



Mobilitás

Fejlesztés és innováció

Kreativitás

Csodálatos elmék

Ember

Esterházy Péter

Technológia

Beton és fény

Piac

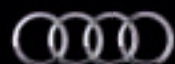
Minőség és ár

Teljesítmény

Nagy Tímea és az ExperiDance

Pénzügy

Az Audi Hungaria számokban





Megkezdődik az Audi TT RS vérbeli sportkocsi sorozatgyártása

Az új 3,0 literes, hathengeres dízelmotor Clean Diesel változata már ma megfelel a 2014-től érvénybe lépő Euro 6 emissziós-szabványnak



A közúti forgalom tehermentesítésére új körforgalmat adnak át az Audi támogatásával



AIESEC Magyarország hallgatói szervezet közvélemény-kutatása alapján az Audi Hungaria nyeri el a legvonzóbb munkahely címet

Január

Március

Április

Június Július

Sikeres környezetvédelmi pályázat gyerekeknek



Megkezdődik az új, hatékony 1,6 literes, négyhengeres Common Rail dízelmotorok sorozatgyártása



Legördül a szalagról a 400.000. Audi TT

35 fiatal szakmunkás kezdi meg a pályafutását az Audi Hungariánál





Már az ötödik tanévkezdés a német iskolában

Az Audi Hungaria környezetvédelmi jelentése másodszor nyeri el a „Zöld Béka díjat”

A győri közönség előtt az Audi vendégeként ad szabadtéri koncertet a ManDoki Soulmates és Bonnie Tyler



A művészet és a gépjárműgyártás összhangja – 30 éves jubileumát ünnepli az Audi-partner Győri Balett



Az Audi Hungaria főszponzorként további három szezonban folytatja együttműködését a Győri Audi ETO női kézilabdacsapattal



Szűcsmodern, innovatív alkatrész-ellenőrző tesztlabort helyeznek üzembe

Augusztus

Szeptember

Október

November

December

Aktívan a környezetvédelemért: EMAS-díj – első helyezés a nagyvállalatok kategóriában



80 oldtimer az Audi EasToric ralin

Mottó: „Szén-dioxid-megkötő tölgyerdő” – az Audi Hungaria több mint 13 000 tölgyfacsemetét ültet



Megkezdődik a 2.0 TFSI flexible fuel alternatív bioetanol üzemanyaggal is üzemelő motorok sorozatgyártása



Polar IS: az ügyvezetés egy workshop keretében tűzi ki a jövőben követendő vállalati célokat

I

Kedves Olvasó!

zgalmas év áll az Audi Hungaria mögött. Bár vállalatunknak 2009-ben egy merőben megváltozott gazdasági környezettel kellett szembenéznie, az üzleti évet pozitívan zárta. Győrben 2009-ben 1.383.909 motor és 32.603 jármű készült.

A motorgyártás tevékenységét tizenegy új motor sorozatgyártásának sikeres indítása fémjelezte. Az új erőforrások, mint például a 2,5 literes, öthengeres, az 1,6 literes, négyhengeres Common-Rail és a 3,0 literes, hathengeres Clean Diesel vagy akár a bioetanollal is üzemelő aggregátok ismét bizonyítják a motorgyártásban szerzett technológiai kompetenciánkat. A járműgyártás területén az elmúlt év legjelentősebb eseménye a nagyszerű TT-modellsorozat újabb tagjának, az Audi TT RS gyártásának megkezdése volt. Ezzel az exkluzív, különösen sportos járművel az Audi Hungaria továbbírja a TT-modell sikerétörténetét. Az Audi Hungaria szerszámgyára és motorfejlesztő központja is kiváló teljesítménnyel járult hozzá a vállalat sikeréhez.

2009-ben ismét bebizonyosodott, hogy vállalatunk Magyarország egyik legjelentősebb gazdasági tényezője. Egy vezető magyar reputációkutató intézet megkérdezése alapján az Audi Hungaria a magyar vállalatok reputációs listájának első helyén szerepel és továbbra is az ország legvonzóbb munkaadói közé tartozik.

Az elmúlt üzleti évben a vállalat számos kihívással szembesült. Idejekorán felismertük azonban a felmerülő kockázatokat és nagy körültekintéssel és rugalmassággal, haladéktalanul reagáltunk azokra. A folyamatok optimalizálását és a megtakarítást célzó intézkedéseket az elmúlt évben tovább folytattuk.

Egy erős és sikeres konszern tagjaként továbbra is derűlátóan tekintünk az előttünk álló feladatokra és a jövőben is számítunk a magasan képzett és elkötelezett munkatársakra, hiszen céljaink elérése nélkülük elképzelhetetlen. Munkatársainkkal 2010-ben is következetesen és rugalmasan kezeljük a változásokat és sikeresen teljesítjük feladatainkat. Koncentrálunk az új technikák bevezetésére csakúgy, mint a versenyképesség szempontjából számunkra elengedhetetlen minőségre és gazdaságosságra. Az Audi termelési filozófiáját követve célunk a vállalati folyamatok hatékonyságának további növelése.

Az Éves jelentésünk változatos témákat kínál olvasóinknak, például a kreativitásról, innovációról, kultúráról és történelemről. A kiadvány emellett betekintést nyújt a vállalat eredményeibe, filozófiájába, motivációjába és céljaiba.

Kellemes olvasást kívánok!

Győr, 2010. március

 Thomas Faustmann





Rozman Richárd
személyügy

Thomas Faustmann
ügyvezető igazgató

Dr. Johannes Roscheck
pénzügy

Achim Heinfli
termelés

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. ügyvezetése

Az Audi Hungaria számokban	2009	2008	Változás %-ban
----------------------------	------	------	----------------

Motorgyártás	1.383.909	1.900.333	-27,2
--------------	-----------	-----------	-------

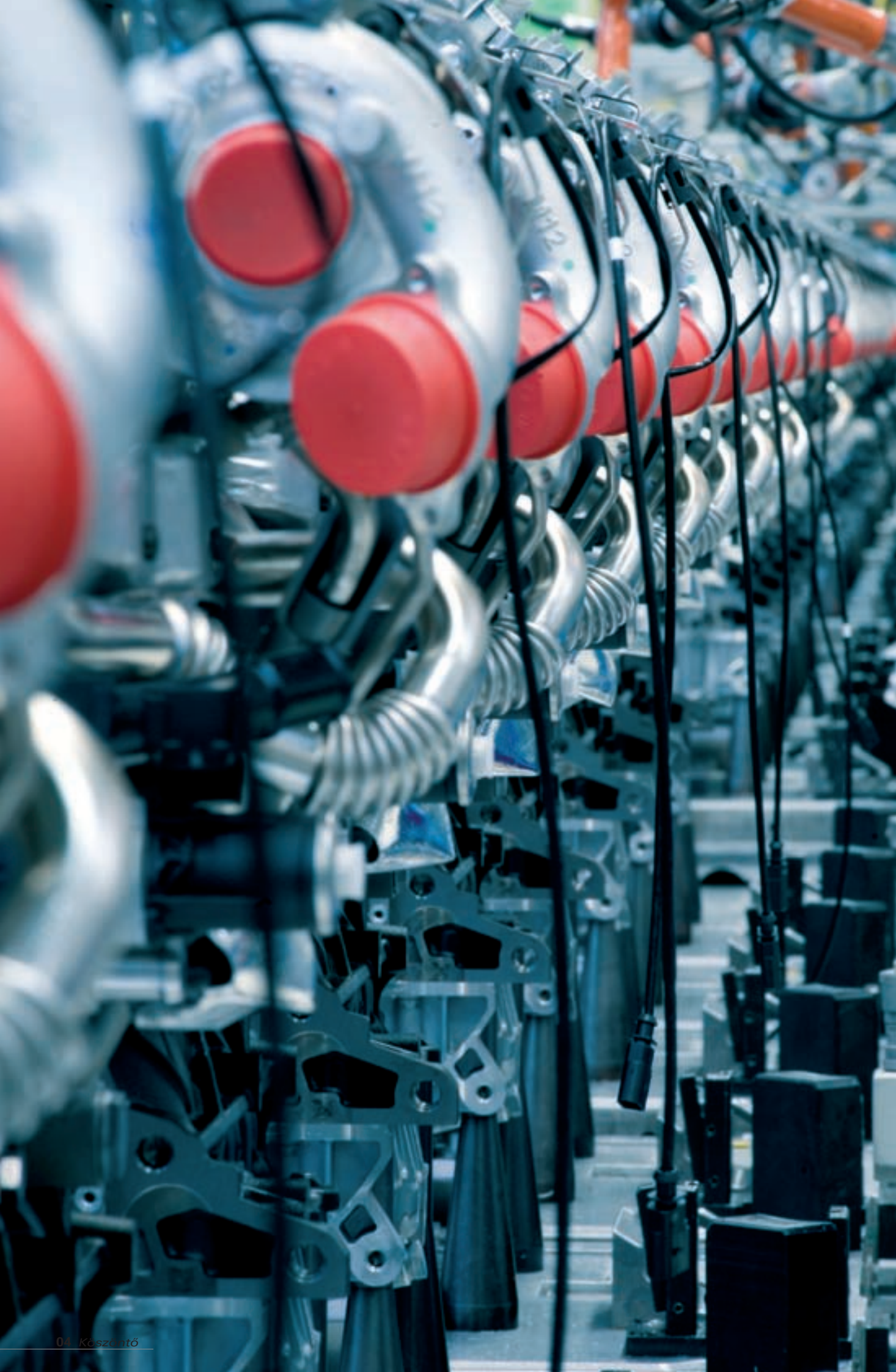
Járműgyártás	32.603	60.359	-46,0
--------------	--------	--------	-------

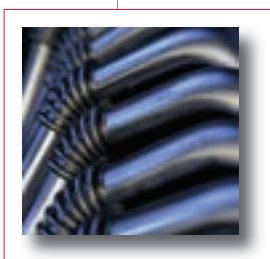
Árbevétel* millió euró	3.875	5.617	-31,0
------------------------	-------	-------	-------

Beruházások millió euró	187	309	-39,5
----------------------------	-----	-----	-------

Munkatársak 31. 12.	5.624	5.879	-4,4
---------------------	-------	-------	------

*IFRS International Financial Reporting Standard szerint





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

A

Tisztelt Hölgyeim és Uraim!

z Audi márkának a globális konjunkturális és gazdasági válság ellenére a 2009-es évet is sikerült kiváló eredménnyel zárni. Az AUDI AG az előző üzleti évben 950.000 gépkocsit szállított ki az ügyfeleknek. Továbbra is jó úton haladunk célunk megvalósításához, hogy az Audi legyen és maradjon az első számú prémiummárka.

