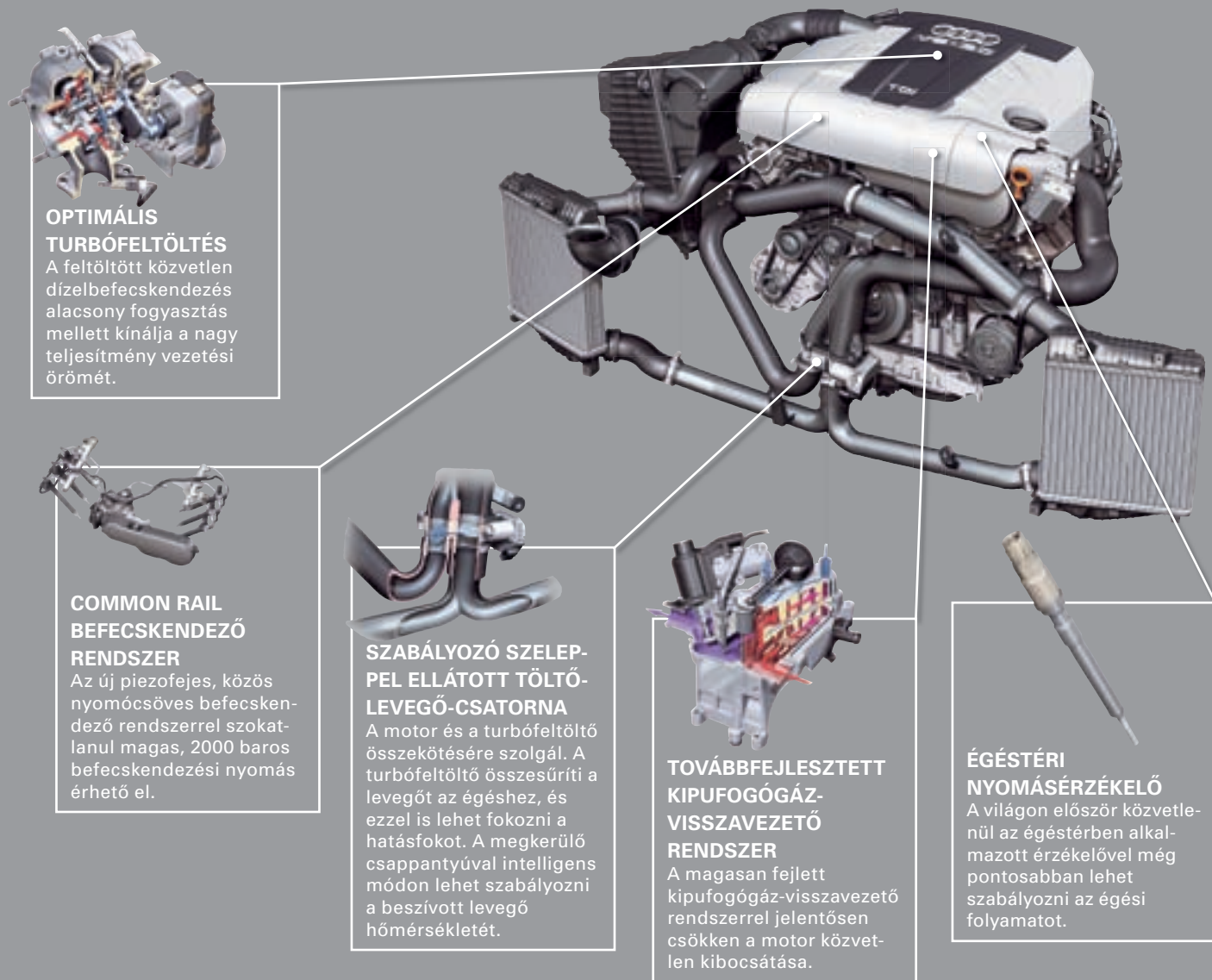
Az energia közel harmada

a motorban, a kémiai energia mechanikus mozgássá alakítása során vész el. Ez fizikai törvényszerűség, és ezen a világ legjobb mérnökei sem tudnak változtatni. Az energia további 19%-át a motor sűrűlódása, a gázcsere és az égési folyamat igényli. Ezen a téren még lehet javítani a hatékonyságot, de a motorban végrehajtott módosításokat más beavatkozásokkal kell párosítani, ugyanis az energia 19%-át a hajtáslánc, vagyis a sebességváltó, az abroncsok, a kerékcsapágy és a

kormányrásegítő használja fel. A klímaberendezés és a villamos rendszer további 8%-ot igényel, a jármű tömege és légellenállása pedig az energia-felhasználás mintegy negyedéért felelős. *„A jövőben még alaposabban kell kihasználni a moduláris energia-hatékonyság-javítási rendszerünk kínáلتa lehetőségeket”* – jelentette be a járműfizikai részleg vezetője. Ez konkrétan azt jelenti, hogy a nagy hatékonyságú TDI- és TFSI-erőforrásokkal épített Audi-modellek rendelkeznek majd olyan újszerű energiagazdálkodási rendszerrel, amely a fékezéseket és a kigurulásokat villamos energia termelésére használja fel. Az így keletkezett energiát többek között az új, nagy teljesítményű tárolók fogadják be, hogy gyorsításkor vagy álló helyzetben tehermentesítsék a generátort és a jármű villamos hálózatát. A közlekedési lámpákkal tűzdelt városi forgalomban a fogyasztást jelentősen csökkentő új motorindító és leállító automata szintén ezekből az energiatarolókból táplálkozik. A moduláris energiahatékonysági eszköztárba tartozik továbbá a rendkívül takarékos klímaberendezés, a hatásfokot növelő fűtés a sebességváltóban, az alacsonyabb gördülési ellenállású abroncsok, valamint az aerodinamikai tulajdonságok további javítása.

A világ legtisztább dízelmotorja

Az Audi a jövőben szintén kiemelt figyelmet szentel a tiszta dízelmotorok technológiájának, ugyanis belátható időtávon belül a dízelmotor járulhat hozzá a legnagyobb mértékben a szén-dioxid-kibocsátás csökkentéséhez. *„2008 közepétől kezdjük meg a világ legtisztább dízelmotorjának sorozatgyártását”* – *Georg Middelhaue* és *Zachheo Giovanni Pamio* legnagyobb örömére, ugyanis a két motorfejlesztő meghatározó szerepet játszott abban, hogy a TDI-motorokat párosították az „ultra low emission system” kibocsátáscsökkentő technológiával,



OPTIMÁLIS TURBÓFELTÖLTÉS

A feltöltött közvetlen dízelbefecskendezés alacsony fogyasztás mellett kínálja a nagy teljesítmény vezetési örömet.

COMMON RAIL BEFECSKENDEZŐ RENDSZER

Az új piezofejes, közös nyomócsöves befecskendező rendszerrel szokatlanul magas, 2000 baros befecskendezési nyomás érhető el.

SZABÁLYOZÓ SZELEPPEL ELLÁTOTT TÖLTŐ-LEVEGŐ-CSATORNA

A motor és a turbófeltöltő összekötésére szolgál. A turbófeltöltő összesűríti a levegőt az égéshez, és ezzel is lehet fokozni a hatásfokot. A megkerülő csappantyúval intelligens módon lehet szabályozni a beszívott levegő hőmérsékletét.

TOVÁBBFEJLESZTETT KIPUFOGÓGÁZ-VISSZAVEZETŐ RENDSZER

A magasan fejlett kipufogógáz-visszavezető rendszerrel jelentősen csökken a motor közvetlen kibocsátása.

ÉGÉSTÉRI NYOMÁSÉRZÉKELŐ

A világon először közvetlenül az égéstérben alkalmazott érzékelővel még pontosabban lehet szabályozni az égési folyamatot.



„A járművet egyetlen energetikai rendszernek kell tekintenünk.”

Peter Gebhard,
Járművezetői Részlegvezető,
AUDI AG

ezen belül is főként a prémiummodellek – más energiafogyasztókhoz hasonlítva már ma is rendkívül jó hatékonysággal működnek. A közúti forgalom nem több, mint 12%-át adja a szén-dioxid-kibocsátásnak Németországban, míg a többi felhasználási terület, mint például a villamosenergia- és a hőtermelés, az ipar, valamint a háztartások összesen több mint 80%-ot képviselnek.

„A járművet átfogóan, egyetlen energetikai rendszernek kell tekintenünk, és módosítanunk kell rajta valamennyi rendelkezésre álló beavatkozási ponton” – foglalta össze a feladatot Peter Gebhard. Ez a megközelítés már meg is hozta az első gyümölcsseit, mert például egy A6-os manapság 35%-kal kevesebb üzemanyagot használ fel egy kilowattnyi teljesítmény leadásához, mint a megfelelő modell a kilencvenes években. Egy *Audi A4-es* ma könnyűszerrel felveszi a versenyt a fogyasztás – és ezzel a szén-dioxid-kibocsátás – tekintetében az eggyel alacsonyabb járműosztályt kiszolgáló tömeggyártók modelljeivel. A közeljövőben is egyértelmű célokat kell teljesíteni: az AUDI AG további 20%-kal

A világ legtisztább dízelmotorja

Belátható időn belül a dízel járulhat hozzá a legnagyobb mértékben a szén-dioxid-kibocsátás csökkentéséhez. A világ legtisztább dízeltechnológiája, amelynek sorozatgyártását az Audi 2008 közepén kezdi meg, a TDI-motorokat párosítja az „ultra low emission system”-mel. Turbófeltöltéssel új távlatokat nyitnak a közvetlen dízelbefecskendezéses TDI-technológia előtt, így már ma is túlteljesítik a jövő károsanyag-kibocsátási szabványait. A TDI legújabb nemzedéke, a csúcstechnológiájú tiszta dízel (lásd jobbra) a kipufogógáz bonyolult, DeNOx katalizátoros és részecskeszűrős tisztításával lesz teljes, így a nitrogén-oxid-kibocsátás akár 90%-kal is csökken. A katalizátor biológiai úton lebomló adalékkal nitrogénra és vízgőzre bontja a nitrogén-oxidokat.



A környezetvédelmi mérleget javítja: az „ultra low emission system” úttörő TDI-stratégiája 2008-ban jelenik meg többek között az Audi Q7-es modellben.

új mércét állítva ezzel a világ dízel-motorjai körében. Az üzemanyag rendkívül hatékony elégetésével és a kipufogógázok bonyolult katalizátoros és részecskeszűrős tisztításával a fejlesztők elérték a kívánt eredményt: az erőforrás általános és nitrogén-oxid-kibocsátása jelentősen elmarad a világon jelenleg érvé-

Felturbózott hibrid.

A benzin- és dízelmotoroknál tehát folyamatos fejlődés tapasztalható a megfelelő irányba. Az Audi azonban nem csupán a TDI- és TFSI-technológia, hanem a hibrid hajtások tekintetében is a műszaki fejlesztés éllovasa, hiszen a márka már közel 20 éve szerepelt a hírekben az Audi Duo hibrid járművel,

rid technológia egy a számos lehetőség közül, és főként a sok megállással és indulással jellemzett forgalomban kínál előnyöket.

A tervek szerint 2008-ban jelenik meg a piacon teljes hibrid technológiás hajtású Audi Q7-es modell, amely a rövid szakaszokra összpontosító új európai fogyasztásmérési ciklusban akár 23%-kal is alacsonyabb szén-dioxid-kibocsátással rendelkezik, amellet pedig olyan gyorsulást kínál a SUV-modellben, amellyel könnyűszerrel lépést tart egy sportautóval is. A főként városban autózó vásárlóknak ésszerű választást jelent a hibrid motor, és számukra az Audi további hibrid modelleket is kínál a következő években. Egy dologról azonban nem feledkezhetünk meg: a hosszú, egyenletes haladást biztosító szakaszokon környezetvédelmi szempontból jóval meggyőzőbb tulajdonságokat kínál egy takarékos dízelmotor.



„...hatékony energiafelhasználású járműveket kell fejlesztenünk, de az üzemanyag is hatalmas lehetőségeket kínál a CO₂-kibocsátás mérsékelésére.”

Immanuel Kutschera,
Dízel Előfejlesztési részleg, vezető, AUDI AG

nyes bármely határértéktől. Ennek köszönhetően komoly potenciál rejlik a dízeltechnológiában olyan bővülő piacokon, mint az Egyesült Államok, Kína vagy India.

amely azonban nem talált különösebb érdeklődésre a vevők körében. A jármű megelőzte a korát. Manapság azonban széles körben vitatkoznak a hibrid hajtások előnyeiről és hátrányairól. A hib-

Soha többé nem kell várni a lámpánál

Az autók menni akarnak, nem állni. A lámpa előtti torlódásnál nincs környezetszennyezőbb üzemmód egy autónál. Ez ugyan nem új felismerés, de ennek ellenére sem tudnak gondoskodni a várostervezők a megfelelő sebességű közlekedésről. Ennek műszaki oka is van: a közlekedési lámpák vezérlése manapság nem túl rugalmas, és összességében a zöldhullám sem segít, ha az ellenkező és keresztező irányban mindig vörös a lámpa. Az Audi, Ingolstadt város közlekedésirányítási hivatala, a Müncheni Műszaki Egyetem, valamint a müncheni Gevas Software fejlesztői közös erőfeszítéssel kívánnak ezen változtatni a „Travelution” közlekedésfejlesztési projekttel.

A Travolution intelligens zöldhullám mindenkinek. A közlekedési lámpáknál az útfelületbe épített indukciós hurokkal méri a forgalmi adatokat. A központi számítógép ezekből számítja ki öt percre előre a forgalmat – és előrelátóan módosítja a lámpa kapcsolását. A műszaki kihívást az adatfeldolgozás jelenti. Az óriási mennyiségű közlekedési adatot egy rendkívül bonyolult számítási modellel (genetikai algoritmussal) rendszerezik. A tapasztalatok azt mutatják, hogy érdemes ezen fáradozni, ugyanis az első kísérletek szerint a menetidő jelentősen csökken. Az intelligens lámpakapcsolást a járművezetőket segítő közlekedésirányítási rendszerrel párosítja a Travolution: a közlekedési lámpákat az autókat közvetlenül ellátó, vezetékek nélküli rádiós modulokkal



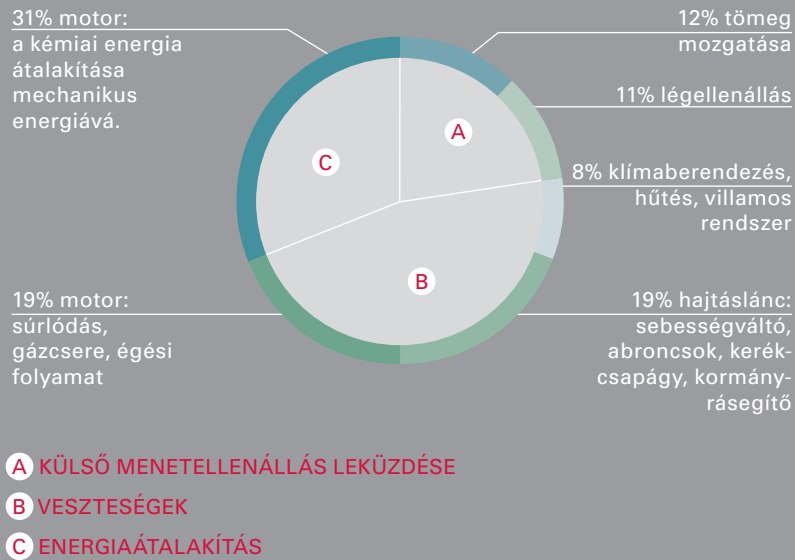
A Travolution nevet viselő fejlesztés intelligens zöldhullámot biztosít az autók vezetőinek

egészítik ki. Ezek már a kereszteződés előtt mintegy 200 méterrel közlik a járművezetővel, hogy mikor lesz szabad útja, így ennek megfelelően tudja megválasztani a haladási sebességét.

„Városi forgalomban akár 15%-kal kevesebb üzemanyag fogyhat” – jelentette ki Cornelius Menig, az Audi felelős projektvezetője. Európai autógyártók már egy konzorciumot is alkottak, amely többek között az intelligens közlekedési lámparendszerek kommunikációs szabványait hivatott egységesíteni. Az intelligens közlekedésirányítás mindenkinek előnyös – a járművezetőknek és a környezetnek is, hiszen az autók menni akarnak, nem állni.

AZ AUTÓK ENERGIAFOGYASZTÁSA

Az üzemanyagban tárolt energia csak részben szolgálja a tényleges haladást.



A járművek szén-dioxid-kibocsátásáról folyó vitában feltűnő, hogy elsősorban az autók takarékoságára és a járművezetők magatartására összpontosítanak. Immanuel Kutschera ezt egy további szemponttal egészíti ki: „Természetesen hatékony energiafelhasználású járműveket kell fejlesztenünk, de maga az üzemanyag is hatalmas lehetőségeket kínál a szén-dioxid-kibocsátás mérséklésére.” Az Audi gépészmérnöke az alternatív üzemanyagokat vizsgálja. Őt hallgatva gyakran elhangoznak olyan kifejezések, mint az E100, a SunFuel vagy a CNG, és azt gondolhatnánk, hogy vegyésszel van dolgunk, aki ráadásul világtérkép előtt áll, amelyen azt mutatja, hogy hol használnak már ma is alternatív üzemanyagokat. Braziliában tiszta bioetanollal közlekednek, Kínában már gyakran használnak sűrített földgázt, Kanadában már dolgoznak a bioüzemanyagok második nemzedékének ipari gyártásán, az úgynevezett SunFuel, míg Németországban a SunDiesel előállításán. A biodízel vagy bioetanol első nemzedékével ellentétben ezeket nem terményekből állítják elő (ami áremelkedést generál a fejlődő országok élelmiszerpiacán), hanem szalmát

vagy fát használnak fel. A SunFuel és SunDiesel égésével hozzávetőlegesen annyi szén-dioxid kerül a légkörbe, amennyit az előállításra szolgáló növények felvettek.

A következő tíz évben a szakember az üzemanyagok palettájának jelentős kiszélesedését várja. Egyre több országban választanak az adott helyen kedvező áron és biztonsággal rendelkezésre álló üzemanyagot, így például a trópusi országokban inkább etanollal, erdős vidékeken SunDiesellel, földgázban gazdag országokban CNG-vel hajtják a járműveket. A világon mindenütt jelen lévő prémiumgyártónak ez tehát azt jelenti, hogy minden üzemanyaghoz megfelelő kilakítású motorokkal kell rendelkeznie. „Ezen a téren gazdag tapasztalatokra tekinthetünk vissza” – mondta el Immanuel Kutschera. Az ingolstadti motorfejlesztőknek az új üzemanyagok sem jelentenek problémát, nehézség inkább más oldalról várható: „Az ökológiai innováció alapfeltétele a politikai viszonyok tisztánlátása, mert csak ez teremti meg a biztonságot a szükséges beruházásokhoz” – mondta el a fejlesztő.



Michael Dick,
Audi AG műszaki fejlesztésért felelős igazgatótanácsai tag

Takarékosan sportos: A hatékonyság a meghatározó az Audi műszaki fejlesztésében

Minőség – a prémiummodelleket gyártó Audi számára a legfontosabb szempont. Ez egyrészt azt jelenti, hogy az utazás kényelmével, a megbízhatósággal és sportossággal szemben támasztott legmagasabb követelményeknek megfelelő autókat kell gyártani. A minőség másrészt azt jelenti nekünk, hogy olyan műszaki megoldásokat kínáljunk, amelyeknél a hatékonyság áll az előtérben. Ez kiemelten így van az üzemanyag-felhasználás esetében. Ezen a téren már bizonyított vezető szerepét az Audi, hiszen a TDI-technológiával a világ legsikeresebb hatékonyság- és gazdaságosságnövelő technológiáját vezette be az autóiparban.

Meggyőződésünk, hogy ígéretes jövő előtt áll a dízel, és például az Egyesült Államokban is áttörést fog elérni, ahol a dízelmotorok magasabb arányával több milliárd liter üzemanyagot lehet megtakarítani – az emelkedő kölajarra tekintettel ez a szempont fontos szerephez jut a jövőben. A lehetőségeket Németországban sem merítettük ki: a dízelmotorok részesedésének egyszázaléknyi növelésével évente 90 millió literrel csökken az ország éves üzemanyag-felhasználása. Ezeket a lehetőségeket kívánja kiaknázni az Audi, ezért vezetjük be 2008 közepén a világ legtisztább dízeltechnológiáját. Az új TDI-modelleket az úgynevezett ultra low emission systemmel szereljük fel, amely a megszokott nyomatókat párosítja a még kedvezőbb fogyasztással és a rendkívül alacsony károsanyag-kibocsátással.

A hatékonyságnövelésről beszélve azonban nem csupán a motorban gondolkodunk, mert az erőforrás az autó energiaigényének csupán 50%-át képviseli, és a másik fele is érdekel minket. Ezért egy olyan moduláris hatékonyságnövelő rendszert állítottunk össze, amely a jármű valamennyi részegységére kiterjed, és amelynek segítségével kihasználhatjuk az összes fogyasztás- és kibocsátáscsökkentési lehetőséget. A műszaki innováció segítségével csökkentjük a jármű tömegét, optimalizáljuk a sűrűlódási és menetellenállást, valamint még intelligensebbé tesszük az energia- és hőgazdálkodási rendszereket. Ebben szerepe van a járművezetőnek is, akit a vezetést támogató rendszerekkel tájékoztatunk arról, hogy miként tud még takarékosabban közlekedni.

Nagy teljesítmény alacsony fogyasztással – ennek a műszaki kihívásnak kell újra és újra megfelelni. Az Audi a jövőben is bizonyítja, hogy igenis van megoldás, és hogy össze lehet egyeztetni a gazdaságosságot a sportossággal.



Polar IS

Az **Audi Hungaria** Integratív
Stratégiafejlesztési Folyamata

„Az egyetlen állandó a változás maga” – Hérakleitosz szavai egész életünket jellemzik. Az állandó változás az autóipar résztvevőit is rugalmasságra és folyamatos fejlődésre serkenti. ➤ AUDI HUNGARIA (fotók)

A jövő változásaira az Audi Hungaria is fel kell készülnie. Ehhez a stratégiai tervezés nyújt alapot, melynek szellemiségét a következőképp lehetne egy mondatban összefoglalni: „A jövőt akkor a legegyszerűbb megjósolni, ha mi magunk alakítjuk.” Ez az alapgondolat vezérelte a vállalat ügyvezetését, amikor 2005 elején a következő kérdéseket állították a közös gondolkodás középpontjába: *Hol tart most a vállalat? Hol vannak még javítható pontok? Milyen stratégiát kövessünk?* A

négy ügyvezetővel és a menedzsment számos tagjával folytatott beszélgetések során kikristályosodtak a konkrét témakörök, a megoldandó problémák. Ezek feldolgozására az egész vállalatot érintő hosszú távú projektek jöttek létre, melyek olyan stratégiai témákat érintettek, mint például az értékkeremtés, a cél- és teljesítményrendszer és a folyamatfejlesztés. A különböző projektek összefogására jött létre a Polar IS Integratív Stratégiafejlesztési Folyamat, mely egyfajta hidat

képez a vállalatvezetés és a különböző területek között.

A Polar IS név képszerűen jelzi a folyamat lényegét. A Polaris szó kiválasztásánál a hajóflották metaforája szolgált alapul, melyek legfontosabb tájékozódási pontja a hajózás kezdete óta az Északi Sarkcsillag. Az Audi Hungariánál az egyes vállalati szegmensek szimbolikusan a flotta egy-egy hajóját képviselik. A flotta rendkívül mozgékony, rugalmas és gyors, kitűnően reagál a változó kihívásokra. Mindezek alapjául a jó kommuni-

káció, a koordináció és a partnerség szolgál. A stratégiai témákat, melyek minden esetben a piac elvárásaihoz és a konszern irányelveihez igazodnak, a vállalat menedzsmentje közösen dolgozza ki.

A stratégiafolyamat lényege, hogy az Audi Hungaria kompetenciájának és képességeinek fejlesztése a jövőben is biztosított legyen. Ezen túlmenően a folyamat a szakmai kapcsolatkontúlegyolyan kultúra kialakulását is elősegíti, amely az emberi kapcsolatokra, a személyes együttműködésre épít. Fontos jellemzője a folyamatnak, hogy a vállalat menedzsmentjének összes tagja aktív szerepet játszik annak alakításában.

A jól megtervezett folyamatstruktúra biztosítja, hogy az aktuális témákról a menedzserek vállalati területektől függetlenül folytathassanak párbeszédet. 2007-ben 33 Polar IS

rendezvény segítette az Audi Hungaria „hajóinak kapitányait”, hogy a vállalat flottáját a kitűzött cél felé irányítsák. A Balatonon megrendezett Polar IS Fórumon 28 vitorlás hajó fedélzetén, 4 flottát alkotva a vállalat menedzsmentje az együttműködés metaforáját a valóságban is megtapasztalhatta.

A hajók „legénységei” először a vitorlázás elméleti oldalát tanulhatták meg. A résztvevők már ebben a fázisban felfedezhették az integratív stratégiafolyamatban elhangzott üzenetek gyakorlati hasznát. Fontos szerephez jutottak olyan értékpárok, mint a „személyes felelősség és csapatjáték”, vagy a „bizalom és kontroll”. További értékek, mint a rögtönzés és tervezés, a saját és mások motivációja a regatta során kerültek előtérbe. A 4 hajóflottának egyedi feladatokat, manővereket

kellett végrehajtani, melyeknél elengedhetetlen volt a jó kommunikáció és a szervezett együttműködés.

A rendezvény legfontosabb célja az volt, hogy a vezetők a saját elményeken keresztül szerzett tapasztalatokat a munkahelyi környezetbe is átültethessék.

Az eddig végzett projekt munka és a különböző workshopok eredményei bizonyítják, hogy az Audi Hungaria jó úton halad kitűzött céljai felé. A hatás nemcsak a vezetői szinten érzékelhető, hanem a vállalat egészét nézve is, hiszen a pozitív változások olyan mérhető paraméterekben is megmutatkoznak, mint a hatékonyság és a teljesítmény javulása.

A Polar IS a már említetteken felül egyfajta energiaforrásként szolgál ahhoz, hogy a vállalatvezetés profeszionálisan, tudatosan és motiváltan végezze a munkáját a jövőben is. ■

Népszerű Audi Hungaria

Az Audi Hungaria különösen vonzó munkahely a műszaki pályára készülő egyetemisták körében – derült ki abból a tanulmányból, melyet az AISEC Nemzetközi Hallgatói Szervezet

tett közzé 2007-ben. A felmérés keretében tíz magyar műszaki főiskola és egyetem mintegy 2000 hallgatóját kérdezték meg. A tanulmány eredménye szerint a cég első helyezést ért el a vonzó termékek, a bérezés, a továbbképzési lehetőségek, a munkafeltételek és a karrierlehetőségek terén is. Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. jelenleg is folyamatosan keres mérnököket a szerszámgár, a műszaki fejlesztés, a gyártásvezetés, a minőségbiztosítás és a szériabeszerzés területein.



Régi csibészek

Az Omega ma már fogalom Magyarországon. Egy korszak szimbóluma, több generáció rajong érte. Az idén 45 éves együttes a 42. Győri Nyár Nemzetközi Kulturális Fesztivál nyitózenekaraként lépett fel a Dunakapu téren. A fesztivál főtámogatója az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. volt, az eseményen mintegy 30 000 rajongó vett részt.

A vállalat rendszeres támogatója a város és a régió kulturális eseményeinek, így évek óta segít a Győri Könyvsalon megrendezésében, valamint a Győri Balett társulatának főtámogatója. Mint azt Thomas Faustmann az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. ügyvezető igazgatója a koncertet bejelentő sajtótájékoztatón mondta: „A kultúra támogatásának hagyománya van vállalatunknál, szívesen segítünk életre hívni olyan eseményeket, amelyek kulturális értékeket közvetítenek. Az Omega egyedi stílusával kultuszt teremtett és újraírta a zenetörténelmet Magyarországon. A zenekar prémium színvonalat képvisel, ez pedig összeköt minket. Ezért döntöttünk úgy, hogy a város kezdeményezését főszponzoraként támogatjuk.”

mánya van vállalatunknál, szívesen segítünk életre hívni olyan eseményeket, amelyek kulturális értékeket közvetítenek. Az Omega egyedi stílusával kultuszt teremtett és újraírta a zenetörténelmet Magyarországon. A zenekar prémium színvonalat képvisel, ez pedig összeköt minket. Ezért döntöttünk úgy, hogy a város kezdeményezését főszponzoraként támogatjuk.”

Utánpótlásprogram

A győri Lukács Sándor Mechatronikai és Gépészeti Szakközépiskola és az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. évek óta szorosan együttműködik a jól képzett szakemberek utánpótlás-nevelésében. A legújabb kezdeményezés keretében idén 15 diák tett sikeres záróvizsgát szerszámgyártóként. A tanulók az elméleti és gyakorlati ismeretek elsajátítása mellett lehetőséget kapnak arra is, hogy közvetlenül is



megismerjék egy multinacionális vállalat működését. Az Audi

Hungarianál évente átlagosan 80 fiatalat képeznek ki.

A végtelenbe és tovább...

2007 nyara a kiemelkedő teljesítmények időszaka volt az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. számára, és az egyik csúcspontot feltétlenül június 13-a jelentette. Ezen a napon ugyanis két rekordot is sikerült felállítani a győri gyárban:

tani a győri gyárban: a vállalatnál készült löerők száma ekkor lépte át a kétmilliárdot és először gyártottak 7243 erőforrást egyetlen nap alatt. Az alapítás óta így már 13 730 000 motor készült a gyárban.

Professzorból díszpolgár

A Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen az intézmény díszpolgárává avatták prof. dr. rer. nat. Martin Winterkorn, aki 2007-ig az AUDI AG igazgatótanácsának elnöke volt. Az egyetem fennállásának 225. évfordulóján prof. Molnár Károly, az egyetem rektora adta át a kitüntetést, az oktatási intézmény képzési és kutatási feladatainak támogatásáért. Prof. Winterkorn 2003 óta az egyetem tiszteletbeli professzora.

fordulóján prof. Molnár Károly, az egyetem rektora adta át a kitüntetést, az oktatási intézmény képzési és kutatási feladatainak támogatásáért. Prof. Winterkorn 2003 óta az egyetem tiszteletbeli professzora.

Táncos a reflektorfényben

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. segítségével először rendezte meg a város a Győri Táncbiennálét. A négy napos rendezvényen több mint 30 együttes lépett fel. A programok között a hagyományos néptáncbemutatóktól kezdve a baletten át a kortárs táncművészeti előadásokig minden műfaj képviseltette magát. A magyar és külföldi művészek részvételével zajló esemény kezdeményezője a Győri Balett társulata volt.

tatóktól kezdve a baletten át a kortárs táncművészeti előadásokig minden műfaj képviseltette magát. A magyar és külföldi művészek részvételével zajló esemény kezdeményezője a Győri Balett társulata volt.





Bevethető tudás

Az élethosszig tartó tanulás a győri Audi Hungariánál is stratégiai jelentőségű elem a személyügy területén – fejtette ki Rozman Richárd, az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. személyügyekért felelős ügyvezető igazgatója. Hiszen a vállalat több mint 5800 dolgozójának egyetlen közös célja van: mindenki a saját tudásának legjavával és lehetőleg tökéletesen járuljon hozzá az Audi Hungaria fejlődéséhez.

➤ FOTOGYÁR / MIKLÓSKA ZOLTÁN (fotók)

Az élethosszig tartó tanulás divatos kifejezés mostanában. Azt legálábbis értjük, hogy szó szerint mit jelent: tanulni életünk végéig. De miért fontos éppen az Audi Hungaria életében az élethosszig tartó tanulás? Hiszen tudjuk, hogy a vállalat már a munkatársak keresésekor is nagy hangsúlyt fektet a szakirányú képzettségre – ez nem elég?

Az élethosszig tartó tanulás mellett divatos kifejezés a globalizáció és a felgyorsult élet is. Ha belegondolunk, nem véletlenül halljuk ilyen gyakran őket, hiszen összefüggenek egymással. Régen az emberek megtanulták a szakmájukat, és szerencsés esetben egy életen át megéltek a megszerzett tudásból. Manapság a piaci viszonyok és a technológia olyan gyorsan változnak, hogy ha az ember nem fejlődik folyamatosan, nem tud lépést tartani. Erre a motorgyártásban is találunk egy egyszerű példát: a mai motorok már nem csak mechanikus, hanem elektronikus alkatrészekből is állnak. Annak tehát, aki motorokkal foglalkozik, és magas szinten szeretné úzni a szakmáját, több tudásában is el kell igazodnia.

Az élethosszig tartó tanulást viszont nem csupán az egyes munkatársak szintjén kell értelmezni, hanem a szervezet egészére nézve is. Csak annak a vállalatnak van esélye a versenyben maradásra, amelyik folyamatos fejlesztésben, fejlődésben gondolkodik. Folyamatos fejlődés szükséges a belső struktúrákat illetően is, ez az én szakterületemet, a személyügyet is érinti. A személyügyi munka régen egyenlő volt az akták tárolásával, később kiégyesült a toborzással, ma pedig már elképzelhetetlen az emberierőforrás-tervezés és tervezett képzés nélkül.

Minden szegmensben, a vállalat minden munkatársára vonatkozóan fontos az élethosszig tartó tanulás?

A szervezet alkotóelemei maguk az emberek. Ha az egyén szintjén értelmezzem az életet, az élethosszig tartó tanulást, akkor ez azt jelenti, hogy saját magunknak kell keresnünk a kihívásokat, függetlenül attól, hogy hol helyezkedünk el a szervezetben.

Nyilvánvalóan más kihívásokkal szembesülnek a vállalat más-más területein dolgozó munkatársak. Közös célunk a vállalat fejlődésének támogatása, amihez mindenki a legjobb tudása szerint hozzájárul. Személyügyi ügyvezetőként az én feladatom biztosítani a megfelelő környezetet ahhoz, hogy a legjobbak gyárthassák a legjobbat.

Ön mint személyügyi igazgató elvárja munkatársaitól az életet át tartó tanulást? Alapkövetelmény ez, vagy inkább átlagosnál szélesebb perspektívák nyílnak azok előtt, akik egy életet át fejlesztik képességeiket, önmagukat?

Alapvető elvárás, hiszen a vevőink velünk szemben támasztott elvárásai is folyamatosan nőnek. Az egyén akaratától függ, hogy személyes fejlődés végbe megy-e. Természetesen a vállalatnál azoknak kínálkoznak kedvezőbb lehetőségek az évek során, akik megértik, hogy a folyamatos fejlődésre szükség van. Sohasem jön el az a pillanat, amikor valaki azt mondhatja magáról: „én már mindent tudok”. Ez nem lehetséges abban a szegmensben, ahol folyamatosan a tech-

„Csak annak a vállalatnak van esélye a versenyben maradásra, amely folyamatos fejlesztésben, fejlődésben gondolkodik.”

nikai újítások, és mindig újabb és újabb fejlesztésekkel kell megjelenni a piacon a versenyképesség érdekében.