2009-ben számos új modellt mutattunk be, többek között a lenyűgöző Audi A5 Sportbacket, az R8 Spydert és az A8-at. Ezen túlmenően intenzíven dolgoztunk egy egységes E-jármű-konceptción és az Audi e-tronnal egy igazán jövőbe mutató innovációt mutattunk be. A 2010-es év is az új modellek jegyében telik majd, ami minket is optimizmussal tölt el a jövőt illetően.

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. az elmúlt üzleti évben ismét jelentősen hozzájárult az anyavállalat céljainak eléréséhez.

A magyarországi autógyártást 2009-ben a TT-sorozat legsportosabb modelljének, az Audi TT RS sorozatgyártásának megkezdése fémjelezte. A motorgyártásban tizenegy új motorvariáns gyártása kezdődött meg, ezek között volt a különösen hatékony, 1,6 literes Common-Rail dízelmotor és az alternatív üzemanyaggal is üzemelő 2,0 literes TFSI-motor. Széles termékpalettánkunkkal a tavalyi évben is magas szinten tartottuk a termelés színvonalát Győrben.

A gazdasági világválság új kihívások elé állította az Audi Hungariát, de az intelligens intézkedéseknek és a magyar csapat rugalmasságának köszönhetően sikerrel vettük az akadályt. Az Audi Hungaria felügyelőbizottságának elnökeként és az AUDI AG igazgatótanácsának termelésért felelős tagjaként szeretnék köszönetet mondani a vállalat ügyvezetésének, menedzsmentjének és minden munkatársának a tettekrekésztségért és a vállalatközpontú üzleti gondolkodásért.

A jövő egyre nagyobb kihívások elé állítja a járműipar szereplőit. A kemény versenyhelyzet és a globális válság még mindig érezhető hatásai minden résztvevőtől továbbra is nagy odaadást követelnek. Hosszú távú stratégiánkat 2010-ben is folytatjuk és céljaink megvalósításában nagymértékben támaszkodunk az Audi Hungariára. Továbbra is számítunk a győri munkatársak lojalitására, motiváltságára és innovációs erejére. Az Audi Hungaria sikertörténetét a jövőben is velük együtt kívánjuk folytatni.

Ingolstadt, 2010. február

Frank Dreves

Mobilitás

Az omnibusztól a Nav'n Go-ig –
125 év magyar találmányai.

10

Csodálatos elmék

Tehetség, inspiráció vagy tudatos képzés?
Fókuszban a kreativitás.

14

Kreativitás a vállalatnál

Thomas Faustmann, az Audi Hungaria
ügyvezető igazgatója a vállalat
és a kreativitás kapcsolatáról.

18

Egy évszázad az élmezőnyben

A haladás technikájának története –
100 éves az Audi.

20

Tudás-tudatosság

Rozman Richárd, személyügyekért felelős
igazgató a tehetségről és a képzésről.

27

Audi öthengeres motor

Tradíció és innováció együttesen jellemzi
az Audi 2,5 literes, öthengeres motorját.

30

Az innováció nagykövete

32 A Time magazin szerint 2004
legjelentősebb alkotása volt Losonczy
Áron találmánya, a fényáteresztő beton.

**Mozgató erőtlenség**

Esterházy Péter író az Audi Hungaria
számára készített publicisztikát
a világot mozgató erőkről.

24

**A találkozások városa**

Ahol Kelet és Nyugat összeér –
Győr, a felfedezések városa.

50



Befektetés a jövőbe

Tudatos stratégia, ütőképes csapat, folyamatos tehetséggondozás – az Audi Hungaria sikerreceptje.

56



A sportautó

A Győrben készülő TT-család legsportosabb tagja: az Audi TT RS.

28



Innovatív anyagok

Achim Heinfling, termelésért felelős igazgató a vállalatnál használt innovatív alapanyagokról.

35

Polar IS

Az Audi Hungaria Polar IS Forum 2009-es programjában a csapategységekben rejlő erősségek kerültek a középpontba.

36

A szabadság stációi

1989. szeptember 10.: megnyitják az osztrák–magyar határt a keletnémet állampolgárok előtt. Történelmi fordulat – mai szemmel.

38

Csúcsközelben

Három év sikertörténet: az Audi ETO KC női kézilabdacsapata.

42

Forradalmi innovációk

Az Audi Hungaria jövőbe mutató erőforrásai: az 1.6 TDI és a 3.0 TDI Clean Diesel.

44

Újjászülető piacok

Minőség, árverseny, konkurencia, beszerzés – élet a legendás budapesti Vásárcsarnokban.

46

Jót és jól táncolni

Az egyik legújabb Hungaricum: az ExperiDance társulat.

62

A csapat sikerre törekszik

Dr. Johannes Roscheck, pénzügyekért felelős igazgató az Audi Hungaria sikerfaktorairól.

67

Pénzügy

Az Audi Hungaria számokban.

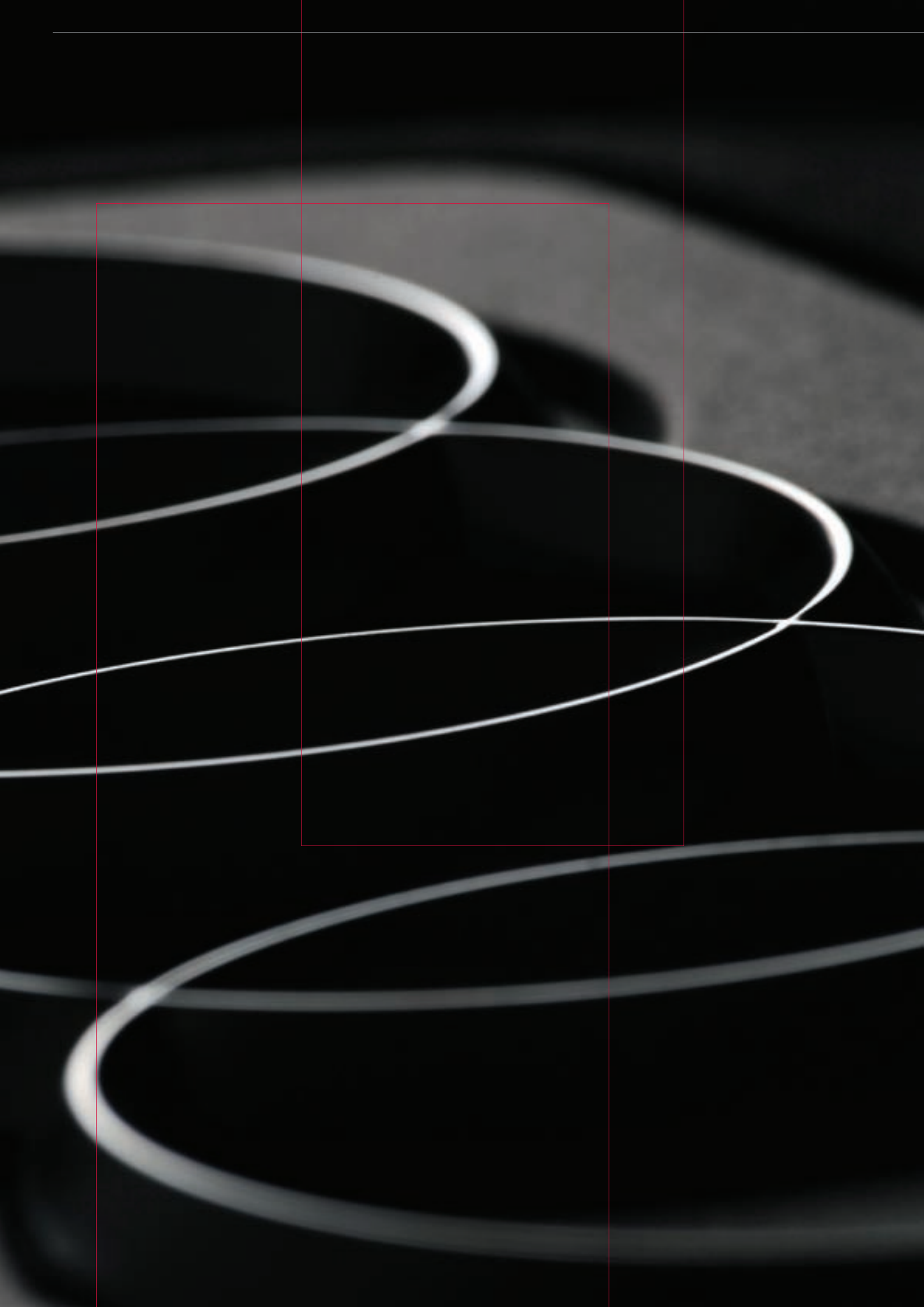
69

Tökéletes harmónia

Három gyerek, két olimpiai aranyérem, egy szerelem. Nagy Tímea vívó és a siker.

64





Pió Márta

szerkesztő-riporter

Pió Márta 1987-ben kezdett dolgozni a Magyar Televíziónál. Jelentős szerepe volt az 1989–1990 között lezajlott történelmi események, köztük például a húsz évvel ezelőtti határnyitás dokumentálásában. Az ebből az időből származó személyes élményeiről olvashatunk most az Audi Hungaria Éves jelentésében. Jelenleg a Nyugat-magyarországi Egyetem kommunikációs és média szakán tanít; 6 éve Pio Studio néven megnyitotta saját produkciós irodáját, ahol filmgyártással, rendezvénysszervezéssel, média-tanácsadással és oktatással foglalkozik.



Négyesi Pál

újságíró, szerkesztő-kutató

Négyesi Pál hosszú ideje kutatja a hazai autózás történetét, az egyik legnagyobb tudású magyar autós-újságíróként tartják számon. Több könyve jelent meg járművekről, írt már a legszebb, a leggyorsabb autókról, sőt Autó Enciklopédiát is kiadott, mely az autózás évszázados történetét foglalja magában. Éves jelentésünkben a mobilitásról olvashatunk tőle, így az Audi 100 éves múltjába is betekintést nyerünk.



Esterházy Péter

író

Kossuth-díjas író, publicista, a Digitális Irodalmi Akadémia alapító tagja. A hetvenes években indult írónemzedék fontos tagja, a kortárs magyar irodalom egyik legjelentősebb alakja. Számos tekintélyes irodalmi díjban részesült itthon és külföldön egyaránt. Regényeit és elbeszéléseit több mint húsz nyelvre fordították le, külföldön is széles körben elismerik. Kiadványunkban a mozgó erőtlenségről írt publicisztikát.



Bende Nelly

lifestyle-újságíró

Évek óta állandó szerzője az Audi Hungaria Éves jelentésének. Két évig dolgozott főszerkesztőként a Hamu és Gyémánt Kiadónál, jelenleg szabadúszó újságíróként Londonban él. Mostanában stílus- és utazási magazinokban jelennek meg írásai, első mesekönyve kiadásra vár. Ezúttal a kreativitásról írt cikket, s meglátogatta a fényáteresztő beton feltalálóját, Losonczy Áront.



Csurka Gergely

sportújságíró

Korábban Magyarország egyetlen sportnapilapja, a Nemzeti Sport munkatársa, emellett sportkönyveket ír és szerkeszt. Több könyve jelent meg az elmúlt három olimpián három aranyérmét nyert magyar férfi vízilabda-válogatottól (A nemzet aranyai, Az igazi Dream Team, Győzelemre születtek, valamint a Győzelemre születtek II.). Jelenleg szabadúszó újságíró, emellett a Magyar Olimpiai Bizottság sajtófőnöke. Az Audi Hungaria idei Éves jelentésébe a kétszeres olimpiai bajnok párbajtőrözőnkről, Nagy Tímeáról írt.



Johannes Köbler

autós-újságíró

Johannes Köbler újságíró szintén visszatérő szerzője kiadványunknak, harmadik éve olvashatjuk írásait. Lassan két évtizede követi figyelemmel az autóipar fejlődését, különös tekintettel az Audinál zajló változásokat. Idén az Audi TTRS-ről és az Audi öthengeres motorjáról készített alapos elemzést.



Mobilitás

A távolságok leküzdésének ősi vágya az elmúlt 125 évben drámai fordulatot vett. Ma már akár a szomszédhoz is autóval megyünk, nagyobb távolságra ott a repülő vagy a több száz km/órás sebességgel száguldó gyorsvonatok. A közlekedés fejlődésében és számos technikai újításban magyar alkotók is kivették részüket.



Delizsánsz, omnibusz, szekér – a XIX. század második feléig döntően ló- és ökörvontatású járművekkel zajlott a személyközlekedés és az áru fuvarozás, nem-

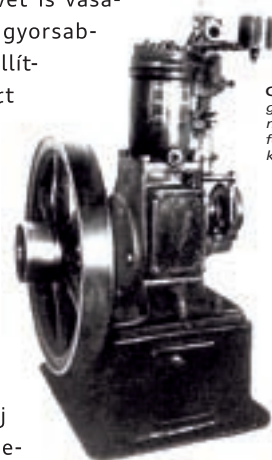
csak Magyarországon, hanem szerte Európában is. Ekkor a Nagy-Britanniából induló ipari forradalom, s az ennek eredményeként megjelenő gőzhajtású járművek jelentős újításokat hoztak a közlekedésben is, elég ha csak a gőzmozdonyokra, a gőzhajókra, a gőzgépekre, majd az első automobilokra gondolunk.

Miközben Európában a közlekedés már a XIX. század elejétől radikális változáson ment keresztül, addig Magyarországon kevés kivételtől eltekintve minden a hagyományos mederben zajlott egészen addig, míg 1873-ban Pest, Buda és Óbuda egyesítésével létrejött az ország fővárosa, Budapest, melynek fejlesztésére létrehozott tanács külföldi példák alapján megkezdte a város modernizálását. Ennek eredményeképp nemcsak a főváros, de az egész ország közlekedése fejlődésnek indult, hogy aztán utolérje, sőt egyes területeken meg is előzze szomszédait.

Már ezt megelőzően, az 1800-as évek végén megindult a lóvasút, majd a villamosközlekedés Budapesten. A következő években egyre több sánt fektettek le, jelentősen megkönnyítve ezzel a dinamikus terjeszkedő városban élők közlekedését. 1896-ban, az ország fennállásának 1000. évfordulóján Európában a kontinensen elsőként megnyílt a Földalatti Vasút. A XIX. század végén, 1896-ban megjelentek Magyarországon is az első automobilmek. Az első vállalkozó kedvű autótulajdonos Hatschek Béla optikus volt, aki büszkén népszerűsítette a négykerekűvel való közlekedést és mindennap kocsin tette meg az utat a gyáráig. Ő egyébként az Első Magyar Műszergyár igazgatójaként ért el üzleti sikereket. Őt követte a pezsgőgyáros Törley József, aki több szállítójárművet is vásárolt azzal a céllal, hogy gyorsabban és könnyebben szállítsa az általa gyártott pezsgőt, mely ma is a legnépszerűbb a magyar pezsgőkedvelők körében. Gyorsabban fejlődött a motorizált mobilitás, mint a korabeli újságírók ez irányú szókinccse. Ők ugyanis rendkívül nehezen boldogultak az új közlekedési eszközök nevének magyarításával: mo-



Omnibusz 1832. július 1-jén indult el Pesten az első „társaskocsi”, vagyis az omnibusz őse, míg az utolsó járat 1929 novemberében tette meg a budai várhoz vezető utat



Gázmotor Az első magyar gázmotor, amelyet a kiváló mérnök és a porlasztó feltalálója, Csonka János készített



torkocsi, önjáró kocsí, mozdonykerékpár, motorkerék – csupán néhány megnevezés, amelyet autóra és motorkerékpárra alkalmaztak.

A gépkocsi sokáig igazi különlegességnek számított hazánkban, csak kevesen engedhették meg maguknak az újfajta közlekedési eszköz luxusát. Ennek ellenére hamar megalakult a Magyar Automobil Club, mely túrautak és kiállítások segítségével próbálta felhívni az emberek figyelmét az automobil jelentőségére.

Galamb József
A magyar mérnöknek fontos szerepe volt a Ford T-Modell kifejlesztésében



A közintézmények közül a Magyar Posta haladó szellemű vezetősége igyekezett támogatni a bimbózó hazai járműipart. Már 1895-ben kerékpáros postásokat láthattak a budapesti polgárok, 1900-tól pedig a levélszekrények ürítését részben hazai gyártmányú motoros háromke-
rekűek végezték. Később a Posta segített a vidéki autóbusz-hálózat kiépítésében és üzemeltetésében is. Mindezen fejlesztéseknél kulcsfontosságú volt a hazai ipar patronálása.

Magyar mérnökök, német technológia

A mobilitás erőteljes térhódítása inspiráló hatással volt a magyar műszaki tu-

domány képviselőire is. Számos magyar mérnök kísérletezett és segítette világszerte is komoly teljesítményekkel az autóipar fejlődését. Az 1908 októberében bemutatott Ford T-Modell kifejlesztésében Galamb József (1881–1955) szerzett elvülhetetlen érdemeket. Galambnak fiatal mérnökként minden vágya az volt, hogy eljusson az 1904-es amerikai autóvilágkiállításra. Végül ott is maradt, és az ő találmányaként épült be a világon elsőként a Ford T-modellbe a bolygó-
műves sebességváltó és a levehető hengerfejű motor.

Több magyar származású mérnök vett részt a Volkswagen Bogár fejlesztésében is. Elsőnek Josef Ganz (1898–1967) nevét kell kiemelni, aki a '20-as években először újságíróként támogatta a tömegek számára elérhető, népauto megvalósítását. Ganz, már mérnökként több autógyártó segítségével még prototípusokat is készített, például a Maikäfer 1932-ben.

Barényi Béla (1907–1997), bár Ausztriában született, s életét is Magyarországtól távol töltötte, mégis büszkén



Bogár A félig magyar, félig osztrák Barényi Béla több olyan megoldást szabadalmaztatott, amelyeket később Ferdinand Porsche is felhasznált a Volkswagen Bogár fejlesztésekor

„félíg magyarnak” vallotta magát. Barényi a passzív biztonság elméletének szülőatyjaként a biztonságosabb autók tökéletesítésével, a gyűrődő zóna, a teleszkópos kormányrúd és a biztonsági övek kifejlesztésével lett világhírű.

Táti száguldás és a bioüzemanyag őse

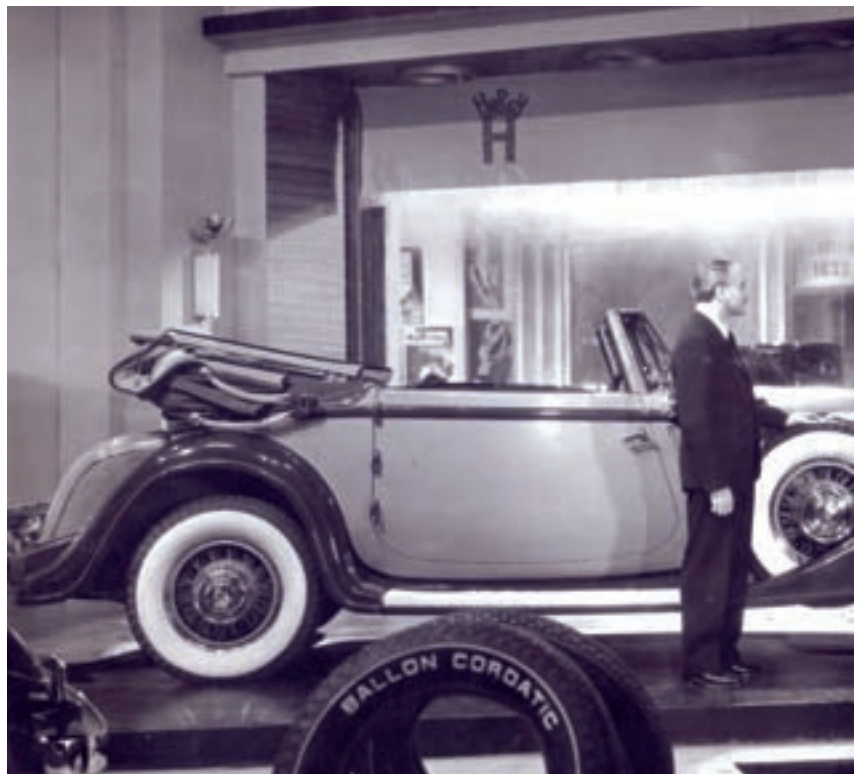
Az 1920-as években megindult a magyarországi gépjárműállomány fejlődése: 1920-ban 1413, tíz évvel később 13 394 személygépkocsit regisztráltak hazánkban. Budapesten, majd egyes vidéki városokban megindult a menetrendszerű autóbusz-közlekedés, s egyre több helyen tűntek fel a bérkocsinak is hívott taxik.