Az innováció nemcsak a termékek gyártásánál, hanem a személyügyi munkában is nélkülözhetetlen. A tervezéssel egybe-

Vonzó munkaadó

Az Audi Hungaria az egyik legvonzóbb munkaadó a műszaki egyetemi és főiskolai hallgatók körében. A jövőorientált gyártási technológiák, az innovatív munkakörnyezet, a továbbképzési lehetőségek rendkívül attraktívvá teszik a vállalatot. Több mint 500 jelentkezőből 96 mérnök helyezkedett el a vállalatnál 2007-ben, és a közel 1400 felsőfokú végzettségű jelentkezőből 171-en már az Audi Hungaria munkatársai.

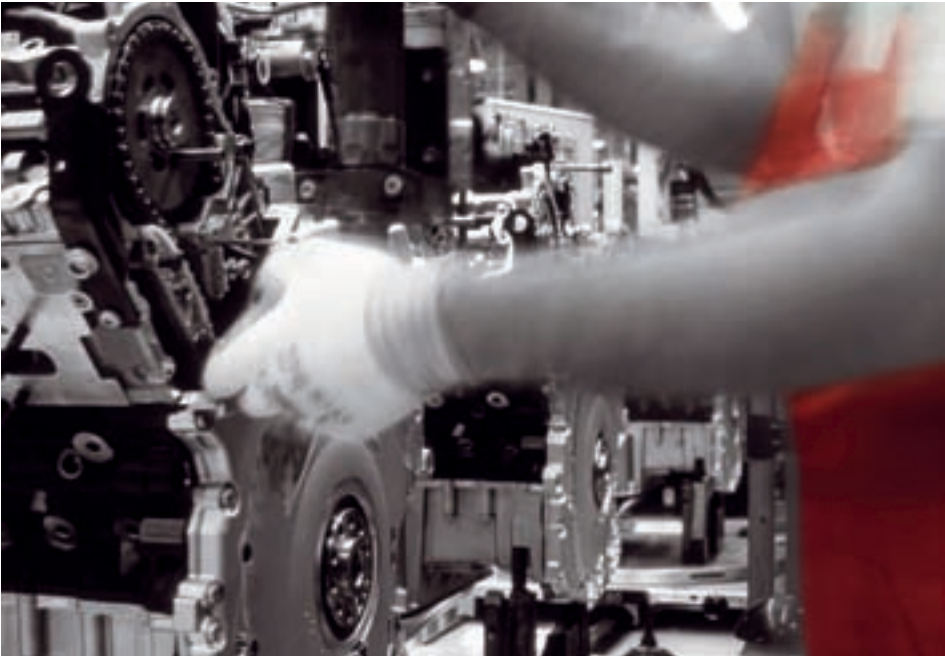
kötött kompetencia- és potenciálmenedzsment megfelelő ösztönző erővel versenyelőnyt teremthet a vállalatnak. A kompetencia-menedzsment azt jelenti, hogy a megfelelő tudással rendelkező munkatárs megfelelő időben a megfelelő helyen legyen, és lényege az, hogy strukturáltan tartsuk nyilván a munkatársak elméleti és gyakorlati tudását, magatartását. Ez megfelelő alapot nyújthat a jövőbeli képzések megtervezéséhez, karriertervezéshez és munkaerő-tervezéshez. Az Audi Hungaria támogatja munkatársait abban, hogy bővítsék a tudásukat. A vállalat minden munkatársának személyre szabott fejlesztési tervet állít össze, amely tartalmazza a szükséges tréningeket, tanfolyamokat. Ezért törekszünk arra, hogy olyan embereket nyerjünk meg magunknak, akiknek egyfajta életszemlélet az élethosszig tartó tanulás. A munkatársak keresésére kiírt pályázatainkban nem csak üres frázis, hogy várjuk azokat, akik kihívásokkal teli munkalehetőséget keresnek.

Mekkora a továbbképzésre szánt költségkeret az Audi Hungariánál és milyen képzések élveznek elsőbbséget?
Évente több mint 120 millió forintot költ a vállalat a munkatársak szakmai és a szakmai területen túlmutató képzésére. Szakmai képzések azok, amelyek konkrét eljárásokhoz, gépek kezeléséhez nyújtják a szükséges tudást, a nem szakmaiak pedig például a nyelvvörák, a különböző tréningek. Ebbe az összegbe nem tartoznak bele azok a személyiségfejlesztő, munkamódszert és munkaszervezést segítő tréningek, amelyeket az Audi Hungariánál dolgozó szakemberek tartanak. Meg kell említeni a külföldi munkalehetőséget is, amelyek sok

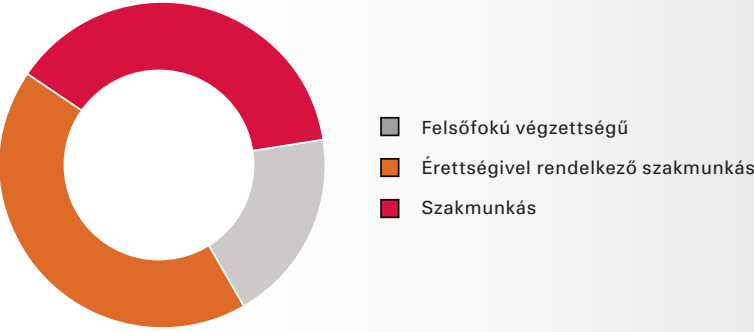
szempontból a munkatársak fejlődését szolgálja. A magyar telephely szorosan együttműködik a németországi gyárakkal, de dolgoznak munkatársaink Kínában, sőt Mexikóban is. Jelenleg közel százan dolgoznak tartósan külföldön, és ezek a kiküldetések remek lehetőséget kínálnak arra, hogy munkatársaink fejlesszék

„A vállalat minden munkatársának személyre szabott fejlesztési tervet állít össze.”

nyelvtudásukat, és elsajátítsák a legújabb technológiai vívmányokhoz szükséges tudást. Fontos szempont az is, hogy ezek a kollégák más kultúrákat ismerhetnek meg, nyitottabbá válhatnak más nemzeti-ségű emberek iránt, mindez a személyes fejlődésük fontos lépése lehet.



Az Audi Hungaria munkatársainak végzettség szerinti megoszlása



Egyfajta elismerést jelent, ha az alkalmazottak külföldön dolgozhatnak?

A globális relációban működő vállalatoknál, mint amilyen az AUDI AG, elemi fontosságú a nemzetközi tapasztalatcsere. Ez kölcsönös segítségnyújtást, tanulást, együttműködést jelent. Mivel a munkatársak külföldön az Audi Hungariát képviselik, így természetesen a legjobbaknak próbálunk lehetőséget adni a más országokban való tapasztalatszerzésre. A kiküldetés a munkatársnak lehetőség, de egyben a megbecsülés jele is.

Hogyan értékeli az Audi Hungaria szerepvállalását az alap- és továbbképzésben más nagyvállalatokkal összehasonlítva?

Magyarországon az Audi Hungaria az egyetlen olyan nagyvállalat, amely önmaga igyekszik kielégíteni a szakképzett munkaerő iránti igényét. Képzési koncepciókat a győri Lukács Sándor Szakképző Iskolával együttesen fejlesztettük ki. A 2001-ben indított gyakorlati képzésen részt vevő szakmunkástanulók száma mára körülbelül 50 százalékkal emelkedett, valamint új, a vállalat számára fontos szakmákat vezettek be, mint például az autódépítő vagy szerszámgyártó. A tanulók a gyakorlati képzési idő alatt innovatív technológiát képviselő ipari berendezéseken fejleszthetik gyakorlati tudásukat, továbbá megismerhetik egy modern vállalat munkafolyamatait. A diákok oktatását a vállalat különlegesen képzett szakoktatói végzik.

Vállalatunk 2006-ban a Budapesti Műszaki Egyetemmel és a győri Széchenyi István Egyetemmel közösen megalapította az Audi Hungaria Intézetet. Az intézet keretén belül lehetőséget adunk a tehetséges mérnökhallgatóknak arra, hogy támogatásunkkal számunkra is fontos projekteket, fejlesztéseket dolgozzanak ki. Ez lehetővé teszi az Audi Hungariának a tudomány új irányzatainak követését, a hallgatók számára pedig gyakorlati tapasztalatokat biztosít.

Hosszú évekre előre tervezünk tehát, hogy megfelelő szakképzett munkaerő álljon rendelkezésünkre. A munkánk eredménye pedig mérhető: az Audi Hungaria ma Magyarország egyik legvonzóbb munkaadója. ■

Szajlai Csaba

A Magyar Hírlap főmunkatársa, a gazdasági rovat szerkesztője, az ECHO TV műsorvezetője. Makrogazdasági és pénzügyi újságíró, főként a németajkú országokra, Németországra, Ausztriára és Svájcra szakosodott. Munkájáért a Nemzeti Bank MNB-díjjal tüntette ki. Rajong a német autókért és a híres német precizitásért.





D Audi A3 Cabriolet aydream

Raimondo Montecuccoli osztrák hadvezér szerint három dolog kell a háborúhoz: pénz, pénz és pénz! Egy élvonalbeli vállalathoz és egy új autó sikeréhez a pénz önmagában nem elég, a világméretű sikerhez az újítás, a szakértelem és a kitartása három legfontosabb tényező. Ez a hármas teszi naggyá az Audi A3 Cabriolet modellt is.

➤ BENDE NELLY (szöveg), FOTÓGYÁR / MÁR ANDRÁS, OLÁH GERGELY(fotók)



Csaknem tíz évvel ezelőtt, 1998-ban, az Audi TT gyártásának megkezdésével az autógyártás új korszaka köszöntött be az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.-nél, hiszen ezt megelőzően a gyár elsősorban motorok gyártására szakosodott. A márka és a gyár fejlődése azóta is töretlen, a vállalat remekül oldotta meg a megváltozó feladatokkal járó kihívásokat. Ennek köszönhetően az AUDI AG vezetése

Győrt választotta a vadonatúj Audi A3 Cabriolet „hazájául” is.

Út a csúcsra

Majd egy évtized – hosszú idő. Ám ha az események olyan ütemben követik egymást, mint a győri gyárban, akkor ez a közel tíz év szinte egy pillanat alatt elrepül. Különösen ha ez idő alatt több mint 370 000 jármű gördül le a gyártószalagról.

Ami 1998-ban az Audi TT-vel kezdődött, azt a második generációs Audi TT Coupé és a TT Roadster folytatta, majd 2006-ban megkezdődött az Audi A3 Cabriolet projekt. A beruházáshoz 5 millió euróra, valamint innovatív és rendkívül rugalmas gyártási eljárásra volt szükség. Ezenkívül az infrastruktúrát és a technikai rendszereket is meg kellett változtatni ahhoz, hogy ma már akár 300 darab is készülhessen az új modellből az Audi TT Coupé

Műszaki paraméterek

Az Audi A3 Cabriolet 4238 mm hosszú, 1765 mm széles és 1424 mm magas. A modell négyféle négyhengeres motorral rendelhető, mindegyik közvetlen befecskendezésű és turbófeltöltéses. A két benzines és két dízel erőforrás teljesítménye: 1.9 TDI 77 kW (105 LE); 2.0 TDI 103 kW (140 LE); 1.8 TFSI 118 kW (160 LE); 2.0 TFSI 147 kW (200 LE).

Utóbbit a nemzetközi szakmai zsűri háromszor egymás után az Év motorja címmel tüntette ki – ezzel a motorral a jármű 7,3 másodperc alatt gyorsul 100 km/óra, végsebessége pedig 231 km/óra, átlagfogyasztása 7,1 liter.

A modell hatfokozatú kézi váltóval és S-tronic automata váltóval rendelhető.



és TT Roadster gyártósorán. Az Audi A3 Cabriolet elődeihez hasonlóan az ingolstadti anyavállalattal együttműködésben készül, így például a karosszériagyártás és a fényezés Németországban történik.

A premier

Az előkészületek pontos terv szerint zajlottak, mégis egyre nagyobb izgalommal várták az Audi Hungaria győri telephelyén a modell 2007. novem-

ber 30-i világpremierjét, amely egyben a sorozatgyártás ünnepélyes elindítása is volt. A nagy eseményre több száz külföldi és magyar újságíró és prominens személyiség volt hivatalos. *Lőre Péter*, az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. kommunikációs igazgatója és *Toni Melfi*, az AUDI AG kommunikációs vezetőjének beköszöntője után a győri gyár ügyvezető igazgatója, *Thomas Faustmann* tartott rövid értékelő beszédet. Ezután következett a nap csúcspontja: az első Audi A3 Cabriolet begördült a terembe – a kormány mögött *Rupert Stadler*rel, az AUDI AG igazgatótanácsának elnökével, a jobb ol-

dali ülésen pedig *Gyurcsány Ferenc* miniszterelnökkel. A miniszterelnök beszédében elmondta, hogy az ország elismerését és sikerét jelzi, ha egy olyan világmárka, mint az Audi, megbízik a magyar szakemberek tudásában és hozzáértésében. *Rupert Stadler* szintén elégedetten nyilatkozott: „Az Audi Hungaria az elmúlt években már kitűnőre vizsgázott a járműgyártásban az Audi TT Coupé és TT Roadster modellekkel. Meggyőződésünk, hogy a magyarországi vállalatunk az új Audi A3 Cabriolet gyártásával is jelentős mértékben hozzájárul stratégiai célunkhoz – ahhoz, hogy 2015-ig elérjük az évi



Mérföldkövek

1998: megkezdődik a TT Coupé gyártása

1998: megkezdődik a TT Roadster gyártása

2000: elindul az A3-as és az S3-as előállítás

2006: megkezdődik a második generációs TT Coupé gyártása

2007: Audi A3 Cabriolet gyártásának kezdete

1,5 millió jármű gyártását. A köszöntőket követően az ismert énekesnő, *Zséda* előadásában felcsendült *Leslie Mándoki* szerzeménye, az Audi A3 Cabriolet hivatalos dala, az „A Day for a Daydream”.

Az életérzés

Az Audi A3 Cabriolet sportos, mint az A3-as, és a szabadság ígérését hordozza magában, mint minden cabriolet. A nesztelen suhanásról tökéletes hangszigetelés gondoskodik, a lüktető élményről pedig az opcionálisan rendelhető Bose hangrendszer. Az új A3 Cabriolet-t saját stílusunknak és egyéni hangulatunknak megfelelően

alakíthatjuk, erre 15 szín és 3 tetőszín áll rendelkezésünkre. Maga a tető összezsugorva egészen kevés helyet foglal el, és ha szükséges, 9 másodperc alatt nyitható vagy csukható. Mint minden ennél a modellnél, ez is a legtökéletesebb kényelmet szolgálja. Az A3 Cabriolet-vel közlekedni leginkább a repülés élményéhez hasonlítható – olyannyira lélegzetelállító érzés egy nyitott tetejű autóban, háromküllős bőr sportkormánygal, 231 km/órás végsebességgel utazni. Mindez tökéletes kényelmet és lenyűgöző dinamizmust jelent – és ez az álom már a 2008-as cabriolet-szezonban elérhető. ■

Budapesti bemutató

Az első benyomás meghatározó lehet egy új ismeretség esetében, ezért az igazán fontos alkalmakat nem szabad a véletlenre bízni. A Volkswagen Tiguan első „fellépésének” keretében nemzetközi sajtóbemutatóra volt hivatalos Budapestre 49 ország közel 1200 újságírója. Az SUV-mo- dellt, melynek motorjai az Audi Hungaria győri gyárában készülnek, a Frankfurti Nemzetköz-

zi Autókiállításon (IAA Frankfurt) mutatták be, Budapesten pedig már utcán és terepen is tesztelhetők az újságírók. A nagyszabású bemutatkozás nem csupán egyszeri alkalomra szólt, hiszen a sportos autót november óta meg is lehet vásárolni. Az új Volkswagen-mo- dellt kizárólag közvetlen befecsken- dezésű turbómotor-konstrukciókkal kínálják az érdeklődőknek.



Szoboradomány

A Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem története legendás, csakúgy, mint az intézmény jelképeként szolgáló

szobroké. Az egyetem négy tudományágát szimbolizáló alkotások, melyek a főépület előtt álltak, a II. világháborúban meg-

semmisültek, és csak a közelmúltban kezdtek meg helyreállításukat. A restaurálást az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. anyagi- lag is támogatta: az építészet ábrázoló szobor felújítására 10 millió forintot adományozott az egyetemnek. A szobrok avatására az idei tanévnyitón került sor ünnepélyes keretek között. Az átadáson részt vett *Hiller István* oktatási miniszter, *prof. Molnár Károly* rektor és *Rozman Richárd*, az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. személyügyekért felelős ügyvezető igazgatója. Rozman Richárd a szobrok leleplezésekor elmondta: „A BME stratégiai partnerünk a mérnök-utánpótlás, a tudás- transzfer és a kutatás- fejlesztés területén, ezért nagy örömmel támogattuk a szobrok helyreállítását.”