Az úthálózat is fejlődött: 1928 áprilisában avatták fel Tát és Nyergesújfalú között az első hazai betonborítású országutat. A három kilométeres, kiváló minőségű útszakasz ráadásul nagyszerű gyorsasági versenypályának is bizonyult, ahol akár 200 km/h sebességgel is lehetett száguldani. A harmincas évek közepéig számtalan hazai és nemzetközi kiválóság, mint például az olasz versenyzőlegenda Tazio Nuvolari bizonyított a táti betonon.

Szintén az 1920-as években a gazdasági nehézségekkel küzdő kormány új,

alternatív üzemanyag kifejlesztését határozta el. A Motalko nevű elegy, amely 80 százalékban benzin és 20 százalékban alkohol keveréke volt, évtizedekkel megelőzte a bioüzemanyagokat, és egészen a második világháborúig

forgalomban volt. Magyarország legregyebbi, ma is működő benzinkútján is ezzel az eleggyel kezdték meg az üzemanyag-forgalmazást. A töltőállomás az elsők között volt Magyarországon, amely a hagyományt folytatva az E85-ös bioethanol forgalmazását megkezdte.



Az Audi Magyarországon

Magyarországon a ma 100 éves Audi is szinte a kezdetektől jelen volt, története 95 évre tekint vissza. Az akkor még fiatalnak számító német márka az osztrák alpesi futamon (Alpenfahrt) elért sikereire hazánkban is felfigyeltek, s 1914-ben Budapesten megkezdődött modelljeinek forgalmazása.

Az Audi és az Auto Union hazai sikertörténete két kereskedő: Majláth Mihály és Hess Ervin nevéhez köthető. Mindkettejük működése az 1930-as években teljesedett ki, Majláth főleg a DKW, míg Hess Ervin a Horch és a Wanderer értékesítésében jeleskedett. A Horch-tulajdonosok közé tartozott Horthy Miklós, Magyarország kormányzója, Habsburg József főherceg, dr. Bakay Lajos Európa-hírű agysebész és Pallavicini Alfonz őrgróf is. A Horthy családban különösen népszerűek voltak az Audi elődjai, hiszen a

Nuvolari Az autó volánjánál a legendás Tazio Nuvolari, aki később Audi-modellekkel ért el feledhetetlen sikereket



Holdjáró A magyar Pavlics Ferenc a NASA-nál irányította a holdjáró fejlesztését, amely 1971-ben lépett a Holdra





Meseautó

A 30-as évek autómániája magyar filmek témája is lett, amelyek közül legismertebb az 1934-ben készült Meseautó című film volt. A moziban az akkori magyar filmipar leghíresebb színészei játszottak, míg a film „címszereplője” is egy Horch 720 Cabriolet volt

kormányzó fia, István is az Auto Union modelljével, Wandererrel járt.

Jelen és jövő

Ma már jóval tágabb dimenziókban gondolkodunk a mobilitás fogalom hallatán. Az 50 évvel ezelőtti holdra



Infománia Manapság nem a távolságok leküzdése a fő cél, hanem a tájékozódás legtökéletesebb módjának megtalálása



szállás után már nem az odajutás a cél, hanem az égitesten való közlekedés megoldása. Ebben segít például a holdjáró, amely kifejlesztésében – nem meglepő módon – ismét magyar fejlesztők alkottak maradandót. Pavlics Ferenc, aki 1950-ben a Budapesti Műszaki Egyetemen szerzett gépészmérnöki diplomát s a hatvanas években a NASA, illetve a Boeing Aerospace megbízásából irányította az Apollo-program keretében megvalósított Lunar Roving Vehicle, azaz holdjáró jármű kifejlesztését. A különleges kerekkel szerelt járművek első példánya 1971-ben, az Apollo-15 űrhajóval érkezett a Holdra.




Nav'n'go A szintén magyar fejlesztésű, ma már 3D-s hatású navigációs szoftvert világ-hírű cégek is használják

A mobilitás fogalmához ma már nem csupán a közlekedés tartozik, hanem pontos és gyors kommunikációval és tájékozódással egybekötött célbajutás is. Tájékozódásunkat segítő napjainkban már a legritkább esetben vesszük elő a sokrétbe hajtott papírtérképet. A GPS helymeghatározó rendszerek és útvonaltervezők nemcsak az autósok eszköztárának képezik alapvető részét, de gyakran már a nagyvárosokban nézelődő turisták kezében is mobil, zsebre dugható navigációs készülékeket látunk. Egy budapesti vállalkozás, a Nav'n'go műholdas navigációs rendszerek kifejlesztésére szakosodott. 2007-ben mutatták be azt a háromdimenziós térképpel működő szoftverüket, amely forradalmasította a műholdas navigációt, s amelyet ma számos nemzetközi cég is alkalmaz. A Nav N Go által fejlesztett szoftverrel működtetett navigációs eszközök azt az érzést keltik a vezetőben, hogy van valaki a szomszédos ülésen, aki navigál, így a térképre többé nem kell egyetlen pillantást sem vetni.

Hogy hol a határ? Ezt senki sem tudja – de az emberi fantázia határtalan. <<<<

Hidak Buda és Pest között mindig hidak jelentették a kapcsolódási pontokat – a Szabadság híd rekunstrukciója 2009-ben fejeződött be





A kreatív jelzővel általában a szokatlan válaszok és megoldások embereit illetik. Hogy ez mennyiben ihlet, tehetség vagy tudatos fejlesztés eredménye? A kérdés egyelőre még a szakemberek között sem dőlt el.

John Howkins: Az alkotás gazdagít című könyvében nem kevesebbet állít, mint hogy a XXI. században a kreativitás, illetve az abból befolyó jövedelmek nagymértékben meghatározzák majd a gazdasági mutatókat. 2020-ra a szerzői jogokból és a szabadalmakból származó bevételek szerény becslések szerint is 6100 milliárd dollárt hozhatnak világszerte, ezért a szerző „a század kincsének” nevezi a kreativitást. Így könnyen belátható, hogy az alkotó képzelet fejlesztésével a kreativitás megfelelő módon történő formálásával közvetett módon a jövőnket irányítjuk.

Játék vagy tanulás?

Az egyszerűtől a tudományos megfogalmazásig számos definícióval le lehet írni a kreativitás mibenlétét, ezek közös jellemzője, hogy a kreativitást olyan képességek és személyiségtulaj-

Csodálatos elmék



donságok összerendezettségének tekintik, mely valamiféle alkotótevékenységben nyilvánul meg, emellett az egyén viselkedését is jellemzi. Kreatív-nak tekinthető minden problémamegoldás, amely eltér az átlagostól.

Sok szülő olvasgat nevelési szakkönyveket, amelyekből megtudhatják, hogy milyen életkorban kell a gyermeknek először toronyt építeni vagy embert rajzolni, ezek azonban minden szülő számára megnyugtatóan tág határokat szabnak. Hogy a gyermek mikor kezd el kibontakoztatni képességeit, az nagyban függ attól, mennyire inspiráló az őt körülvevő környezet. Azt azonban, hogy mikor és hogyan lehet elkezdenni a kreativitás tudatos fejlesztését, nehéz egyértelműen meghatározni. Egy biztos: a kreativitás fejleszthető: mind művészeti vonalon, mind más területeken. Kisgyermekkorban még nem jelenik meg egyértelműen,

hogy a gyermek miben lesz tehetséges, ezért a megkérdozett óvodai pedagógusok inkább arra helyezik a hangsúlyt, hogy minél többféle módon segítsék a gyermekek kreativitásának folyamatos fejlődését.

Fontos, hogy a gyermek alkotókészségét úgy érdemes fejleszteni, hogy nem korlátozzuk, csupán irányt szabunk neki, új és új kihívások elé állítjuk fantáziáját. Nem szabad elfelejteni, hogy ami nekünk csak játék, az a gyerek számára rendkívül fontos tapasztalatszerzési forrás. Kísérletei, melyekkel lemásolja az őt körülvevő világot, egyben előkészületet is jelentenek annak valódi megismerésére. Számára egy üres doboz lehet kastély, esetleg kalózhajó, és az általa készített formátlan gyurmafigurákban is sokkal több tartalom van, mint ahogy első ránézésre gondolnánk.

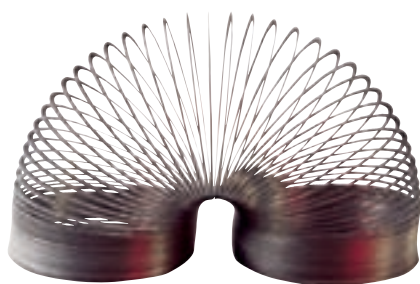
Az Audi támogatja a gyermeki kreativitást

Óvodás és kisiskolás korban már szorosan együttműködik egymással a család és az óvoda vagy az iskola. Ideális esetben a gyermeknek arra is lehetősége van, hogy kreatív készségét játékos formában is kiélje pályázatok vagy kisebb versenyek segítségével. Ilyenkor a közös alkotás élménye és a munkájáért begyűjtött elismerés újabb lendületet adhat mentális fejlődéséhez és önbizalmának erősítéséhez.

Az Audi Hungaria társadalmi felelősségvállalása jegyében fordult a kisgyermekek felé.