Füzetcsomag ajándékba

2007 őszén füzetcsomagokkal támogatta a győri diákokat az Audi Hungaria, s mintegy 1300 általános iskolás tanuló kapott segítséget a tanévkezdethez. A társadalmi szerepvállalás nagyon fontos a cég számára, ennek egyik legjobb példája a vállalat és a győri Szabadhegyi Oktatási Központ közötti, immár három évre visszatekintő együtt-

működés. Az összefogás eredményeképpen a győri gyerekek már az óvodától kezdve tanulhatnak németül. A cég technikai berendezésekkel is támogatja a város oktatási intézményeit, így Győr számos óvodájának, iskolájának és szociális intézményének adományozott számítógépeket és más informatikai berendezéseket.



Segítség a gyerekeknek

Nemcsak a kultúra és a sport, hanem a szociális intézmények elkötelezett támogatója is az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. Ennek jegyében dr. Werner Widuckel, az AUDI AG igazgatótanácsának szociális és személyügyekért felelős tagja 10 000 eurós csekket adott át a Győri Csecsemő- és Gyermekotthon részére. Az ünnepélyes

eseményre az Audi Focikupa záróeseményén, a Győri ETO stadionjában került sor. „Az Audi segítségével javulnak a győri gyermekotthonban élő több mint 50 kisgyermek életkörülményei. Kialakítunk egy játszótérrel, új játékokat és iskolaszereket szerzünk be az Audtól kapott támogatásból” – mondta dr. Vargáné

Réti Edit a győri EESZI Anya-, Csecsemő- és Gyermekotthon vezetője köszönőbeszédében.



Egy hajóban

Rendhagyó tréningen vett részt az Audi Hungaria menedzsmentje 2007 nyarán. A PolarIS integratív stratégiafolyamat keretében megrendezett találkozó második ízben szerepelt a gyár vezetősége. 28 vitorlás hajóból álló flotta állt

a 170 jelenlévő rendelkezésére, akiknek a csapatszellemüket és találékonyságukat kellett bizonyítaniuk. A versengés során az egyes csapatoknak ki kellett alakítaniuk saját stratégiájukat és kommunikációjukat, majd kiértékeltek teljesítményüket.



Foci az egész világ?

A csapatjáték összetartásra, a versengés pedig még jobb teljesítményre sarkall. Ez a gondolat vezérelhetette az Audi Cup szervezőit is. A nemzetközi focirendezvényre a Győri ETO pályáján került sor. A jó hangulatú tornán Neckarsulamot

és Ingolstadtot három-három, az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.-t pedig a házi bajnokság két győztes csapata képviselte. A döntőt végül két nekarsulam csapata vívta egymással, a magyar együttesek a negyedik és az ötödik helyezést szerezték meg.



Az erő veled van

A prémium fogalmat gyakran emlegetik az Audival kapcsolatban, hiszen a prémiumkategória egyet jelent a lehető legjobb minőséggel. De miben rejlik a titok az Audi Hungaria termelésében? ➤ BENDE NELLY (szöveg), AUDI AG (fotók)

A házépítésben egy életre tervezzük: nem veszünk silány építőanyagot, és olyan szakemberekre bízunk a tervezést és a kivitelezést, akiknek hozzáértésében maradéktalanul megbízunk. Az autós vásárlásnál sincs ez másként, hiszen a precíz mérnöki munkán és a szerelők tudásán akár az életünk is múlhat. Ha nem csupán a végeredmény, hanem maga a folyamat is érdekel bennünket, akkor érdemes egy kicsit a színpalak mögé nézni. Függöny fel!

Az előzmények

Az Audi-modellek nem csupán tökéletes fellépésüknek köszönhetik jól megérdemelt hírnevüket. Az Audi azért Audi, mert minden ízében tökéletes: a legkisebb csavartól a nagy teljesítményű motorokig, hiszen csakis ilyen fokú pontossággal és igényességgel válhatott a világ egyik vezető márkájává. A megszerzett hírnevet azonban meg is kell tartani – és ez az Audinak sikerült. Ma már büszkén elmondhatjuk, hogy az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.

is hozzájárulhat az állandóan magas szintű teljesítményhez.

A vállalat 2005-ben nyitotta meg a győri szerszámgyárat. Ezt az összesen 40 millió eurós beruházást komoly környezettanulmányok előzték meg Közép- és Kelet-Európában, míg végül a magyarországi telephelyre esett a választás. Az Audi konszern sorrendben harmadik szerszámgyára nem akármilyen nyugati testvérekkel büszkélkedhet, hiszen az ingolstadti központi létesítményt 2004-ben mintegy 220 német szer-



Audi RS6 Avant

Bár a Frankfurti Autókiállításán már bemutatták, az új Audi RS6 Avant még ismeretlen a nagyközönség előtt. A modell a maga 426 kW (580 LE) teljesítményével minden idők legerősebb közúti forgalomra szánt Audija, és aki ezt nemcsak érezni, hanem hallani is szeretné, az akár sportkipufogót is választhat a még hatásosabb fellépés érdekében. Az RS6-os mindent tud, amit a kategória autóitól elvárhatunk, így a hatfokozatú tiptronic sebességváltó, az Audi parking system plus parkolásegítő berendezés vagy opcióként választható kerámiafék már csak hab a vezetés élvezetének tortáján.

számgyár közül választották Az év szerszámgyárának. A magyarországi gyár is jó úton jár, hogy az élvonalba tartozzon. A hatalmas, 18 000 m²-es gyártócsarnokban berendezéseket és szerszámokat terveznek és készítenek, ezenkívül kis sorozatban gyártanak karosszériaelemeket az Audi

R8-as, RS4-es és S6-os számára, és ez a paletta idén tovább bővül az új Audi RS6-ossal is.

Gépi precizitás, kézi finomság

A kimondottan sportos és dinamikus modell a szeptemberi Frankfurti Autószalonon mutatkozott be, a vásárlók számára pedig 2008 áprilisától lesz elérhető. Az RS6-os karosszéria-elemeinek gyártásához szükséges berendezéseket helyben tervezik és gyártják. Néhány elemet, így az ajtókat, az oldalfalakat és a csomagtereteket acélból préselik, majd 3D-s lézerberendezéssel vágják ki. Ezek után speciális technológiával illesztik össze az Audi RS6 Avant vagy limuzin-modellek elemeit. A termékek kifogástalan minőségét nemcsak a lézervágó és a helyben készülő speciális berendezések biztosítják, hanem a számos munkafolyamatot kézzel végző szakemberek tudása is.

A gyártás 2,7 milliárd forintos beruházás eredményeként indulhatott meg, amelynek köszönhetően az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. ismét nagyot lépett előre a szerszámgyár-

tás területén. Thomas Faustmann, az Audi Hungaria ügyvezetésének elnöke büszkén nyilatkozott a legújabb fejlesztésekről: „Az Audi Hungaria ismét bővíti kompetenciáját a szerszámgyárban. Ez már az ötödik Audi-modell, melyet rugalmas, kis szériás gyártásban szállítunk az AUDI AG részére.” A szerszámgyár nem csupán a tervezés és a gyártás területén fejlődik állandóan, hanem folyamatosan bővítik a szakembergárdát is. Kezdetben 170 embert foglalkoztatott az új gyáregység, de már jelentősen megnőtt a számuk, így jelenleg 310 fizikai munkás, továbbá 50 mérnök és tervező dolgozik itt. A további bővítés során legfőképpen felsőfokú végzettségű pályakezdők bizonyíthatják képességeiket.

És most legördül a függöny? Semmiképpen – hiszen az előadásnak még nincs vége! Amikor 2008 áprilisában megjelenik a kereskedőknél az új Audi RS6-os, akkor ismét saját szemünkkel győződhetünk meg arról, hogy milyen az, ha valami minden ízében tökéletes. És ebben nekünk, magyaroknak is részünk van. ■



Acsend. hangjai

A maga nemében páratlan. Olyan ritka kincs, amely nemcsak az ország határain belül, hanem világviszonylatban is egyedülálló. Magyarország büszkeségei közül kettőre biztosan igaz ez az állítás. És mindkettő a harmónia megtalálásában segít bennünket: Hévíz a test, Palya Bea pedig a lélek gyógyítója.

» BENDE NELLY (szöveg), FOTÓGYÁR / IMRE BARNABÁS (fotók)



„Az is művészet, Isten adománya, ha egy pár napfényes nappól annyi fényt őriz meg szívében az ember, hogy, ha már rég elillant a nyár, a ragyogás még mindig megmarad.”

(Johann Wolfgang von Goethe)

Azt mondják, 21 gramm. Ennyivel kevesebb egy élettelen test egy élőnél. A lélek súlya? Valóban mérhető? Nem láthatjuk, nem tapinthatjuk, nem hallhatjuk, mégis egyértelmű bizonyossággal tudjuk, hogy létezik, hogy bennünk van, hiszen érzünk. Csodálatos, felfoghatatlan, néha elviselhetetlenül fájdalmas, és mégis: ettől vagyunk emberek. Ezért zokogunk, és ezért vagyunk szerelmesek. Ezért félünk, és ezért remélünk. A lélek több mint 21 gramm. És nem csak fizikai értelemben.

A lélek titka egyedül a fény csodájához fogható. Hiszen mennyit érzünk vagy értünk a fény természetéből? Látjuk, hogy ragyog, érezzük, ahogy átmelegít bennünket, de nem foghatjuk meg, sohasem vihetjük magunkkal. Vagy mégis? Ahogy egy priz-

mában a fény ezernyi színárnyalatra bomlik, ismerjük fel igazi lényegét, ekkor ébredünk rá, hogy az érzékelhető valón túl még mennyi titkot rejt. Csakúgy, mint a lélek. Sohasem ismerhető meg, és mindig újat mutatni tudó talány. Egyedi és megismételhetetlen. Minden egyes embernek más lakozik a lelkében. A tudatlanoknak sötétség. A bölcsenek béke. A gyermekeknek fény. És olyan is van, akinek zene. Ő *Palya Bea*.

„...akinek szép a lelkében az ének”

Vannak emberek, akikre elég csak egy pillantást vetni, és ösztönösen érezzük, olyasvalakivel találkoztunk, akinek birtokában van a Tudás. Annak ismerete, hogyan kell élni. Palya Beából sugárzik az élet szeretete, az él-

mények megélésének vágya. Az adottság, amellyel képes a dolgok mögé nézni, és meglátni azok igazi lényegét. Szépséget találni abban, amiben másoknak keresni kell, nyugalmat találni ott, ahol sokan képtelenek lassítani. Tehetséges, felszabadult és ösztönös. Tehetséges művész, felszabadult nő és ösztönös ember. Nem vonja maga köré az elérhetetlen előadóművész köpenyét, saját lényét éli meg és adja át. Ha boldog, akkor örömmel, ha csalódott, akkor fájdalommal. Gyengesége az erőssége is egyben: érző lény, aki nem fél ezt megmutatni a világnak. Dalaiból, hangjából és mosolyából lélek árad felénk. Az emberek, az élet, a szépség szeretete.

Nagyon összetett világ ez, de Bea könnyedén és kedvességgel kalauzol bennünket a szellem és az érzelmek útvesztőjében. Szá-



mára a szem, a tekintet mutatja meg egy ember igazi, legbelső lényegét. Néha azt is, amit talán rejtegetni szeretnénk, vagy önmagunk előtt is nehezen vállalunk, mert szégyelljük gyengeségünket, hibáinkat. A megismerés, a feloldódás útja azonban nagyon mélyen bennünk kezdődik – vallja Bea. A szembenézés önmaga számára sem volt, és ma sem egyszerű feladat, hiszen nagyon kemény munka és lelki vívódások eredménye, mire felszínre hozzuk és megéljük félelmeinket, és ezáltal feldolgozzuk, elengedjük őket.

A szépség belülről fakad – tartja egy régi mondás. És ez valóban igaz lehet, ha képesek vagyunk megélni saját szellemi és fizikai valónkat. Bizony, fizikai valónkat is. Bármennyire is szárnyal a szellem, a testnek is ugyanúgy szüksége van kényezte-

tésre és szeretetre. Mint minden nőnek, Palya Beának is fontos, hogy nőnek és szépnek érezze magát. Természetes, és ahogy vele kapcsolatban már oly sokszor elhangzott: emberi vonás. És nagyon úgy tűnik, hogy működik, hogy Bea jól csinálja, amit csinál, nemcsak a színpadon, hanem az életben is. Az őszinte kitárulkozás, a sokszor fájdalmas önmegismerési tréningek, a felpörgetett, majd tökéletesen nyugalommal eltöltött órák kerek egészzé, személyiséggé állnak össze.

És hogy miből látszik, hogy megvan az összhang? A szinte már védjeggyé lett kedves mosolyból. Ami nem a médiaszereplők gyakran erőltetett modorossága, vagy a címlaplányok tökéletes, bár sekélyes mosolya, hanem egy melegséget és emberséget

Palya Bea

Az újdonságokra nyitott, épp ezért rendkívül színes zenei palettán mozgó énekes egyik legvonzóbb tulajdonsága, hogy amint az életben, úgy a zenében is a saját útját járja. Sokrétű érdeklődése a magyar népzene túl kiterjed más népek tradicionális műfajaira is, de foglalkozott már jazz-zel is, hallhattuk mesemondóként és verset dalolva is. Több zenekar alapító tagja (Folkestra, Kárpátia, Zurgó) és vendégművésze (Sebő, Balázs Elemér Group). Néhány éve saját zenekarával ad koncerteket, és számos szólófellépést is vállal. 2005-ben jelent meg harmadik lemeze, amelyen Weöres Sándor Psyché című versciklusát dolgozza fel. Igazi nemzetközi előadó: több külföldi produkcióban is feltűnt az évek során, és 2006-ban lemezszerződést kötött a francia Naïve céggel.



„Csak az tartja kézben a világot, aki könnyedén, örömmel és kedvvel tudja megőrizni magának. Ne erőlködjetek, barátaim, ne csüngjete rajta és ne kapaszkodjatok belé, inkább labdázzatok vele, hiszen gömbölyű. Aki egyensúlyban tudja eldobni, az kapja el újra és újra.”

(Bettina von Arnim)

árasztó fiatal lány őszinte megnyilvánulása. Ezt érzik az őt körülvevő emberek, közönsége, aki dalait, és a gyermekek, akik meséit hallgatják. És szívesen nézik, szívesen hallgatják, mert jó nézni és hallgatni: tudják, hogy mindaz, amit tőle kapnak, igaz. Ez az őszinte szeretet sugárzik vissza Beára, ez erősíti meg abban, hogy érdemes, hogy lehet őszintén énekelni és élni, ha úgy tesszik, a szellem által gyógyítani a sokszor kiégett és fáradt emberi lelkeket.

Az élet bölcsője

A gyógyítás képessége különleges adottság. Segíthet egy lelkünket megérintő szó és dal, egy hozzáértő ember mozdulatai és érintése, de elsősorban és mindenekfelett maga az anyatermészet. Mára már szeren-

csére a nyugati kultúra felpörgetett életvite-lű embere is felismerni látszik, hogy ha életét egészségben és harmóniában szeretné élni, akkor olyan gyógymódokhoz kell folyamodnia, melyek több száz, esetleg több ezer éve beváltak. Hiszen, ha jobban meggondoljuk, a természet mindent biztosít számunkra, ami a kiegyensúlyozott és teljes élethez szükséges, csak éppen mesterségesen kialakított világunkban elvesztettük a kapcsolatot ezekkel az egyszerű és ősi gyógymódokkal. Ezért tudatosan kell újra visszafordulnunk hozzájuk. Gyakran meglepődünk, hogy milyen csodálatos hatást érhet el egy gyógynövényből készült könnyű tea, egy lazító illóolajos masszázs, vagy akár egy fürdőkúra. Szerencsére egyre több helyen találunk gyógynövénykészítményeket árusító üzlete-

ket, tökéletesen felszerelt spa-kat és itt, Magyarországon igen sok gyógyfürdőt is.

Ezek közül is az egyik legnevezetesebb a *Hévízi-tó*, amely gyógyfürdőként már több mint 2000 éves múltra tekint vissza. A tó a maga nemében valóban egyedülálló, hiszen amellet, hogy a világ legnagyobb biológiai-lag aktív termáltava, geológiai ritkaság, mert míg a meleg vízű tavak a legtöbb esetben vulkanikus eredetűek, a hévízi egy tőzegmedrű forrástó. Ez annyit jelent, hogy a tavat egy 38 méter mélységben lévő forrás táplálja, mely bőséges vízhozamával gondoskodik arról, hogy a víztömeg 48 óránként teljesen kicserélődjön. A forrás kén-, rádium- és ásványianyag-tartalma, valamint a tó fenekét borító szerves és szervetlen anyagokban gazdag gyógyhatású iszap



együttesen alakítják ki azt a mikroklímát, amely a reumatikus és mozgásszervi betegségben szenvedőknek, valamint a gyomorpanaszokkal küszködőknek egyaránt nyheter jelent. Bár a tó felszíne folyamatosan párolog, az értékes hatóanyagok a levegőbe kerülve sem vesznek kárba, hiszen belélegezve nyugtatják és regenerálják a beteg vagy megfáradt hangszálakat.

Valóban különleges és összetett természeti képződményről van szó, melynek fennmaradásában meglepő módon fontos szerep jut a város szimbólumaként is ismert tündérrózsának. Amellett, hogy kellemes a szemnek és a léleknek, a vízminőség megőrzésében is részt vesz: a víz felszínén szétterülő levelei megakadályozzák a túl gyors párolgást, míg a tó fenekén kapaszkodó indái a gyógyvizapot védik.

Természetes szépség

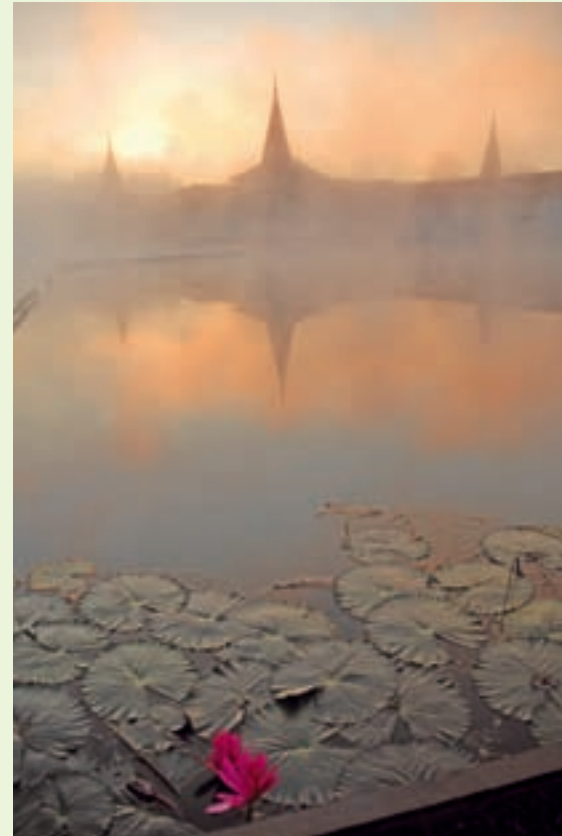
Egy tökéletesen felépített rendszer. Az alkotó nem más, mint maga a természet. Ha válaszokat keresünk a legegyszerűbb, vagy éppen a legnehezebb, legbonyolultabb kérdésekre, ha igazán figyelünk és nyitottak vagyunk, a természet mindenre megadja a választ. A különleges helyeket, embereket nem máshol, messze kell keresnünk, hiszen itt vannak, egészen a közelünkben. A megoldás pedig sohasem máshol vagy másokban rejlik, hanem bennünk, önmagunkban. Érdeemes hát minél jobban megismernünk a körülöttünk lévő világot, hiszen olyan csodákra bukkanhatunk, amelyeknek létezéséről addig fogalmunk sem volt. Olyan dolgokat fedezhetünk fel, és olyan tudást tehetünk magunkévá, mely

által mi magunk is egyre jobban kiteljesedhetünk. Ehhez pedig, ahogy Palya Bea is fogalmazott, nem kell más, mint néha megállni és körülnézni. Csendet kell teremteni kívül és belül, hogy meglássuk az igazán fontos dolgokat, és hogy meghalljuk a válaszokat a bennünket foglalkoztató kérdésekre. Mert az igazán nagy gondolatok a csendből születnek. Csend nélkül nincs béke és nincs zene sem. Csend nélkül nem hallanánk meg egy patak csobogását, egy madár dalát és saját gondolatainkat sem. Olyan teremő hangokat, amilyenekből Palya Bea művészete is táplálkozik. Egy olyan alkotó, aki gyermeki örömmel képes játszani, és boldogságát másoknak is átadni. Egy olyan ember, akinek a lelkében él a zene. És a fény...

Hévíz

A Hévízi-tó felszíne 4,44 hektár, legmélyebb pontja 38 méter. A tó egy 60,5 hektáros természetvédelmi területen fekszik, a forrásbarlang fokozottan védett. A barlangban több karsztforrás vize keveredik össze, ami egy szűk járaton keresztül, állandó 38,5 °C-os hőmérsékleten jut a tóba, majd évszaktól és időjárástól függően hűl vagy melegszik. Átlaghőmérséklete télen 23-25 °C, nyáron 33-36 °C.

A tó vízének jótékony hatásai miatt minden évben számtalan gyógyulni vágyó keresi fel Hévízt. A tökéletes ellátásról számos szálló, a gyógyhatás minél teljesebb kihasználásáról pedig a Termálfürdő és a Szent András Állami Reumatológiai és Rehabilitációs Kórház gondoskodik.



„Big Flug”

November 30-án, az Audi A3 Cabriolet világpremierjének napján egy másik sikeres és egyedülálló debütálásra is sor került a Győr-Pér repülőtérre: első alkalommal szállt le a VW Aircraft No1-es Airbus 319-es repülőgépe, amely a rendezvény vendégeit szállította. Az akciót komoly szakmai előkészítés és rengeteg egyeztetés előzte meg.

A siker a gyártervezés munkatársai számára is örömteli, hiszen ők napi kapcsolatban állnak a péri reptérrel, naponta dolgoznak együtt a repülőtérrel, és gondoskodnak az Audi munkatársainak zavartalan repüléséért is.



Tudásgyár

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. és a Széchenyi István Egyetem évek óta sikeresen működik együtt a mérnök-hallgatók képzésének

folyamatos fejlesztésében. A kapcsolat legújabb eredményeként az egyetemen létrehozták az Audi Hungaria Belső Égé-

sű Motorok Tanszéket. Az alapító okiratot Prof. Szekeres Tamás, az egyetem rektora és Thomas Faustmann, az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. ügyvezető igazgatója írta alá. Ennek értelmében az oktatás 2008 januárjában kezdődik meg német anyanyelvű tanszékvezető irányításával. A BSC-hallgatók (BSC=Bachelor of Sciences) elsősorban a korszerű terméktechnológiákkal, gyártási folyamatokkal és struktúrákkal ismerkedhetnek meg az új tanszéken, ezenkívül a mechatronika, a gépész és a gépjármű-technológia szakirányok közül is választhatnak. A tanszéki oktatás többnyelvű lesz, mivel az egyetem külföldi tanárokat is alkalmaz.

Come on Common!

Ismét nagyot lépett előre az Audi Hungaria a motorgyártás területén. A négyhengeres



Common Rail motorok sorozatgyártásával az Audi- és Volkswagen-modellek még nagyobb dízelmotorválasztékkal lesznek elérhetőek. A közös nyomócsöves befecskendezés a nagy nyomatékú, alacsony fogyasztású és károsanyag-kibocsátású TDI-motorok kínálatát bővíti. Az új technológia mindenben megfelel az Euro 5-ös kör-

nyezetvédelmi norma előírásainak: a jobban vezérelhető üzemanyag-befecskendezéssel hatékonyabb égési folyamatot tesz lehetővé, egyúttal csökkenti az üzemanyag-fogyasztást, valamint a zaj- és károsanyag-kibocsátást is. Az új 1968 cm³-es motort többek között az új Audi A4-esbe építik be. A négyhengeres Common Rail motorok

teljesítménye eléri a 125 kW-ot (170 LE). A 46 millió eurós beruházás során nemcsak új berendezéseket telepítettek, hanem átépítették a jelenleg is meglévő gyártósort is, így a Common Rail gyártását a R4 PD-motor gyártósorába integrálták. Az átalakításoknak köszönhetően napi 2300 egység előállítására van lehetőség.

Pillantás a jövőbe

„Mi alakítjuk jövőbeni vállalatunkat” – ez volt a mottója az Audi Hungaria novemberi menedzsmentrendezvényének, az év második Polar IS Forumának. A vállalat vezetőinek ezúttal művészi alkotókészségre és stratégiai gondolkodásra volt szükségük, hogy az Audi

Hungaria elképzelt jövőjét az általuk készített festményeken mutassák be. Az alkotáspan hét művész segítette a festészetben kevésbé jártas menedzsereket. A rendezvény végén tizenöt különböző vízió mutatta meg, hogyan látják a menedzserek az Audi Hungaria jövőjét.



Csúcstechnológia a betegellátásban is

Gyorsan, precízen és hatékonyan. Ez a néhány szó akár az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. jelmondatában is szerepelhetne. A cég számára alapvető jelentőségű a lehető legmagasabb szintű munkavégzés és a legmodernebb technológia, ezzel összhangban dolgozóit és közvetlen környezetét is a legjobb körülmények között sze-

retné tudni. A vállalat munkatársainak döntő többsége Győrben él, ezért a cég nemcsak a város szociális és kulturális életét támogatja, hanem nagyban hozzájárul az egészségügyi ellátás színvonalának emelkedéséhez is. Ennek szellemében a vállalat high-tech ultrahangkészüléket adományozott a Petz Aladár Megyei Oktá-

tókörház Járóbeteg-ellátó Osztályának. A mobil ultrahangkészülék segítségével gyors, ugyanakkor mégis pontos és eredményes betegellátás válik lehetővé. A készüléket Lőre Péter, az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. kommunikációs igazgatója adta át dr. Varga Gábornak, a Petz Aladár Megyei Oktató Kórház főigazgató főorvosának.



Kell egy csapat

Kötetlen hangulatú rajongótalálkozót tartottak a Győri AUDI ETO női kézilabdacsapat legfényesebb csillagai. Görbicz Anita, Hornyák Ágnes, Pálinger Katalin és Vérten Orsolya edzőjük, Konkoly Csaba társaságában céljaikról, álmaikról

és a szurkolóktól kapott visszajelzések fontosságáról beszéltek. Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. által szponzorált csapat keményen készül az előtte álló világversenyekre, ahol ismét tudásuk legjavát szeretnék nyújtani.



Folyékony szerelem

„A víz őselem. Először a víz borrá változik; másodszor a bor vérré változik. A víz az anyag, a bor a lélek, a vér a szellem.”... „Végül is ketten maradnak, Isten és a bor”

➤ MEGYERI SÁRA (szöveg), FOTÓGYÁR / IMRE BARNABÁS (fotók) (Hamvas Béla)



A bor: tükör. És a jó bor tökéletesen tiszta képet ad nemcsak önmagáról, hanem, ha megfelelő módon és tisztelettel isszuk, saját életünkről is. Nézzünk bele az aszú aranyfényű csillogásába vagy a bikavér örvénylően sötét mélységeibe, mindegyikben mást fogunk látni. De mindkettőben ott lesz a szőlő illata, a napfény melege, a szüretelők vidám nevetése és a hordóban eltöltött hosszú idő alkotó magánya, amikor a mustból elkezd erjedni és a szőlőből egy új csoda születik.

Magyarország 22 borvidéke mind-mind egy külön világ a hazai borkultúrán belül is, így könnyedén eltévedhetünk a szakkifejezések, fajták és eljárások szövevényében. Ezért nem árt, ha egy szakértő segítségét vesszük igénybe, aki vezet bennünket ebben

a varázslatos és összetett világban. Romsics László nemzetközi borakadémikus, Master of Wine Intézet végzős hallgatója, a Decanter Magazin szakértőjének segítségével tisztább képet kaphatunk a magyar és a külföldi bortermelés közötti különbségekről, valamint a fontosabb szokásokról, hagyományokról is sokat megtudhatunk.

A napfény íze

Szinte lehetetlen, és talán nem is érdemes felsorolni az összes szőlőfajtát, amelyből ma Magyarországon bor készül. A vidékek sokfélesége, fekvése, talaja és csapadékmennyisége még tovább bővíti a kört, így, bár az egyes vidékeknek megvannak a rá jellemző szőlő- és borfajtái, azt is

mondhatjuk, hogy ahány pincészet, annyiféle bor. De a hazai borok még ennél is rafináltabbak, erre Romsics László bizonyítékkal is szolgál:

„Aki kevésbé ismeri a magyar borokat, annak meglepetést jelenthet, hogy míg Európában a rizlingen általában a rajnai rizlinget értik, Magyarországon leggyakrabban az olaszrizlinget jelenti – magyarázza a szakértő. – A két szőlőfajtának csak a nevében van köze egymáshoz, még csak rokonságban sem állnak. A rajnai rizling légiesebb, elegánsabb, míg az olaszrizling testesebb, nehezebb stílusú borokat ad, amelyek közelebb állnak a magyar virtushoz.

Bizony, a változatosság gyönyörködtet, és nekünk megadatott az a szerencse, hogy



rendkívül színes palettáról választhatjuk ki a nekünk leginkább ízlő bort. A legjobb példa erre a talán legismertebb magyar „márka”, a Tokaji aszú. A Napkirálynak, azaz XIV. Lajosnak tulajdonítják azt a mondást, amely szerint a Tokaji „a királyok bora és a borok királya” („Vinum regum – rex vinorum”). És talán nem véletlen az sem, hogy a magyar Himnusz is megemlékezik az itt készülő aszúeszenciáról („Tokaj szőlővesszein nektárt csepegtetél...”). De ha egy kíváncsi ínyenc szemével nézzük a vidék borait, akkor hagyományt és az aszú szinte vallásos tiszteletét félretéve, érdemes új kalandokat is megízlelnünk. Romsics László egy különleges tokaji kóstolóra invitál bennünket: „A legelterjedtebb szőlő errefelé a furmint és a hárslevelű, és bár az engedélyezett (és Ma-

gyarországon kívül kimondhatatlan nevű) tokaji szőlőfajtákon kívül több ismert, nemzetközi szőlőfajtából is készítenek gyönyörű száraz borokat, a törvényi szabályozás miatt ezeket zempléni néven érdemes keresni. Aki Tokajba látogat, nem hagyhatja ki a szamorodni és aszúborokat, hiszen ezek a világ legjobb borai között szerepelnek. Különösen az aszúkat a világ legjobb édes borai között tartják számon. Ma már azonban sokan készítenek az aszúhoz is használt szőlőfajtából, a hárslevelűből és furmintból csodálatos fehérborokat, melyek közül a legjobbak világszínvonalúak. Mindezen túl pedig ráakadhatunk olyan különlegességekre, melyek nemzetközi szőlőfajtákból készültek és zempléni néven kerül az asztalunkra. Érdemes nyitott szemmel járni ezen a gyönyörű

Az X-faktor

Magyarországon évente összesen csupán 3 millió hektoliter bort termelnek, így még a nagyinak számító pincészetek hozama sem éri el azt a szintet, amit a világpiac is számottevőnek tekintene. Ez azonban nem jelent hátrányt: ha jól tudjuk pozicionálni kis mennyiségben, de nagy gonddal elkészített borainkat, akkor akár a különlegességek országa is lehetünk. Romsics László szerint „a magyar borok az európai versenytársakhoz képest nagyon jó ár-érték aránnyal rendelkeznek, bár ahhoz, hogy ezt külföldön is felfedezzék, a következő években még jobban kell koncentrálnunk a fehérborokra. Ha létezik globális felmelegedés, az úgylis egy kicsivel feljebb, azaz északabbra tereli a szőlőültetvényeket, és ennek akár a nyertesei is lehetünk. Addig azonban a fehérborok, és azok között is azzal a bizonyos – a modell-szaktárból ismert – »X-faktorral« rendelkező fehérborok hozhatják meg a magyar borok valódi sikerét.”

borvidéken és megkóstolni a hegy levét, legyen az «zempléni», furmint, hárslevelű vagy akár aszúbor.”

„...szerelmet és bort bárhol, bármikor és bárhogyan”

Hófehér terítő, csillogóan tiszta poharak és apró pogácsák. Egy rituálé kellékei, melyek néha kiegészülhetnek más tárgyakkal is. Az asztal közepén helyet foglalhat egy öblös edény, melybe a már megkóstolt bor kerül, és a pogácsa sem kötelező, csupán kellemes kísérője a szertartásnak, melynek neve: kóstolás.

Természetesen otthon nem kell a hivatalos formásokra figyelni, de az élvezeti skála maradéktalan végigjárásához mégis tudnunk kell egy nagyon lényeges dolgot: a bor nem egyszerűen egy ital, hanem illat, fény és aroma keveréke. Ahhoz, hogy ezt a teljességet megismerjük, nem szabad elsietni a borral való ismerkedést. Figyeljük meg a fény játékát, a bor áttetszőségét, színét és mélységét. Nézzük, ahogy a pohárban ringatásra körbefutó ital lassan lefolyik az átlátszó felületen, egyedi mintázatot hagyva maga után. Szívjuk be mélyen az illatot, majd vegyük számba az első apró kortyot. Élvezzük az ízt, engedjük, hogy egész szápadlásunkat átjárja a bor aromája, és ha elég bátrak vagyunk, ezek után le is nyelhetjük. A bátorság persze nem a minőségnek szól, csupán arról van szó, hogy komolyabb mennyiség kóstolásakor az utolsó borokra már nem jut elég... figyelem.

Minden bornak megvan a maga ideje, hiszen mást kívánunk a peccsenyéhez és mást a



desszert után, mást egy havas téli napon vagy egy kellemes kora tavaszi délutánon. Más iszunk társaságban és mást egy befelé figyelő, egyedül töltött estén. És néha az is előfordul, hogy nem az alkalomhoz keresünk bort, hanem éppen fordítva, a borhoz keresünk alkalmat. A magyar választék szerencsére minden eshetőségre fel van készülve.

„A nagy nemzetközi fajtákon kívül nem, vagy csak nagyon ritkán találkozhatnak a külföldi vásárlók Európa borospolcain azokkal az illatos, könnyű fehérborokkal, amelyeket csak itthon ismert, magyar szőlőfajtákból készítenek. Ilyen például az Irsai Olivér vagy a cerszegi fűszeres, amelyekből többnyire reduktív eljárással készítenek bort, és nagyon fiatalon kínálják fogyasztásra. Noha a megszokottnál talán lágyabbak a savaik, és hosz-

szú távú tárolásra nem alkalmasak, könnyedségük, parfümösségük miatt az utóbbi években komoly rajongótáborra tettek szert a magyar borisszák körében, és kitűnő társaságot jelenthetnek egy nyári sziesztához vagy kora estéhez.” – javasolja a szakértő.