A gyerekek környezettudatos szemléletének alakítása volt a célja annak a kreatív pályázatnak, amelyet a vállalat óvodás- és iskoláskorú gyermekek számára hirdetett meg. A lehetőség, hogy bizonyos szabályok betartása mellett fantáziájukat szabadon használva, ön-

„Ma az emberi kreativitás és az ebből fakadó innováció együtt olyan mozgatórugók, melyek előreviszik a gazdaságot, sőt annak minden szektorában erősíthetik a versenyképességet.”



állóan alkossanak az adott témakörben, kiváló alkalmat nyújtott arra, hogy kiélhessék kreatív energiáikat.

Az óvodáskorú gyermekek feladata az volt, hogy háztartási hulladékból készítsenek különböző tárgyakat. A kész munkákat a zsűri játék, jármű, kompozíció és természet kategóriákban értékelte. Az iskolásoknak már nehezebb feladat jutott: novellát kellett írniuk „Zöld út – 80 perc alatt a Föld körül 2050-ben” címmel. Az eredményhirdetésen minden pályázó óvodás és iskolás jutalmat kapott, a legjobbak pedig díjat is átvehettek munkájukért. A pályázat sikerét nem csupán a résztvevők száma jelezte, hanem az az érdeklődés is, amellyel a gyerekek a számukra még viszonylag ismeretlen téma felé fordultak. Bebizonyosodott, hogy jól átgondolt, megfelelő stratégiával könnyen fel lehet kelteni a gyermekek érdeklődését még egészen komoly témák iránt is. A lényeg, hogy érezzék, rossz megoldás nincs, minden vélemény és megoldás egyformán fontos.



Egyre magasabbra

A kifejező kreativitás szintje az, ahol a gyermek érzéseit és véleményét különböző tevékenységi formájában nyilvánítja ki még kötöttségek nélküli tevékenységekben. A produktív kreativitás szintjén már alkalmazza azt a tudást, melyet környezetéről szerzett. Ahogy az idő múlásával a gyermek kreativitása egyre újabb és újabb szintekre lép, úgy válik fokozatosan képessé arra, hogy a problémamegoldásban is egyre önállóbb legyen. A feltaláló (inventív), az újító (innovatív) és végül a teremtető

A kocka bűvöletében

Talán az egyik legismertebb magyar sikertörténet a Rubik-kocka, amely „bűvös kocka” néven is ismert. A találmány, amely kézzelfoghatóan bizonyítja az emberi elme kreativitását, az egész világgal megismertette a feltalálót, Rubik Ernő nevét. Az 1977-ben szabadalmaztatott játékot számos újabb követte, de népszerűségben egyik sem vehette fel a versenyt a híres előddel, melyből 350 millió darabot adtak el szerte a világon, sőt a tehetségesek világbajnokságokon mérhették össze tudásukat.

Néha az egyszerűbb jobb

A 2009-es év egyik legeredetibb ötletét a négyhengeres főtengely-megmunkáló szegmens egyik mérnöke nyújtotta be.

A megmunkáló gépbe kerülő darabok helyzetét több speciális mérőfej határozta meg, csak ezután kezdődhetett a munkadarab köszörülése. A mérőfejek helyzetmeghatározási funkciója időigényes volt és pozicionális hibák előfordulása sem volt kizárható. Az új ötlet alapján megvalósított módosítás nyomán ma már egy mechanikus szerkezet állítja be a megmunkálandó darabot a helyére.

A szerkezetbe a főtengely csak egyféle módon illeszkedhet, így a pozíció megfelelő beállítása hibátlanul működik és darabonként 3 másodperccel kevesebb időre van szükség, mint régebben. Háromezer darabos napi kapacitásnál ezek a másodpercek pedig nagyon sokat érnek.



kreativitás már az alkotás legfelsőbb szintjét jelenti, egy olyan pontot, ahol a megszerzett tudás nem gátol abban, hogy valami újat hozzunk létre.

Az emberek akaratlanul is a tanult minták mentén, rutinszerűen gondolkodnak, így a teremtő kreativitás szintjére meglehetősen nehéz eljutni, sok embernek nem is sikerül.

Az egyén, a felnőtt ember alkotóképessége megjelenik a gazdaságban is. Az elmúlt évszázadok technológiai forradalmait is olyan új kreatív energiák indították el, melyek a világ fejlődését

Kreatív ötletek

Az Audi Hungaria munkatársai immár hat éve adhatják be újító, jobbító ötleteiket a vállalat Ötletbörze rendszerén keresztül. Az évente beérkező több ezer ötlet 90%-a megvalósításra kerül és a munkafolyamatok optimalizálásán túl jelentős megtakarításokat eredményez a vállalatnak és természetesen jutalmat az ötletgazdának.



kimotozották és új vágányra állították. Ma az emberi kreativitás és az ebből fakadó innováció együtt olyan mozgatórugók, amelyek előreviszik a gazdaságot, sőt annak minden szektorában erősíthetik a versenyképességet. A kreatív ötletekből létrejövő alkotások és az ezeket lehetővé tevő tudás, képesség az egyik legerősebb értékteremtő tényezővé vált.

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. is így gondolkodott, amikor egyértelműen állást foglalt a kreativitás fejlesztése mellett olyan programokkal, mint a kisgyermekeknek szóló környezetvédelmi projekt vagy az egyetemisták részvételével zajló Formula Student konstrukciós versenyben való részvétel támogatása. A győri vállalat segítségével a bécsi Műszaki és a győri Széchenyi István Egyetem mérnökhallgatóiból álló csapat közösen készít egy nyitott együléses, úgynevezett monoposto versenyautót, amelynek a Formula Student programsorozat megmérettetésein, nemzetközi szinten kell bizonyítania technikai képességeit. A csapat nemcsak konstruktóri, hanem projektmenedzselési képességeit is bizonyíthatja, hiszen a jármű pontosan dokumentált költségkeret és tervezési, ill. gyártási terv alapján készül. <<<<

Kreativitás a vállalatnál

Mi a kreativitás? Tehetség? Technika? Képesség? Valami olyan, amit csak néhányan birtokolnak, mások nem? A „kreatív” szó hallatán három különböző definíció jut az eszembe. Az első: Attól függetlenül, mennyire nehéz egy kérdés, mindig lehet megoldást találni rá. A második: Valami teljesen újat, addig nem létezőt létrehozni, olyan megoldást, amelynek valamilyen módon értelme és haszna van. És a harmadik definíció számomra azt jelenti: Kevés eszközzel sokat elérni. Mi az Audi Hungariánál elsősorban az első és harmadik definícióra fókuszálunk és ezek határozzák meg a tevékenységünket. A vállalat célja, hogy technológiailag nagyértékű, kiváló minőségű termékeket, gazdaságosan és pontos határidőre állítson elő, eleget téve így ügyfeleink elvárásainak.

Az Audi szlogenje: „A haladás technikája.” – magában foglalja a kreativitás gondolatát. Az Audi számára a kreativitás egyet jelent az innovációval. Ez különböztet meg minket a versenytársainktól. Az öthengeres motor kiváló példája ennek: Csaknem 30 évvel ezelőtt, amikor az Audi mérnökei elkezdték a fejlesztését, előbb le kellett győzni-



**Az Audi szlogenje:
„A haladás technikája.”
– magában foglalja a
kreativitás gondolá-
tát. Az Audi számára
a kreativitás egyet
jelent az innováció-
val. Ez különböztet
meg minket a ver-
senytársainktól.**



Thomas Faustmann
Audi Hungaria,
ügyvezető igazgató

ük néhány műszaki akadályt. De végül sikerült egy nagyon sikeres motort elkészíteni. Idén az öthengeres motor egy továbbfejlesztett változatát – az innovatív TFSI®-technikával – beépítettük az új Audi TT RS-be.

Sokan asszociálnak a kreativitás szó hallatán a művészekre. Meggyőződésem, hogy ez a járműiparban is elengedhetetlen. A kreativitás olyan képesség, amely fejleszthető és fejleszteni is kell. Így az Audi filozófiáját követve olyan utakon járunk, amelyek újra és újra megkövetelik ezt a képességet.

Ahhoz, hogy a vállalat versenyképességét tartani és javítani tudja, szüksége van munkatársai alkotókészségére. Ebben fontos tényező az innovációval ötvözött kreativitás. Az Audi Hungaria valamennyi vállalati folyamatában támaszkodik az emberek innovatív képességeire. Nagyon sikeres eszköze ennek az az ötletbörze, amely összegyűjti munkatársaink innovatív javaslatait. Büszkén mondhatom, hogy a múlt évben, Győrben benyújtott ötletek 90%-át megvalósítottuk. Ez azt jelzi, hogy az itt dolgozó emberek nemcsak a napi kötelességüknek tesznek eleget, hanem velünk együtt és tovább is gondolkoznak. A munkatársak bevonása az ötletek megvalósításába egyben motivációt is jelent. A megvalósított ötletek eredményeként nemcsak a termelési folyamatok optimálhatók, hanem a költségek is.

Egy vezető számára a kreativitás a már említettek mellett valami mást is jelent. Fel kell ismernie a legjobb ötleteket és motiválnia kell a munkatársait, hogy ezek az ötletek megvalósuljanak. Ha képes rá, hogy inspirálja munkatársait és a megoldásai ösztönzőleg hatnak másokra, akkor egy igazán motivált csapat áll mögötte.

„Fel kell ismerni a legjobb ötleteket és motiválni kell a munkatársakat ...”

Az innovációs szellemmel társított kreativitás ma már a gazdasági válságból kivezető utak egyikét jelenti. Minden szinten óriási kreativitásra van szükség, de a minőség továbbra is elsődleges kritérium marad. Gyártási filozófiánkban a kisebb termelési volumennél is központi helyet foglal el a csúcsmínőség és a vállalati folyamatok állandó optimalizálása.