Tokaj és Villány

Bort kóstolni mindig ott a legjobb, ahol megtermelték, ideális esetben rögtön a pincészetben. Tokaj-Hegyaljára nemcsak azért érdemes több napot szánni, mert a világörökség része, hanem mert a Tisza és a Bodrog közelsége a gasztronómiát is meghatározza és egyedivé teszi, ráadásul a pincészetek vezetői kézzől kézre adják a látogatókat. És látogató akad bőven, hiszen az itteni bor, különösen az aszú, töretlenül őrzi



világhírnevét. És hogy mi a titok? A kedvező fekvés, a nagy besugárzás, a Bodrog és a Tisza közelsége, a hosszú ősz és még valami: a Botrytis cinerea nevű penészgomba. A különleges klímának köszönhetően a gomba itt nem szürkerothadást, hanem a szőlőszemek aszúsodását váltja ki. Így az ilyen szőlőszemekből készült must literenként akár 850 gramm cukrot is tartalmazhat, valamint magas savtartalom és aromaanyag is koncentrálódik benne. A végeredmény pedig: egy pohárnyi édes bűnbeesés.

Villány Magyarország legnaposabb és legmelegebb borvidéke is egyben. Egyaránt természetnek itt fehér- és vörösborszőlőket: előbbieket a vidék középső és nyugati lankáin, utóbbiakat pedig a keleti hegyvonulaton. A mediterrán jellegű táj egyik legismertebb fajtája a portugieser, amit a betelepülő német lakosság hozott magával. Talán nincs is olyan pincészet, ahol ne kóstolhatnánk ebből a mélyvörös színű, lágy és harmonikus borból egy pohárral. Érdemes hát körüljárni a vidéket, a hely szépsége és méretei miatt leginkább gyalogosan.

„Elzászhoz hasonlóan egy helyen, vagy egymáshoz nagyon közel található pince, vendéglő és szálláshely – mondja Romsics László –, ráadásul az ódon pincesorstól az ötszillagos étteremig mindent megtalálunk.

Mivel Villányt és környékét főképp betelepített svábok lakják, ezért még nyelvi akadályok sem merülhetnek fel – bár ezek közöttudottan a második pohárig jelentenek valódi akadályt. Villány borászai a minőséget, a terméskorlátozást és az eredetvédelmet hangsúlyozzák: elsősorban Villáynak szeretnének hírnevet szerezni. Munkájuk példaértékű arra nézve, hogyan kell kicsiből nagyot alkotni, és mégis megmaradni kicsinek. Már csak azért is megéri a Balatontól még 200 km-t autózni, mert Villány egyre több bora hozza el a nagydíjat nemzetközi versenyeken az öreg motorosok orra előtt. Többek között gyönyörű cabernet francokat és cabernet sauvignonokat is ad a világnak, ezekhez azonban külföldről csak nehezen és nagyon drágán lehet hozzáférni. Magyarországon, helyben kóstolva viszont bárki számára elérhető az áruk, és a kínálat erejéig érdemes is bespárizolni belőlük.”

És nemcsak az áruk miatt, hanem azért is, mert jó borra szükségünk van az ünnephez, és szükségünk van a szomorúsághoz. Mert jó bor kell az ebédhez, a vacsorához. Kell a délutáni beszélgetéshez, egy nyugodt nyári vasárnaphoz, a kert csendjéhez, a szivar füstjéhez. Jó bor kell a békéhez és a vigassághoz. Az ízért kell, az illatért, a hatásátért. De legfőképpen: az élvezetért. ■

A borakadémikus

Romsics László a Henkell & Söhnlein cégcsoport Törley pezsgőpincészetének a főborásza, a magyar Decanter Magazin szaktanácsadója, a Wine & Spirit Education Trust nemzetközi borakadémikusa, magyarországi oktatója, az Institute of Masters of Wine hallgatója. Előrejelzése szerint „*egy ideig tartotta magát a világban az ABC-trend (All But Chardonnay – Bármit, csak chardonnay-t ne!), mára ez már változott. Ma már hallani az ABA-ról is, bármit csak ne ausztrál bort. Most éppen nincs az a szürkebarát (pinot gris) -mennyiség, amit ne lehetne eladni. A nemzetközi borpiacot jellemző divathullámok változásai lassan már követhetetlenek, de a különleges, egyedi boroknak biztos keletje van, és ha jól csináljuk – a kiváló ár-érték aránynak és az adottságoknak köszönhetően a magyar borok komoly nyertesei lehetnek ennek a trendnek.*”





Tanulással készülni a jövőre

A szellemi tőke gyarapítása és a szakember-utánpótlás tudatos nevelése évek óta rendkívül fontos az Audi számára. Az ingolstadti anyavállalatnál többéves gyakorlat, hogy műszaki egyetemekkel, főiskolákkal összefogva valósítanak meg tudományos programokat, projekteket. 2006-ban az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. is erre az útra lépett, amikor megalapította az Audi Hungaria Intézeteket Győrben és Budapesten. ➤ TARPAL ZOLTÁN (szöveg), RED DOT (fotók)

A vezető szerep a technikában, a legvonzóbb munkaadói megítélés már régóta az Audi hitvallásának tekinthető. A márka mai modelljei formavilágukban, műszaki megvalósításukban, tulajdonságaikban, igényességükben és használati értékükben egyaránt már a holnapot idézik. Ahhoz azonban, hogy a kon-

szern és leányvállalatai képesek legyenek legalább egy lépéssel megelőzni korukat és persze a versenytársakat, tudatosan, stratégiai célokat megfogalmazva kell felkészülni a holnapra és a holnaputánra. Ennek érdekében folyamatosan kutatni kell a jövőbe mutató megoldásokat, lehetőségeket – és ál-

landóan képezni és vezetni a jövő nemzedékét.

E célokra alapozva hozták létre 2006-ban az Audi Hungaria Intézeteket.

Híd a tudomány és a gyakorlat között
Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. alapvetően műszaki profilú vállalat, amely a kezdeti végrehajtási feladatok után ma már számos önálló funkciót is ellát. A gyártás mellett egyre fontosabbá válnak a folyamatok – a termék tervezésétől a fejlesztésen át a folyamatos optimalizálásig, valamint a szellemi hozzáadott érték növelése és kiaknázása. Az Audi Hungaria számára fontos, hogy tudatosan ruházzon be a jövőbe, hogy hidat építsen a

tudás a gyakorlati megvalósítással. Ezt az ismeretátadást kezeli és menedzseli az Audi Hungaria Intézet.

A jövő nemzedéke
A magyarországi felsőoktatás intézményei átszerveződés előtt állnak. A bachelor (BA) és master (MA) fokozatú képzés érdekében megkezdődött az áttérés a bolognai rendszerre, ezenkívül az intézményeknek meg kell

Az Audi Hungaria számára rendkívül fontos, hogy megerősítse jelenlétét a felsőoktatásban és a tudományos szférában.

vállalati gyakorlat és általában a gazdaság, valamint a tudományos tapasztalat között. Nem csupán az Audi Hungaria, hanem egész Magyarország nemzetközi versenyképességének egyik alapfeltétele a jól képzett munkaerő. A termelésben folyamatosan szükség van a magasan képzett szakembergárdára, hiszen csak így lehet hosszú távon biztosítani a folyamatos és sikeres fejlődést.

Az ismeretátadás irányítása

Az intézetek működése több pillérre épül, így előadás-sorozatok, a PhD tudományos fokozat megszerzésére alkalmas kutatások, évente több egyedi projekt finanszírozása és a gyár munkatársaival tartott szakmai kurzusok egyaránt szerepelnek a különböző oktatási intézmények programjában. Ehhez nélkülözhetetlen a szoros összefogás a tudományos szférával, valamint a stratégiai együttgondolkodás. Ezért az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. a korábbi megbízásos kapcsolat után szerződéses megállapodást kötött a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemmel és a győri Széchenyi István Egyetemmel, hogy még szorosabban összehangolódjon az elméleti

birkózniuk a demográfiai változások kedvezőtlen hatásaival is. Az oktatási rendszer átalakításával a korábbi 70 helyett 50 diplomát adó intézmény lesz. Az Audi Hungaria számára ezért is rendkívül fontos, hogy megerősítse jelenlétét a felsőoktatásban és a tudományos szférában.

Perspektívát felmutatni

Az Audi Hungaria Intézet 2007-ben több mint 200 000 eurós büdzsével rendelkezett, ebből többek között öt kutatást, s tizenkét kisebb éves projektet rendelt az egyetemektől. 2008-ra ez a keret közel háromszorosára emelkedik. Az éves projektek elsősorban az egyes gyártósorok, szervezeti egységek megoldásra váró kérdéseivel foglalkoznak. A feladatok során az egyetemi oktatók és a hallgatók betekintést nyernek a gyártási és fejlesztési folyamatokba, konkrét tapasztalatokat szereznek a gyakorlatból, melyeket később az oktatás során tudnak hasznosítani. A témák közös kidolgozása a vállalat számára is előnyös, hiszen a kidolgozott módszerekből és elméletekből a gyakorlatban is alkalmazható tudást szerezhet. Cseppet sem elhanyagolható továbbá, hogy így a legtehetségesebb mérnökjelöltek-

nek közép- és hosszú távú perspektívát is kínálhat a vállalat.

Megtérülő befektetés

Az Audi Hungaria munkatársai már évek óta tartanak szakmai előadásokat országszerte a műszaki főiskolákon, egyetemeken. A győri Széchenyi Egyetemen önálló tantárgyként oktatják magát az Audi Hungariát mint autó- és motorgyártással foglalkozó vállalatot, 2007-ben pedig Audi Hungaria Belső Égésű Motorok néven új tanszéket hoztak létre az intézményben, amelynek élén a konszern egy elismert szakembere áll. Ennek köszönhetően még szorosabbá és intenzívebbé válik a kapcsolat tudomány és gyakorlat között, és még hatékonyabb lesz az ismeretátadás.

Hogyan lesz a ma befektetéséből a jövőben siker és eredmény?

A naprakész tudás és a szellemi tőke ma már szinte önmagában is érték, megszerzéséhez befektetésekre van szükség, amelyek hosszú távon gyümölcsözni fognak. Az Audi Hungaria neve eddig is jól csengett a pályakezdők körében, azonban az Audi Hungaria célja, hogy ne csupán a név, hanem a mögötte rejlő szakmai kihívás, a vállalati imázs, a jövőorientáltság, a hosszú távú perspektíva is jelentős vonzerő legyen. ■

Az Audi Hungaria vezetői, akik vállalati pályafutásukat mérnökként kezdték, ma sokat tesznek a jövő mérnöktanútáplálásáért.



Czingráber Tibor, az Audi Hungaria Intézet vezetője



Horváth Gábor, a stratégiai egyetemi együttműködés vezetője



„Nekünk, még ízeink vannak...”

A szürke néha egyáltalán nem jelent unalmasat. Színként is lehet különlegesen szép, és ízeivel is színesebbé teheti az életünket. Hogyan? Erről egy igazi bennfentes tudna nyilatkozni. Ő Laczkó Ottó, a legendás budapesti Gundel étterem konyhafőnöke, aki a magyar konyha jellegzetességeiről és a szürke marháról mesélt nekünk.

➤ BENE NELLY (szöveg), FOTÓGYÁR / IMRE BARNABÁS (fotók)

A magyar jó helyen van ízeiben” – mondja Laczkó Ottó, a Gundel vezető séfje az étterem bájában, miközben hihetetlen élvezettel kavargatja a feketéjét. – „Olvasztógely vagyunk, ételeinkben jó néhány nációt összehúztunk, egy kis törököt, egy kis szerbet..., de állítom, még az arabból is átvettünk valamit! Nagyon jó ízeink vannak, viszont a magyar főzőkonyha talán nem felel meg a mostani trendnek. Egyáltalán nem szeretném, ha a Gundel »tendi« lenne, szeretném megtartani a régi magyar ételeket, de át kell fogalmaznunk őket. Itt van például a klasszikus paprikás csirke Gundel-féle változata, a Kalla-csirke. Ugyanolyan, mint a hagyományos magyar paprikás csirke, de nem főzzük, hanem 175 fokra sütjük és kap egy

paprikás pácot. Az élvezeti érték ugyanaz, de mégis az egész modernebb.”

Több, mint paprika...

Vasárnap, délután három óra van, a „Gábli”, vagyis a Gundel-féle sunday brunch vége felé járunk, a beszélgetést kétpercenként zavarják meg a bár ajtajában felbukkanó hálás arcok. Leginkább külföldiek biccentenek oda Laczkó Ottónak, mintha csak sorban állnának a desszert desszertjéért: a séf úr egy-egy kedves, visszaváró mondatáért, ami, úgy látszik, minden vendégnek jár. Laczkó Ottó mint a Hilton, majd a Hyatt konyhafőnök-helyettese sok országban főzött már („három útlevelet elutaztam”), valószínűleg kevesen tudják nála jobban, hogy mit gondolnak a külföldiek a magyar konyháról. „A pörkölt és

a gulyás – ez az, ami mindenkinek megvan, nagyjából ennyi. Amikor valahol külföldön kellett főznöm, általában úgy volt, hogy az első napon rám se hederítettek. A másodikon, amikor látták, hogy milyen alapanyagból mit készítettem, már odafigyeltek. A klasszikus példa talán a ponty, amelyet sok országban nem kedvelnek annyira, mint nálunk.”

Berögzült klisék? Valószínű, hiszen oly sokáig vonzotta a magyar idegenforgalom a csárdás, betyáros, piros paprikás képpel a nyugati turistákat, hogy sok olyan hagyomány feledésbe ment – szerencsére csak időlegesen –, ami ugyanúgy a magyar konyha, sőt a magyar lélek sajátja. Mint például a szürke marha, amelyet a középkor óta olyan tisztelet övez még Németországban is, hogy Nürnbergben, a Fleischbrücke híd



Hortobágyi Nemzeti Park

A 82 ezer hektáron elterülő Nemzeti Park 1999 óta az UNESCO Világörökség része. A Hortobágy nem erdőpusztítás eredménye, hanem egy természetes pusztá, és mint ilyen, a legnagyobb egész Európában. Itt található a legnagyobb hazai génbank, ahol őshonos állatfajtaikat tenyésztnek. A szürke marha, a racka juh, a mangalica sertés és a nóniusz ló a táj jellegzetes állatfajai közé tartoznak, de emellett kiemelkedő fontosságú a Nemzeti Park vadvilága is. Eddig 342 madárfaj előfordulását regisztrálták itt, vízi világa pedig számos énekesmadárfaj számára jelent vonuló- és költőhelyet. A területet a természetes élőhelyek mellett – mint a sziki legelők, a mocsarak és az ártéri erdők – egy 6 ezer hektáros mesterséges halastórendszer is borítja, amely az egyik legnagyobb a világon.

www.hnp.hu

mellett ma is ott áll a magyar szürke marha szobra. Bizony, világhírű termék volt már évszázadokkal ezelőtt is az állat különlegesen jó minőségű húsa. Ezt mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy amikor szürke marha került a német piacokra, akkor minden más húst tilos volt mérni a mészárszékekben, nehogy gyengébb minőséggel keveredjen. És elhihetik, nem azért volt népszerű, mert olcsón adták! Éppen ellenkezőleg: azért, mert ennél jobbat már akkor sem tudtak sehol máshol előállítani.

Laczkó Ottó, akinek egyébként kedvencei közé tartoznak az olyan marhákból készült ételek, mint például a borjúcsülök belső része, a *madárka*, vagy az ököruszályleves, örömmel tapasztalja, hogy visszatérőben van a marhahús iránti érdeklődés. És, hogy mit érdemes először kipróbálni a kínálatából? Mielőtt döntenénk, érdemes többet is megtudnunk a hús feldolgozásáról. A 3-4 éves szürkemarha-tinók a legalkalmasabbak a vágásra. Az állatok színhúsából hagyományosan gömböcöt, tülökszalmit, rúdsonkát és úgynevezett sziki fartőt is készítenek. Ezt a különlegességet fekete bors, szegfűbors és koriander keverékével fűszerezik, szikkasztják, füstölik és kézi kötözéssel formázzák. Ha azonban valamilyen frissen sültet kóstolnánk, feltétlenül ki kell próbálnunk a vesepecsenyéből készült éte-

lek valamelyikét. Az arany szabály, amit az igazi ínyenceknek szem előtt kell tartaniuk: *„A legjobb ízű hús az, amely közel van a csonthoz. Abból készül a legjobb étel, azt kell adni.”* Vendégként pedig kérni.

Jó bornak is kell a cégér?

Laczkó Ottó lassan végez a kávéjával, majd olyan szakértelemmel és szenvedéllyel kezd a legjobb marhaételek elkészítéséről beszélni, hogy az embernek komolyan megfordul a fejében egy második ebéd gondolata.

„A felszolgáló szerepe nagyon fontos. Utalni kell arra, hogy milyen húst használunk, és akkor előbb-utóbb mindenki rájön, hogy például a marhából is többféle van. Például a mi szürke marhánk is. Pont jó a mérete, ezért éppen megfelelően adagolható. Régen napvilágot láttak olyan leírások is, hogy akkorák, mint az elefántok: 2,4-2,6 tonnásra is megnőnek. Az igaz, hogy az egy-két ivartalanított példány nagyobb, de a többség mérete éppen ideális. A magyar termékeknek még mindig ízeik vannak, csak ezt nem tanultuk meg jól kommunikálni. Ez van, nem PR-nép a magyar... Fontos, hogy elmondjuk a vendégeknek, hogy milyen a kiváló minőségű hús. A Hortobágyon biogazdálkodást folytatnak. A cél az, hogy végigvezessék, mi történt az állattal születésétől kezdve.”