A megvalósítás módja szintén a kreativitás függvénye. 2009-ben a krízist is esélyként kezeltük, a felmerülő kérdéseket előrelátóan és optimizmussal válaszoltuk meg, és megfelelően felkészültünk. Az Audi Hungaria az utóbbi 15 évben olyan sikermoddelt dolgozott ki és valósított meg, amely – és ez meggyőződésem – a legjobban fejezi ki a szakmai kompetenciánkat és „magyar kreativitásunkat”. Rendkívül sikeres motorokat és járműveket gyártottunk és új vállalati szegmenseket építettünk ki – és pontosan ez az, amit a jövőben is tenni fogunk. <<<<

„Ahhoz, hogy a vállalat versenyképességét tartani és javítani tudja, szüksége van munkatársai alkotókészségére.”



Horch németül annyit tesz „Figyelj, hallgass!”, amelynek latin fordítása: AUDI. Ha végignézzük az Audi százéves történetét, rájövünk, hogy aligha találhattak volna olyan szót, amely jobban illelne a márka szellemiségéhez. Kifejezi a nyitottságot az új gondolatok, a forradalmi megoldások iránt. A vállalat korszakalkotó újításai alapvető hatással voltak az elmúlt évtizedek gépjárműgyártására.

Egy évszázad az élmezőnyben

Az alapító atya

August Horch (1868–1951), az Audi alapító atya 1899-ben alapította vállalatát Horch & Cie Motorwagen néven. Az első 4-5 lóerős Horch-autó 1901-ben készült el, és már akkoriban is figyelemre méltó újításokat tartalmazott. A cég 1904-ben Zwickaubába költözött, és ez a szászországi város lett az Audi történetének színhelye 1936-ig. Horch 1909-ben végül elhagyta üzlettársait, hogy immár az Audi névvel új utakat járjon – a többi már a 100 éves Audi-sikertörténet része.

Az Audikat már kezdetektől a versenysportban elért sikerek fémjelezték, a márka néhány év alatt nemzetközi ismertségre tett szert. Horch korán felismerte, hogy az autók tesztelésének a legjobb módja a versenyzés, ezért maga is volán mögé ült olyan megmérettetéseken, mint az osztrák alpesi rally 1914-ben, ahol az Audi Typ C kivívta magának az Alpesi Győztes nevet.

Az Audi a Typ K-val 1921-ben forradalmi változás mellett tette le a voksát az európai közlekedésben: elsőként kezdett balkormányos autót gyártani. Ami ma már természetes, az a lovas kocsikkal kialakított közlekedési viszonyok között elképzelhetetlen volt (a hajtás úgy esik kézre, ha a kocsis a jobb oldalon ül), mégis

annival biztonságosabbnak bizonyult, hogy az évtized végére általánossá vált.

Négy karika

1932-ben a négy nagy szász járműgyártó, az Audi, a Horch, a DKW és Wanderer egyesítette erőit az Auto Unionban, ami így a járműpiacon felmerülő minden igényt ki tudott elégíteni a motorbiciklitől a hatalmas luxusautóig. Az Auto Union megalakulása után rögtön letette névjegyét a versenysportban is: Ferdinand Porsche konstrukciójával, a Typ-A-val igazi legenda született. Az Ezüstnyilak kategóriája volt a 30-as évek motorsportjának Forma-1-e. A 16 hengeres, 295 lóerős futurisztikus alkotás középmotoros koncepciójával forradalmasította a versenyzést: sikerült a legnagyobb koncentrált tömeget a jármű tömegközéppontja közelébe építeni, s ezzel közel azonos terhelésselosztást megvalósítani a tengelyek között.

Ingolstadt

A második világháború után Szászország a szovjet megszállási zónába és ezzel az Auto Union kényszerirányítás alá került. Az újrakezdés csak Nyugaton tűnt megvalósíthatónak, így Ingolstadt lett a vállalat új székhelye. Itt

„Azok, akik megalapozták és növelték a márka sikerét, mindig is bátorságról és határozottságról tettek tanúbizonyságot. Úttörő szellem és jövőbe tekintés, az innováció és a legújabb technológiák iránti olthatatlan szomjúság – ezek jellemezték August Horchot és követőit...”

(Rupert Stadler, az AUDI AG igazgatótanácsa elnökének a 100 éves évforduló alkalmából tartott beszédéből)





1914



1953



1971

Legendás versenyautók

Audi Typ C: 1914-ben rendezték azt az osztrák alpesi futamot, amelyen a mintegy 3000 kilométeres távolság megtételére mindössze hét nap állt az Audi Typ C rendelkezésére. Az Audi immáron egymás után harmadszor győzött. Horch maga is tagja volt a csapatnak.

Az Ezüstnyílak: Az Auto Union két évvel megalakulása után saját versenyautójával, a Typ A – Grand Prix-vel szállt be a motorsportba. 1937-ben a biradalmi autópálya 25 kilométeres szakaszán, Frankfurt és Darmstadt között Bernd Rosemeyer, az Auto Union sztárpilótája „repülő” kilométerét 406,3 kilométer/órás tempóban teljesítette, közúton elsőként lépve át a 400 km/órás határt.

Audi quattro A2: A quattronak hála a Rali-világbajnokság már-már Audi-rendezvénné egyszerűsödött: 1981-ben jött az első három győzelem, 1982-ben a konstruktóri világbajnoki cím, az 1983-as világbajnok pedig Hannu Mikkola lett. 1984 a teljes diadal éve: Stig Blomqvist hódította el a pilóták, míg az Audi a ralimárkák világbajnoki címét, az Audi megkapta „Az Év Versenysport-modellje” kitüntetését.

Audi Sport quattro S1 Pikes Peak: az Egyesült Államokban, Coloradóban a Pikes Peak 12,4 mérföldje a legnagyobb kihívások egyike: rajt 2862 méteres magasságon, cél a lélegzetelállító 4302 méteren, köztük pedig 156 fordulóval tarkított, sziklameredélyek és mély szakadékok mentén vezető murvás út. Az Audi modellje nyert, a volánnál Walter Röhrllel.

Audi V8 quattro: 1990-ben a Német Túraautó-bajnokságban (DTM) a BMW és a Mercedes-Benz ellenfeleként az Audi egy olyan V8 quattro versenyautóval állt rajthoz, amelyen nincsenek hatalmas szárnyak, viszont a műszerfalat nemcsak berakások díszítették. A V8 quattro bemutatkozó szezonja végén hét futamgyőzelemmel bajnoki címet szerzett.

Audi R8 és Audi R10: Az Audi Sport 1999-ben indult először a Le Mans-i szériában és a 24 órás versenyen. Az Audi első igazi versenyautója, az R8-as minden idők legsikeresebb Le Mans-i prototípusává vált, a 80 európai és egyesült államokbeli versenyen 63 győzelmet aratott, amelyek közül ötöt a legendás franciaországi 24 órás futamon ünnepelhetnek. 2006-ban az Audi R10 TDI teljes egészében új fejlesztésű, V12-es TDI-motorral indult – és mindjárt az első Le Mans-i futamán diadalmaskodott, majd a következő két évben is győzött.

résben a Marshall-segélyből, részben a bajor kormány támogatásával indították újra a DKW korábbi modelljeitől megszokott elsőkerék-hajtásos, két-ütemű autók gyártását.

Az új Audi

Az Audi név 1965-ben támadt fel, amikor a Volkswagen-csoport szerzett többséget az Auto Unionban, és az új névhez új koncepció is társult: az első új Audi már négyütemű motorral gördült ki az ingolstadti gyárból, Európa egyik legmodernebb gyártósoráról. Három évvel később, az Audi 100-as modell bemutatójakor az Audi a felső-középkategória meghódítására indult. Dr. Ludwig Kraus koncepciója rövid idő alatt hatalmas sikert aratott; megtestesítette az Audi márka jellegzetes filozófiáját, és ezzel az Audi új, független karrierjének kiindulópontja lett. Az 1972-ben bemutatkozó Audi 80-asból több mint egymillió darab kelt el, a hozzá tervezett négyhengeres motort pedig a VW-csoport többi tagja is átvette. 1988-ban az Audi még feljebb lépett: a V8-assal megszületett az első prémiumkategóriás modell.

A haladás technikája

Ha egy autórajongót megkérdezzük, mi az Audi legnagyobb vívmánya az autógyártásban, valószínűleg rávágja: a quattro. A négy kerék állandó hajtása már a legendás konstruktört, Ferdinand Porsché is foglalkoztatta, de a szériaérett megoldást csak Porsche unokája, Ferdinand Piëch találta meg, aki az Audi fejlesztési igazgatójaként valami teljesen újat keresett – s végül az állandó összerékhajtással állt a világ elé az 1980-as Genfi Autószalonon. A quattro hajtással gyorsításkor hatéko-



nyabb a vonóerő-átadás, kedvezőbbek a menetdinamikai adottságok, kiváló tapadása pedig magas fokú biztonságot eredményez. A quattro életre kelti az autót, a legtöbbet hozza ki belőle, és hihetetlen teljesítményekre teszi képessé, ahogy azt a klasszikus 1986-os síugrósáncos reklám és minden hétköznapi vezető bizonyítja.



1984



2000



2009

1914 August Horch és az Audi Typ C, a legendás osztrák alpesi futamon aratott győzelem után 1953 Az utolsó, Ingolstadtban készített Horch-modell 1971 A négyhengeres, 55 lóerős Audi 60 L 1984 Az Audi quattro átveszi az uralmat a ralisportban 2000 Az Audi R8 sorozatban három évig nem talált legyőzőre Le Mans-ban 2009 Az Audi TTRS

Persze a fenti autórajongó említhette volna a TDI-t is, hiszen a közvetlen befecskendezésű dízelek technikáját az Audi konstruktöreinek sikerült a személyautókra adaptálni. A TDI-motort egy Audi 100-asba építve, az 1989-es Frankfurti Autószalonon tárták a nagyközönség elé. Az öthengeres, 120 lóerős turbófeltöltésű konstrukció egy egész motorcsalád alapjául szolgált, amelynek tagjai a gazdaságosság és a járáskultúra tekintetében semmilyen

számos felületi lemez alkatrész – például az ajtók és fedelelek – szerepel teherviselő elemként. Ezeknek a rendkívül kemény alumíniumlemezeknek köszönhetően az alumíniumkarosszéria kimagaslóan szilárd és ezzel törésbiztos, de ugyanakkor jelentősen könnyebb is.