És, hogy pontosan mit is kell ilyenkor a pincértől hallanunk? Például azt, hogy a ma több mint 2000 példányt számláló hortobágyi szürkemarha-állományt még mindig csak legeltetéssel és a gémeskutakból nyert vízzel táplálják. Folyóvizet és állati eredetű fehérjét tartalmazó tápot vagy takarmányt soha nem adnak nekik, így biztosítják, hogy az állatok ne kapjanak meg semmilyen fertőzést, valamint ennek köszönhetően terjedt el az a legenda is, hogy a magyar szürke marha szervezete ellenálló a BSE-vel (ismertebb nevén kergemarhakór) szemben. Íme az igazság a mítosz mögött: ezek az állatok azért nem betegszenek meg, mert még mindig a legősibb és legtermészetesebb módszerekkel nevelik és tartják őket. Modern technológiát csupán az állatállomány nyilvántartáshoz használnak a Hortobágyi Nemzeti Parkban, de ezen kívül minden ugyanúgy zajlik, mint

már sok száz éve folyamatosan. Bizonyos mértékű vadromatikát is felfedezhetnek mindebben az arra fogékonyak, hiszen a valóság tényleg az, hogy a gulyás lenvászon ruhában, terelőkutyaival hajtja ki az állatokat a végtelen pusztára, ahol az itatáshoz a gémeskút körül gyülekezik a gulya. Ez az ősi, de egyben időtlen és egyszerű módszer a záloga annak, hogy a magyar szürke marha húsa még mindig a legjobbak között van a világon. Laczkó Ottó is ezen a véleményen van: *„Ha ez nincs, akkor a receptekben sem lehet meg az állandóság. Ha nem mindig ugyanaz az alapanyag, ha nem tudom mindig pontosan, mit használok fel a különböző ételek elkészítésekor, akkor nem tudok minőséget kínálni, és számomra már el is veszítette a főzés az értelmét. Ma már nemcsak a magyar, hanem a külföldi éttermek étlapjain is érezhető, hogy a szürke marhát megtanulják jól hasz-*

nálni a séfek, és előbb-utóbb helye lesz minden Michelin-csillagos étteremben...”

A csákó, a bajusz, a tulipán és a lant

Nem, ezek nem egy szerelmes huszárkapitány ismérvei, hanem az egyes szürke marhák szarvtípusainak szignifikáns jegyei. És ez csak a kezdet, hiszen léteznek még címeres, táblás, gallyas, csutak, nyársas, tülkös, kukora, villás, kecske, pödrött, pörge, sodró, sodrott és balog alakú szarvak is. És bár a felületes szemlélőnek nem érdemes elvesznie a szakkifejezések eme bőségében, néhány dolgot azonban érdemes tudnunk a különleges nevű szarvak tulajdonosairól. Például azt, hogy – *„Minden részében a legízletesebb a fajtából. Egyébként alapjában barátságos állat, nem ideges típus, nagyon vigyáz a borjára... Annál szívfájdítóbb han-*



Laczkó Ottó

A Margitszigeti Nagyszállóban kezdte pályafutását, 1976-ban lesz a Hilton konyhafőnök-helyettese. 1982-ben ugyanilyen minőségben már az Atrium Hyattben találjuk. Aztán '87-ben elhagyja az országot: négy évig egy norvégiai magyar étterem konyhafőnöke. A rendszerváltás után visszatér Magyarországra: saját partiszerviz-céget hoz létre, aztán mégis elcsábítja a „Gundel-művek”, ahol séfhelyettes, konyhafőnök, majd elődje, Kalla Kálmán nyugdíjba vonulása óta ő az Executive Chef. Számtalan díj és cím tulajdonosa: világkupagyőztes és világbajnok, az Év Szakácsa, összesen 19 aranyérmet hozott el különböző világversenyekről, szakácsolimpiáról, világbajnokságról. Két fiú és egy lány édesapja, utóbbi Norvégiában született, és néha nosztalgizva azt kérdegeti tőle: „Mikor megyünk vissza piros halat enni?”



got viszont elképzelni sem tudok, mint amikor a borjút elválasztják az anyjától.”

És azt is érdekes lehet tudnunk, hogy a legendás szürke marha bizony egyáltalán nem szürkének születik. A borjak a születéskor „pirók” színűek, majd az idő múlásával, körülbelül 4–6 hónapos korukra szürkülnek csak be. A szőrzet színe évszakonként változik a kifejlett állatok esetében is, a legszebb talán a tavaszi vedlés után. Ezek az állatok azonban nemcsak kívül szépek, hanem, mondhatjuk úgy, belül is. Na és milyen a jó szürke marha a Gundel séfje szerint? „Hároméves, szép márványozottsága van, azaz látható rajta a zsírbeszövődés – az egész olyan, mint Magyarország domborzati térképe –, és szaftosabbá teszi az ételt. Rengeteg kitűnő étel készíthető belőle, Esterházy-rostélyos, Csáki-rostélyos, hogy

csak két ismert példát említsek.” – mondja elismerő szeretettel Laczkó Ottó.

És a kiváló tulajdonságoknak ezzel még mindig nincs vége, hiszen évszázadokon át nemcsak az állatok bőrét és húsát, hanem csontjaikat, sőt szarvukat is maradéktalanul felhasználták. A csontokból enyvét főztek, a faggyúból gyertya, a szarvából pedig kürt, edény, gomb és fésű készült. Hol volt akkor még a XXI. század fogyasztói társadalma? A Hortobágyon – szerencsénkre – sikerült még megtartani valamit ebből a régi világból. Egy olyan világból, ahol a délibábos puszta látványa, a puli csaholó ugatása és az este hazatérő kolompoló gulyák hangja még nem turistalátványosság volt, hanem maga a valóság. Egy kemény világ valósága igaz, de olyan világé, ahol a legfőbb érték még mindig nem a pénz, hanem – csak így egyszerűen – maga az Élet. ■



Verseny a fejlődésért

„A munkánk minősége, színvonala szabja meg azt, hogy mekkora mozgásteret kapunk. Ezért is törekszünk arra, hogy a legjobbak legyünk mindenben, amivel foglalkozunk” – fogalmazott dr. Johannes Roscheck, az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. pénzügyekért felelős ügyvezetője. Beszélgetés a kreativitásról és a magyarországi környezetről.

➤ FOTÓGYÁR / MIKLÓSKA ZOLTÁN (fotók)

Ön felelős Magyarország egyik legnagyobb vállalatának pénzügyeiért. Honnan szerzi be a napi munkájához szükséges információkat? Hogyan tartja folyamatosan naprakészen az ismereteit?

Mindenekelőtt le kell szögezni, hogy számos döntési helyzetben nélkülözhetetlenek a vállalaton kívüli világra vonatkozó aktuális és helyes információk. Ezeket több forrásból szerezhetem be: például a belső, vállalati sajtószolgálatunk tájékoztat a magyar gazdasági élet minket érintő és fontos eseményeiről. Kapunk aktuális sajtóinformációkat az AUDI AG-tól és online híreket a Volkswagen-konszerntől is. Ezenkívül tagjai vagyunk olyan magyarországi gazdasági szervezeteknek, kluboknak, amelyeken keresztül elérhetjük a kifejezetten magyar piacra vonatkozó makrogazdasági összefüggéseket. Számtalan forrás áll tehát rendelkezésünkre, amelyeket az adott helyzettől függően veszünk igénybe.

Az Audi Hungaria magyar vállalat. Ez jelent-e pénzügyi önállóságot, mennyire tud szabadon, egyénileg dönteni?

Az Audi Hungaria cégjogi szempontból természetesen magyar társaság, ugyanakkor tulajdonosi szerkezetét tekintve száz százalékban a németországi AUDI AG leányvállalata. Ez nekem személy szerint azt jelenti, hogy teljes felelősséggel tartozom a vállalat pénzügyeiért, egyidejűleg természetesen beszámolok a németországi anyavállalatunk felé az eredményekről és a munkáról. Nagyon jól érzékelteti a helyzetünket az a vezérelv, amelyre egy korábbi felettem tanított egy leányvállalat cégvezetésének döntési szabadságáról: „Annyira vagyunk szabadok, amennyire jók vagyunk...” Vagyis a munkánk minősége, színvonala szabja meg, hogy mekkora mozgásteret kapunk. Ezért is törekszünk arra, hogy mindig a legjobbak között legyünk.

Sok mindent – a nemzetközi szokásoknak megfelelően – természetesen a társasági szerződésünk szabályoz. A tevékenységünket az előre megállapított éves célok határozzák meg. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy a felügyelőtestületünkkel évente tárgyaljuk és kötjük meg a konkrét célmegállapodást. Ez adja meg a mindenkori gazdasági évre vonatkozó kereteket, s egyben az operatív stratégiai feladatainkat a következő esztendőkre. A megállapodás nem csupán pénzügyi célokat határoz meg, hanem számos más paramétert is, többek között a minőségre, a termelékenységre vonatkozóan, például azt, hogy az egyes munkafolyamatokra mennyi időt fordíthatunk. A célokat tehát az anyavállalattal közösen határozzuk meg, de teljesítésük módja a mi döntési kompetenciánkba tartozik.

Bizonyos kreativitás is szükséges tehát a munkája során?

Igen, mindenképpen. Különösen akkor, ha év közben bármilyen okból megváltoznak a gazdasági vagy technikai keretfeltételek. Az ilyen esetekben nagyon fontos, hogy megtaláljuk a célok teljesítéséhez szükséges legjobb megoldást. Ezenkívül folyamatosan keressük azt a potenciált, azokat a lehetőségeket, amelyekkel fejlődhetünk.

„...a munkánk minősége, színvonala szabja meg, hogy mekkora mozgásteret kapunk.”

Magyarországon még nem vezették be az eurót, ez csak 2013–2014 körül várható. Milyen nehézséget jelent ez az Audi Hungaria számára, milyen lehetőséget nyitna meg a vállalat előtt Magyarország csatlakozása az euróövezetbe?

Ez két szempontból is érint minket. Egyrészt a napi munkában egészen az éves zárásig két pénznemben, euróban és forintban párhuzam

A C-alkatrészek beszerzése

A vállalatcsoport a további hatékonyságnövelési és költségmegtakarítási lehetőségek kiaknázása érdekében a C-alkatrészek konszernszintű beszerzését Győrbe telepítette, ahol a cél a kiemelkedő szakmai hozzáértéssel rendelkező C-alkatrész-beszerzés létrehozása. Ennek része többek között a nagyságrendből eredő előnyök kiaknázása, a szállítói struktúra optimalizálása, valamint a típusváltozatok számának csökkentésében rejlő lehetőségek kihasználása. A C-alkatrészek a teljes beszerzési volumen közel öt százalékát képviselik.

Üzletmenet és keretfeltételek

Világgazdasági helyzet

A 2007-es évben alig lassuló ütemben folytatódott az előző év gazdasági növekedése. A növekedés legfőképpen Ázsia, Latin-Amerika, valamint Közép- és Kelet-Európa igen dinamikus fejlődő küszöbországaiból táplálkozott. Az ipari országokban az Egyesült Államok jelzálogpiacáról kiindult válság árnyékolta be az év második felében a gazdasági életet.

Az euróövezet Németországgal és Magyarországgal

Euróövezet

Az euróövezetben 2,7 (a megelőző évben: 2,9) százalékos gazdasági növekedéssel folytatódott a megelőző év stabil konjunktúris fejlődése, amely legfőképpen a vállalati beruházásokból, valamint a tovább javuló munkaerő-piaci helyzetre támaszkodó magánfogyasztásból táplálkozott.

Németország

Németországban kismértékben csökkenő dinamikával folytatódott a konjunktúra. A gazdaság 2,5 százalékos növekedési üteme elmaradt a megelőző év magasabb értékétől (2,9). A konjunktúra a vállalati beruházásokra és az exportra támaszkodott, amely a kedvezőtlen keresztfolyamok ellenére új rekordot állított fel. Megterhelőnek bizonyult az energiaárak fokozott növekedése, valamint a forgalmi adó 2007 elejétől hatályba lépett emelése. Ezek a tényezők főként az év első hónapjaiban a magánszemélyek fogyasztási kiadásainak jelentős csökkenését eredményezték. A foglalkoztatás javulása miatt az év folyamán ugyan kissé élénkült a magánfogyasztás, azonban a megelőző évi szintet nem tudta teljes mértékben elérni.

Magyarország

Magyarországon a bruttó hazai termék 2007-ben legfőképpen a stagnáló magánfogyasztás következtében ismét elmaradt a megelőző évitől. A tárgyévben a kormányzat által hozott intézkedésekkel jelentősen sikerült csökkenteni az államháztartás hiányát. Győr térsége, ahol az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. székhelye található, Magyarország gazdaságilag legjelentősebb területének minősül. Az előreláthatóan 4,1 százalékos munkanélküliségi ráta a 2007-es évben is jelentősen alatta maradt a mintegy 7,5 százalékos magyarországi átlagnak.

Nemzetközi gépjárműipar

A személygépjárművek iránti világpiaci kereslet 2007-ben jelentős mértékben támaszkodott a fejlődő országok tartósan magas gazdasági növekedésére. Főként az ázsiai, latin-amerikai, valamint közép- és kelet-európai térségek dinamikus gazdasági fejlődésének köszönhető, hogy a világpiaci jármű-értékesítés 4,0 százalékkal, 58,1 millió darab személygépjárműre emelkedett. Ezzel szemben az Amerikai Egyesült Államok és Japán piaca csökkenést mutatott. A személygépjárművek nyugat-európai piaca legfőképpen a németországi új forgalomba helyezések számának tetemes csökkenése miatt összesen 14,8 millió darabbal csupán az előző évi szinten maradt.

A 2006-os évi értéknél is nagyobb dinamikájú növekedés jellemezte Közép- és Kelet-Európa országait, ahol az új járművek forgalomba helyezése 26,9 százalékos növekedéssel összesen 4,1 millióra emelkedett.

A német autóipari konjunktúrát a 2007-es év első hónapjaiban jelentős mértékben befolyásolták a magánszemélyek a 2007. január 1-jével megemelt forgalmi adó miatt a 2006-os évre előrehozott járművásárlásai. Az év további részében a magánszemélyek tartósan visszafogott vásárlásai miatt csupán jelentéktelen mértékben javult a helyzet a személygépjárművek németországi piacán. Az új személygépjárművek forgalomba

A vállalat helyzete

helyezésének száma Németországban az év végére mintegy 3,1 millió darabot tett ki, ami 9,2 százalékkal marad el a megelőző évi értéktől. Ebben a tekintetben a németor-szági gazdasági fellendülés nem tükröződött a személygépjárművek piacán.

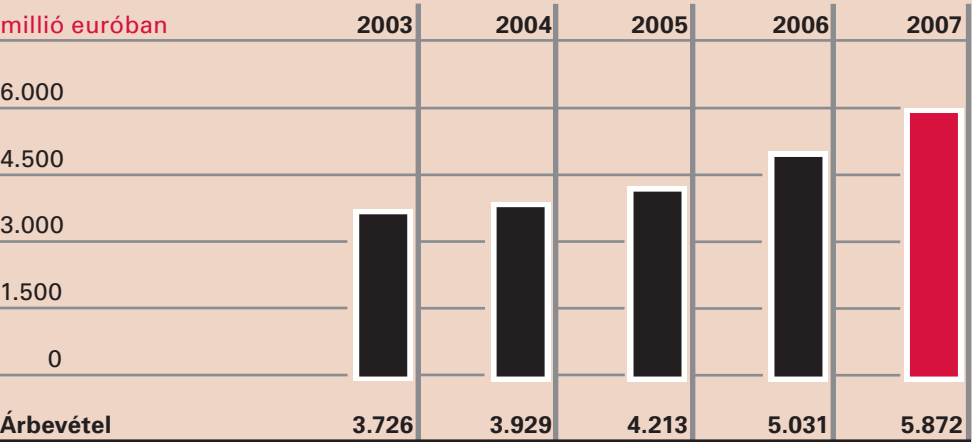
Számok, adatok és tények

A 2007-es üzleti évben elért eredményekkel ismét egy újabb fejezettel bővült az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. sikertörténete.

A vállalat üzletmenetének kedvező alakulása legfőképpen az új Global Engine motor-nemzedék gyártásának eredményes megindítására, a motorok iránti tartósan magas keresletre, valamint a TT Coupé és TT Roadster modellek gyártási mennyiségének növekedésére vezethető vissza. Az anyavállalat elkötelezettségét a magyarországi tevékenység mellett az új Audi A3 Cabriolet gyártásáról hozott döntés bizonyítja, amely-nek sorozatgyártása az AUDI AG megbízásából 2007 novemberében indult meg Győrben.

Az árbevétel alakulása

Az árbevétel alakulása IFRS szerint



AZ IFRS-módszerrel számított árbevétel 2007-ben több mint 16 százalékos mérték-ben 5.872 (a megelőző évben: 5.031) millió euróra emelkedett.