A jövő elkezdődött

S hogy mit hoz a jövő? Biztosak lehetünk benne, hogy az Audi mérnökeinek már

erről is határozott elképzeléseik vannak. Ahogy Rupert Stadler mondta a 100 éves ünnepségen Ingolstadtban: „A cél mindig ugyanaz volt: győzni! Valami szokatlant tenni, ami messze megelőzi a korunkat, újítások egész sorával előállni, feltartóztatlanul haladni előre – de mindez csak úgy lehetséges, ha mindenki kivételes erőfeszítéseket tesz egy kivételes csapat részeként.” [...] Ezért tovább csiszoljuk az Audi márka karakterét – a terméken túlmutatóan is – hogy ezzel összetéveszthetlenné tegyük a márkát. Szenvedélyessé, temperamentumossá és magabiztossá, amelyet figyelmesség és az ügyfelekkel szembeni segítőkészség és valamennyi munkatársunk barátságos viselkedése jellemez odakint a partnereinknél is.”

A márka 100-ik születésnapjára rendezett ünnepségen Rupert Stadler, az AUDI AG igazgatótanácsának elnöke mondott beszédet

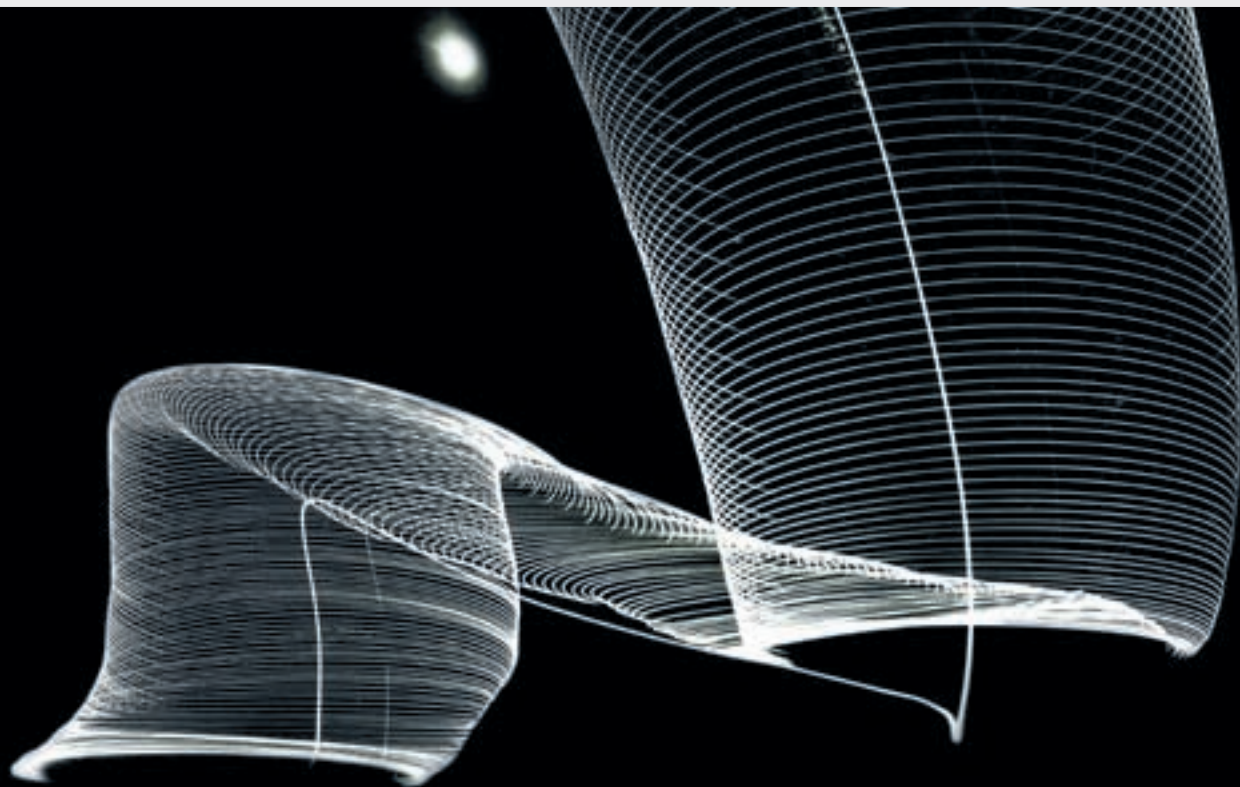


„Ezért tovább csiszoljuk az Audi márka karakterét – a terméken túlmutatóan is – hogy ezzel összetéveszthetlenné tegyük a márkát.”

összehasonlításban sem vallanak szégyent: az új 3.0 TDI clean diesel már most teljesíti a 2014-ben hatályba lépő EU 6 emissziós követelményeket.

Vagy ott van az Audi Space Frame (ASF) technológia, mely 1993 óta az Audi egyik védjegye. A nagy szilárdságú alumínium vázszerkezetben





Esterházy Péter

Mozgató erőtlenség

Kicsit bővebben

Van az a mérsékelt minőségű vicc még az ancien regime-ből, hogy tessék mondani, milyen ez a szocialista rendszer? Jó. Lehetne ezt egy kicsit bővebben kifejtetni? Nem jó.

Itt, most tulajdonképpen ezen „igen” és „nem” közti ingoványos talajon mozgunk. Matematika szakot végeztem, és ugyan már nem vagyok matematikus (ha voltam egyáltalán valaha), de arra még emlékszem, hogy komoly ember tudja, miről beszél, ismeri a tárgyát, megvannak a pontos szempontjai, ami szerint beszél és így tovább, vagyis tulajdonképpen a tudás, a különféle tudások igen-jével leírható a helyzet.

Már az is homályos dolog, hogy mi az irodalom, nem is feszegetném, csak el-

mesélem az erre vonatkozó kedvenc anekdotám, amelyet ilyenkor, ha nekem szegeződik ez a kérdés, mintegy menekülésként el szoktam mesélni. Egy afféle irodalmi konferencián a nekem rendelt tolmács nagyon tudott spanyolul, ami jó volt, mert ott spanyolul beszéltek, de az irodalomról halvány dunsztja se, akárha nekem a tehéntermesztésről beszélnének. Az előadó épp vidám dolgokat mondhatott, mert körülöttem döltek a nevetéstől. Mit mond? – kérdem. Várjon, figyelek, majd később. Megint hallom, hogy Kafka és bruhaha. – Mit mond? – Majd később. Ez így ment végig. Wittgenstein, Camus – és a felszabadult, orgiaszerű vihogások. Taps, szünet, várakozón a tol-

mácsra néztem, fiatal egyetemista lány volt, aki szigorúan, mintegy megrovóan azt mondta: Igen. Azt hiszem, az irodalomról beszélt.

A lány nyilván nem is tudta, milyen pontos ez az „azt hiszem”.

Tudás és nem-tudás

Az írás (a regényírás) esetében tudás és nem-tudás sajátos viszonyban áll egymással, nem dühösen egymással szemben, de nem is mosolyogva kéz a kézben. Ennek az írásnak a címe is inkább csak provokatív, mint pontos. Mert egyfelől fontos fölhívni a figyelmet az erőtlenség szerepére, a hiány jelentőségére (lásd még a lehetetlenség mint az

Esterházy Péter

Író és esszéista. Az egyik legrégebbi magyar nemesi családból származik. 1974 és 1978 között matematikát tanult az ELTE Természettudományi Karán, majd a Kohó- és Gépipari Minisztérium Számítástechnikai Intézetében dolgozott. 1978-tól szabadúszó író. Az 1980-as években több évig élt Berlinben. Tagja a Deutsche Akademie für Sprache und Dichtungnak. Jelenleg Budapesten él családjával.

Fő művei: Fancsikó és Pinta (1976), Termelési-regény (1979), Ki szavatol a lady biztonságáért? (1982), Fuharosok (1983), Kis Magyar Pornográfia (1984), A szív segédigéi (1985), Bevezetés a szépirodalomba (1986), Hrabal könyve (1990), Lefelé a Dunán (1992), Egy nő (1995), Harmónia caelestis (2000), Javított kiadás (2002), Utazás a tizenhatos mélyére (2006).

Kitüntetések, díjak (válogatás): Kossuth-díj (1996), Osztályi állami díj az európai irodalomért (1999), Vilencia-díj (Szlovénia, 1998), Herder-díj (2002), A német könyvszakma békédíja, Pro Európa-díj (2004), Manes Sperber Irodalmi Díj (Ausztria, 2009)



egyetlen lehetséges, vagy másképpen mondva: az irodalomban minden lehetséges, csak nem lehet tudni, mi a minden), de az erőtlenség önmagában kevés, igen is kell az erő, a teremtés az erő aktusa is. Szokták mondani az írói vagy általában a művészi tevékenységre, hogy egyfelől teremtés, illetve hogy másfelől olyan, mint az anyaság. Ezek egymásnak elmentmondó metaforák, vagy legalábbis az alkotás más-más arcát hangsúlyozzák, mindenesetre jellemző és megjegyzendő, hogy az innét extrapolálható Teremtőre hiba volna minden további nélkül magunkat rábízni, és nem biztos, hogy szeretnék egy ilyen anya gyereke lenni.

Sokszor vágyom az ún. tisztességes szakmák után. Vagyis hogy az embernek vannak képességei, ezeket szépen fejleszti, azaz tanul, megtanulja a szakmáját (mert az megtanulható!), ott azután folyamatosan fejlődik, figyeli és követi a változásokat, és így egyre jobb szakember lesz. Például egy pék. Vagy autószerelő. (Régebben a kedvenc szakmámat, a szakácsságot is említettem, de egy szakács ismerősöm ezt kikérte magának, mondván az igazi főzés az olyan, mint a művészet... Nem vitáztam vele, nem volt valami jó szakács...)

Az írás sosem adhatja meg ezt a biztonságot, és talán nem is volna jó, ha megadná. A kizárólag tudásra épülő írás nem más, mint rutin. A tudatlanság önmagában csak tudatlanság; ha ez a fundamentum, az a dilettantizmus. Majdnem negyven éve ülök az íróasztalomnál, ez alatt sok mindent megtanultam, többet tudok, tapasztaltabb vagyok, mint 1972-ben, amikor elkezdtem írni az első könyvem, a Fancsikó és Pinta történeteit. Igen ám, de kevesebbet is tudok, van, amit akkor tudtam, és most már nem tudom, és van, amit most tudok, és akkor nem tudtam. Hiába a profizmus, az írás mindig, hogy romantikusan fogalmazzak, hálónélküli ugrás.