Motorgyártás és értékesítés

Gyártott darabszám motortípusok szerint

	2007	2006
Soros négyhengeres	1.562.044	1.565.925
ebből soros négyhengeres Otto-motor	716.069	738.568
ebből soros négyhengeres dízelmotor	845.975	827.357
V6-os hathengeres	295.607	272.205
ebből V6 hathengeres Otto-motor	89.189	89.023
ebből V6 hathengeres dízelmotor	206.418	183.182
V8 nyolchengeres (Otto- és dízelmotor)	49.046	49.627
V10 tízhengeres Otto-motor	6.356	5.843
Teljes gyártott darabszám	1.913.053	1.893.600

A megelőző évi magas gyártási volument a tárgyévben további egy százalékkal, összesen 1.913.053 (a megelőző évben: 1.893.600) erőforrásra sikerült növelni, ami új rekordot jelent, a gyártott motorok darabszáma első ízben haladta meg az 1,9 millió darabos határt. A gyártott mennyiséget 1.562.044 (a megelőző évben: 1.565.925) darab négyhengeres motor, 295.607 (272.205) darab hathengeres motor, 49.046 (49.627) darab nyolchengeres motor és 6.356 (5.843) darab tízhengeres motor teszi ki.

Motorértékesítés megrendelők felé

	2007	2006
Audi-konzern	692.521	728.191
Volkswagen-konzern	1.073.097	1.056.504
ebből: Volkswagen AG	601.844	609.131
ebből: SKODA AUTO a.s.	276.558	253.878
ebből: SEAT S.A.	194.695	193.495
egyéb megrendelők	109.612	91.287
Teljes értékesítés	1.875.230	1.875.982

Az elmúlt üzleti évben 1.875.230 darab értékesített motorral a vállalat szinte elérte a megelőző évi rekordszintjét.

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. összesen 692.521 (a megelőző évben: 728.191) darab erőforrást szállított az Audi-konzernnek. A Volkswagen-konzern további márkái 1.073.097 (a megelőző évben: 1.056.504) motort szereztek be innen járműveik gyártásához. Az AUDI AG megbízásából Rheine városában a Wilhelm Karmann GmbH vállalatnál készülő Audi A4, S4 és RS4 Cabriolet-modellekhez 24.377 (a megelőző évben: 28.366) darab motort szállítottunk. Ezen túlmenően egyéb megrendelők 2007. évben 85.235 (a megelőző évben: 62.921) erőforrást rendeltek Győrből.

Járműgyártás

Járművek gyártási darabszáma modellek szerint

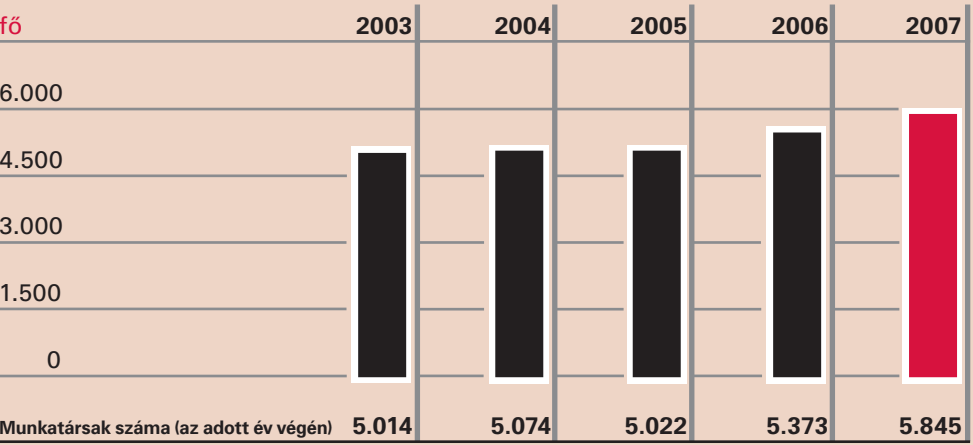
	2007	2006
TT Coupé 1. generáció	-	2.765
TT Roadster 1. generáció	-	1.598
TT Coupé 2. generáció	40.417	18.696
TT Roadster 2. generáció	16.349	616
A3 Cabriolet ¹⁾	216	-
Termelés összesen	56.982	23.675

1) az AUDI AG megbízásából

2007 volt az első teljes naptári év az Audi TT Coupé és TT Roadster második generációjának gyártásában. A tárgyév végéig az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. összesen 56.982 (a megelőző évben: 23.675) járművet gyártott. Ezen belül 40.417 (a megelőző évben: 21.461) darab Audi TT Coupé és 16.349 (a megelőző évben: 2.214) darab TT Roadster készült. Mindemellett 2007 novembere az új Audi A3 Cabriolet gyártás megindításának jegyében telt, amelyből a tárgyév végéig 216 darab készült el az AUDI AG megbízásából.

Munkatársak

A munkatársi létszám változása az év végi adatok alapján

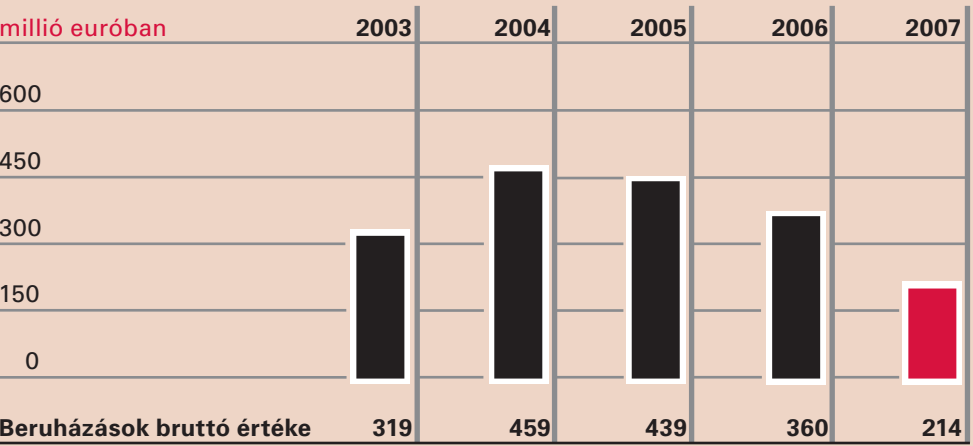


A 2007-es üzleti évben átlagosan 5.563 (a megelőző évben: 5.166) munkatársat foglalkoztatott az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.

Jelentős beruházások

Immateriális javak és tárgyi eszközök

Beruházások bruttó értéke



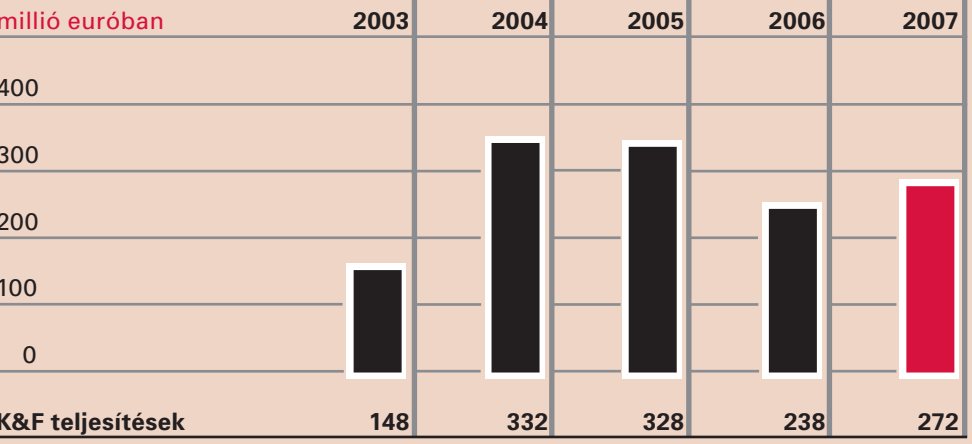
Az immateriális javak és tárgyi eszközök bruttó beruházási volumene a 2007-es üzleti évben az IFRS-módszer szerint 214 (a megelőző évben: 360) millió eurót tett ki. A tárgyi eszköz-beruházások jelentős részét a motorkomponens-gyártás és a termelés képviselte. A motorkomponensek gyártása keretében 2007-ben a négyhengeres motorok új Global Engine nemzedékének forgattyúsház-gyártását építették ki. A termelési beruházások a négyhengeres dízelmotorok gyártásának területén bevezetett technológiai váltás – adagolófúvókás technológiáról közös nyomócsöves technológiára való átállás– mellett főként az új Audi A3 Cabriolet modell gyártásához szükséges átalakításokra terjedtek ki.

Az új motorok fejlesztése a 2007-es évben ismét kiemelt szerepet kapott. Ennek során a haladó technika alkalmazására, a környezettudatosság iránti önként vállalt elkötelezettségünk, valamint a megrendelői igényekre történő maximális összpon-

tosítás szolgált vezérfonalként. A rendkívül rugalmasan üzemeltethető megmunkáló-berendezések, az egymáshoz kapcsolódó szerelősorok, a jövő igényeihez igazodó gyártási folyamatok és a magasan képzett munkavállalók alapozzák meg a termékek kimagasló minőségét és felhasználhatóságát.

Kutatás és fejlesztés

Kutatási és fejlesztési teljesítések



A 2007-es évben 29 (az előző évben: 81) millió euró összegben aktiváltak IFRS szerinti kutatási és fejlesztési teljesítéseket. A kutatási és fejlesztési ráfordítások IFRS szerint számítva összesen 341 (a megelőző évben: 281) millió eurót tettek ki.

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. motorkínálata a 2007-es évben 15 új termékkel bővült. Ezek fejlesztése során a fogyasztási adatok további javítása és a kibocsátások csökkentése állt az előtérben.

A négyhengeres benzinmotorok új Global Engine nemzedékéből az 1.8 és 2.0 literes TFSI gyártása kezdődött meg. A 2.0 literes soros négyhengeres TDI-motor megjelenésével az új Audi A4-es modellben megkezdődött az átállás a közös nyomócsöves befecskendezési technológiára. A turbófeltöltés és a közvetlen befecskendezés párosításával az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. a TFSI- és TDI-motorokkal bizonyítja, hogy a nagy teljesítmény és a vezetés öröme igenis összhangba hozható az ésszerűséggel és a hatékonysággal.

A környezettudatosság erősödő tendenciájának is megfelel az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. Ki kell emelni az ezen a téren példaértékű 1.6 literes benzinmotort, amely kialakításánál fogva alternatív üzemanyagok (etanol) használatára is alkalmas.

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. jelenlegi motorkínálata már ma teljesíti az EU 5-os károsanyag-kibocsátási szabvány előírásait.

A vállalat társadalmi felelősségvállalása

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.-nél kiemelt szerepe van a vállalati társadalmi felelősségvállalásnak (CSR).

2007 szeptemberétől az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. egy országosan is új és egyedülálló integrációs programot vezetett be a GYES után visszatérő munkavállaló anyáknak. A program érezhető támogatást nyújt a munka világába való visszatéréshez és integrálódáshoz. A tájékoztató kiadványokkal, rendszeresen tartott információs rendezvényekkel, könnyített munkarenddel (így például távmunkával, rész munkaidős foglalkoztatással) és továbbképzési lehetőségek biztosításával az

Technológiai innováció

Audi Hungaria a társadalomban

Kockázati jelentés

AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. idejekorán megteremti az alapokat a sikeres visszatéréshez az aktív munkavégzésbe.

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. számos eszközzel támogatja a német nyelv elsajátítását is, már gyermekkortól kezdve.

A Szabadhegyi Közoktatási Központtal és egy ingolstadti partneriskolával folytatott sokoldalú együttműködés a német ajkú szülők gyermekeinek is lehetővé teszi a magyar nyelv elsajátítását. A Győrben nyújtott regionális támogatás mellett az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. anyagilag támogatja a német nyelvű kommunikációt a budapesti Corvinus Egyetemen (korábban Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem).

A következő üzleti évek során a prémium személygépkocsik stabil fejlődése előreláthatólag folytatódik.

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.-nek megvan a lehetősége arra, hogy a gyártási vertikum kiterjesztésével és a folyamatlánc további alkatrészekkel történő folyamatos bővítésével növelje a helyi értékteremtést.

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. az üzletágak folyamatos bővítésére törekszik. A vállalat belső információs rendszere lehetővé teszi az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. vezetéségének, hogy idejekorán felismerhesse a potenciális kockázati tényezőket, és azokra megfelelően reagálhasson. Valamennyi üzletágban kidolgoztak szcenáriókat és eljárásmódokat annak érdekében, hogy mind a belső, mind a külső hatásokra felkészüljenek.

Ezen túlmenően az AUDI AG leányvállalataként az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. szervesen beépült a kockázati előjelző rendszerbe. Ennek keretében egyértelműen szabályozták a vállalat egyes egységeinek és leányvállalatainak felelősségi köreit, beszámolási és dokumentációs kötelezettségeit. Elsőként minőségében határozzák meg a kár potenciális mértékét és a bekövetkezésének valószínűségét, majd ezt követően a kiemelt súlyos kockázatok vonatkozásában meghatározzák a fenyegető károk terjedelmét.

Valamennyi ismert tény és körülmény figyelembevételével az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. esetében jelenleg nem áll fenn olyan kockázat, amely belátható időintervallumon belül a társaság fennmaradását veszélyeztethetné.

Világgazdaság

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. előrejelzése szerint a világgazdaság növekedési üteme a korábbi, magas növekedési ütemet hozó időszak után a 2008-as évben lelassul. Ezt a legnagyobb mértékben az Egyesült Államok konjunktúrájának előrelátható jelentős megtorpanása okozza, amit számos fejlődő és küszöbország tetemes gazdasági növekedése sem fog ellensúlyozni. Ezen túlmenően visszafogó hatása lesz a kőolaj- és egyéb nyersanyagárak tartósan magas szintjének is.

Az euróövezet Németországgal és Magyarországgal

Az euróövezetben 2008-ban a konjunkturális fejlődés ugyan valamelyest veszít az üteméből, azonban a stabil növekedési tendencia fennmarad. Németország esetében a gazdasági növekedés további csökkenését kell feltételezni. Ennek során vélhetően lankad a kivitel és a beruházások dinamikája, ezzel szemben viszont megszilárdulni látszik a magánfogyasztás, amely a tavalyinál nagyobb mértékben járulhat hozzá a növekedéshez. Emellett szól a foglalkoztatás változatlanul kedvező alakulása, valamint a magasabb bérmegállapodások és az előző évinél alacsonyabb árfelhajtó hatás.

A magyar költségvetési politikában végrehajtott szükséges kiigazításokat és a gazdasági növekedésen 2007-ben esett csorbát követően a magyar gazdaság vélhetően 2008-ban ismét érzékelhető lendületet vesz.

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

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. a világ autóipari piacán a kereslet további 3 százalékos növekedésével számol. A növekedés legfőképpen Kína, India és Oroszország feltörekvő piacaiból táplálkozik majd.

Németországban az általános piaci környezet változatlanul nehéz marad. A magánfogyasztásra fordított kiadások előre jelzett emelkedése az eladási számok mindössze csekély mértékű javulásáról gondoskodik. A teljes német piacra vonatkoztatva az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. feltételezése szerint az új forgalomba helyezések száma közel 2 százalékkal, 3,2 millió járműre emelkedik (a megelőző évi 3,1 millióval szemben).

A (Németországon kívüli) nyugat-európai piacokon az új járművek forgalomba helyezése tekintetében kisebb mértékű csökkenés várható, és ez legfőképpen a csökkenő olaszországi forgalomba helyezéseknek tudható be.

A közép- és kelet-európai országokban a piacbővülés változatlanul jelentős ütemben folytatódik, bár a növekedés mértéke a megelőző évhez viszonyítva vélhetően valamelyest csökken majd.

A világszerte borús konjunkturális kilátások és az autóipari verseny további kiéleződése ellenére az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. várakozásai szerint továbbra is növekedési pályán marad. Az átfogó motorkínálatnak, valamint a vonzó Audi-modelleknek köszönhetően a gyártás és értékesítés további növekedése várható. Ennek során az árbevétel és az eredményesség tekintetében egyaránt kedvező változás várható, miközben a beruházások változatlanul magas szinten maradnak. A vállalat gazdasági fejlődésére további kedvező hatást gyakorol a piacon 2008 tavaszán megjelenő Audi A3 Cabriolet.



FELELŐS KIADÓ: AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.; **VÁLLALATI KOMMUNIKÁCIÓ:** Lőre Péter, Czechmeister Mónika, H-9027 Győr, Kardán u. 1, Tel.: +36 96 663 300, Fax: +36 96 668 350, E-mail: pr@audi.hu, www.audi.hu; **SZERKESZTŐK:** Csémy Katalin, AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Hamu és Gyémánt Magazinkiadó, 1012 Budapest, Pálya u. 9.; **KREATÍV TERVEZÉS ÉS KOORDINÁCIÓ:** Hamu és Gyémánt Magazinkiadó; **FOTÓK:** AUDI AG, Fotógyár / Benkő Sándor, Imre Barnabás, Már András, Miklóska Zoltán; **FŐSZERKESZTŐ:** Tarpai Zoltán; **SZERKESZTŐ:** Bende Nelly; **KÉPSZERKESZTŐ:** Brunner Ágnes, Szalánczy Tünde; **LAYOUT, DESIGN:** Az AUDI AG tervei szerint a Hamu és Gyémánt Magazinkiadó; **TERVEZŐSZERKESZTŐ:** Katona Gergely; **OLVASÓSZERKESZTŐK:** Kriston Orsolya Myrto-Christina Athanassiou; **KORREKTOR:**Budai Zita, Dudás Márta; **NYOMDA:** Prospektus Nyomda,Magyarország, 8200 Veszprém, Tártu u. 6.; **PRODUKCIÓS MENEDZSER:** Héder Ildikó, Rangyák Rita Katalin



AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.
H-9027 Győr, Kardán u. 1.
Tel.: +36 96 663 300, Fax: +36 96 668 350
E-mail: pr@audi.hu, www.audi.hu