Amikor a Harmonia caelestis-t írtam, több történelmi munkát is el kellett olvasnom. Pontosabban: úgy éreztem, hogy el kell ezeket olvasnom. Lassan elég jól el is igazodtam ott a XVII. század környékén, körülbelül úgy, ahogy egy tehetségtelen, de azért szorgalmas történész. De ennek is örültem, mert

egy író mindig megőrül annak, ha végre valahára tud valamit, hisz az eddig elmondottakból is látszik, hogy ő leginkább nem-tudásokból áll össze; nem szociológus, nem filozófus, nem tudós, nem pap, még csak nem is nyelvész. Azonban azt kellett látnom, hogy ezt a historikus tudást, amely egy családre-

gény írásához nélkülözhetetlennek tetszett, közvetlenül nem tudom fölhasználni. Hanem mintegy el kellett felejtennem a tanul-
takat, és a fantázia révén újra kitalálni a történetet, a történeteket. Mégse volt fölösleges, hogy beledolgoztam magam a

korba, mert a nem-tudásom, amiből elindult a fantáziám, éppen erre a tudásra alapozódott.

Vagyis az írás esetében valahogy egyszerre kell a tudást és a nem-tudást használnunk. Ugyanez a helyzet a bizonytalanság párosával. Egyszerre kell tudni kételytelenül magabiztosnak lenni, megalapozatlan és fontos döntéseket erőből, aggálytalanul meghozni (miért? csak!), megőrizve mindeközben a mindenre, így önmagunkra is kiterjedő kételyt. Erősnek, ro-

„Erősnek, robusztusnak lenni, és ugyanakkor törékenynek, fragilisnek.”

*„...ha sikerül
egy írás, abban
mindig több
van, mint amit
beletettünk.”*

busztusnak lenni, és ugyanakkor törekénynek, fragilisnek. – Hosszan lehetne a kudarc, a vereség művészetbeli szerepéről és fontosságáról beszélni. Én – egy ideig! – a nem-írást is írásnak tekintem, tehát ha egyik nap írok kemény munkával két oldalt, majd kemény munkával a következő nap ezt kihúzom, az két nap jó munka. Ha persze nagyon sokáig áll fönn ez a rémes, lenullázós egyensúly, az finoman szólva nem jó, vagy ahogy a költő mondja: szuboptimális. De amikor végre beindul a munka, mondjuk egy hét ilyen sivatagos, kudarcos munka után, az nagyon is épül erre a kudarcra, a sok meg nem írt, illetve megírt, de kihúzott mondat egy olyan elvégzett gondolati munkát, agymunkát jelent, amely nélkül nem lett volna lehetséges a továbblépés. Az írás általában nem a győzelem terepe. Egy kivétel van a világirodalomban: Goethe (tréfa!).

Ihlet

Van-e ihlet? Van!!! És mi az? Nem tudom.

Munka

Szándékosan rövidre vettem az előző alfejezetet. Én az írást legszívesebben egyszerűen munkának tartom. Így tekintek rá, így szervezem hozzá az életemet vagy az életmódomat. Ebben a legkevésbé sincsen művészi vagy költői, úgy dolgozom – Istenem, hányszor leírtam ezt már, és hiába tagadom, úgymint kihallatszik belőle egy kis büszkeség –, úgy dolgozom, mint egy bürokrata, egy hivatalnok, csak sajnálhatom, hogy nem kell munka előtt meg után bélyegeznem, annyira megvolnának elégedve velem a főnökeim. De hát nincsen főnököm, ami bizonyos értelemben a legrosszabb, nincs kit átverni, nincs kire hárítani a felelősséget.

Azt gondolom, hogy a munkából azt, amit tudni lehet, azt tudni is kell, de ha csupán arra épül az írás, amit tudunk, az kevés. Nem akarom ezt misztifikálni,

de ha sikerül egy írás, abban mindig több van, mint amit beletettünk.

Vidám

És hiába tudás, szorgalom, tehetség, soha nem lehet tudni, hogy ez a több végül is meglesz, hogy ott lesz a könyvünkben, soha. A reménykedésnek ez a szükségszerűsége tulajdonképpen vidám dolog. Ebben az összetett vidámságban születik az irodalom. <<<





Richárd Rozman
Audi Hungaria
személyügyi igazgató



Tudás-tudatosság

Egy repülőgép pilótája nemcsak kiváló repülési körülmények között képes vezetni a gépét, hanem rossz időben, esetleg turbulenciák között is, mert egy jól képzett pilóta minden helyzetre felkészült. Ezt a példát szoktam felhozni arra a mostanában oly gyakran feltett kérdésre: mennyire tud rugalmasan alkalmazkodni az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. munkaerő-állománya a változó piaci helyzet támasztotta követelményekhez? Azt mondhatom röviden, hogy jól.

Ez a rövid, határozott válasz a tudásra támaszkodik, hiszen a vállalatunk sikerességének egyik kulcsa munkatársaink tudása. A tudás, mellyel vállalatunk rendkívül rugalmasan tud bánni megváltozott gazdasági körülmények között is. A szakértelem, a tapasztalat, a rugalmasság és a rövid reakcióidő természetesen egy hosszú, tervezett munka eredménye. Ennek kiindulópontja az volt, hogy rendkívül jól képzett munkaerő állt a vállalat alapításakor rendelkezésünkre. Ezután a szükséges speciális szakmai ismereteket adtuk át munkatársainknak, akiket később is folyamatosan tovább képeztünk. Mérföldkö volt a szükséges szaktudás biztosításában, hogy kapcsolatot teremtetünk a régió oktatási intézményeivel. Ma számos közép- és felsőfokú végzettséget adó intézmény autógyártó-, illetve mérnökképzését támogatjuk, melyek a vállalattal egyeztetett képzési modul szerint képzik a szakembereket.

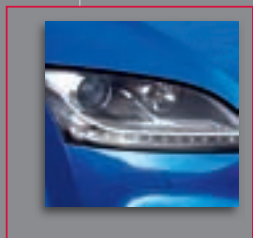
A 2009-es év jól példázza, hogy a tudás mellett mekkora jelentősége van a tudatosan felépített képzésnek és továbbképzési rendszernek. A személyügyi stratégiánk részét képező szisztematikus képzési rendszerünk lehetővé teszi, hogy a munkaerő-állomány egy részének átképzésével, a feladatkörök átcsoportosításával gyorsan és rugalmasan reagálhassunk megváltozott körülmények, elvárások esetén is. A céltudatosan képzett, átfogó ismeretekkel rendelkező munkatárs több területen alkalmazható, hiszen az ehhez szükséges tudásbázist már megszerezte, és csak a speciális ismereteket kell a motor-, jármű- vagy szerszámgyártó területen

elsajátítani. Mindezt úgy kell megvalósítani, hogy termékeink minősége továbbra is prémium-szint legyen, gazdaságosan előállított és vevőink legnagyobb megelégedését nyerje el.

A 2009-ben tapasztalt piaci megrendelések számának csökkenésével egyidejűleg a vállalat mind motor-, mind járműgyártó területein olyan gyártási és személyügyi intézkedéseket fogantatott a munkavállalói oldal képviselőivel közösen, melyekkel megőrizhettük munkahelyeink számát. Büszkéek vagyunk arra, hogy munkatársaink rendkívül céltudatos és elkötelezett emberek, akiknek a „piros kabát”, az összetartozás, az egy célért való közös munka élménye és az attraktív termékpaletta már önmagában vonzó.

A vállalat évről évre újabb fontos célokat tűz ki maga, így munkatársai elé, ezért szükségünk van az elhivatottságra és szenvedélyre. Ezek jelentik azt a többletet, amely a tudást kiegészítve még sikeresebbé, jobbá teheti a vállalat teljesítményét. A 2009-es évben az is egyértelműen megmutatkozott, hogy az Audi Hungaria mint munkaadó és munkavállalói milyen kiválóan tudnak együtt gondolkodni és a közös cél, a közös érdekek szerint cselekedni. Az együtt gondolkodással sikerült olyan gazdaságos megoldásokat kidolgoznunk, melyek a munkahelyek megőrzését biztosítják.

A tudás és a tudatosság olyannyira szerves része a vállalat működésének, ezen belül a személyügyi politikának, hogy – bízva tudásunk és munkánk minőségében – optimistán készülhetünk a következő év feladataira.



Audi TT RS

a Sportautó

Az Audi Hungaria győri üze-
me 2009 első felében megkezdte az
Audi TT család legsportosabb tagjá-
nak sorozatgyártását. A sportkocsi
„szíve” az FSI-technika és a turbófel-
töltés kombinációjával működő, 2,5
literes, 250 kW (340 LE) teljesítmé-
nyű öthengeres motor, amely ugyan-
csak Győrben készül. E különleges
erőforrás a quattro állandó összeke-
rékhajtással közösen rendkívüli me-
netteljesítményeket biztosít az Audi
TT RS számára, amely a kompakt
sportkocsik egyik leggyorsabb soro-
zatgyártású képviselője.

A 2,5 literes motor igazi kétarcú egye-
niség. A „pincétől a padlásig”, vagyis az
1.600 és 5.300 percenkénti fordulat-
szám közötti tartományon folyamato-

san rendelkezésre álló, 450 newtonmé-
ter maximális forgatónyomaték már
visszafogott vezetési stílus mellett is
kiemelkedő menetdinamikai képessé-
geket garantál. Segítségével az előzé-
sek szinte mellékes, könnyed rutinná
egyszerűsödnek. Komolyabb kihívás elé
állítva azonban az öthengeres aggregát
másik, immár a nyers erő jellemezte ol-
dalát is megmutatja. A motor akár
6.800-as percenkénti fordulat fölé is
könnyedén porgethető, miközben az
Audi-öthengerek enyhén rekedtesen
zengő, klasszikus torokhangján újra és
újra vérpezsdítő élményekkel szolgál.

A TT RS Coupé mindössze 4,6 más-
odperc alatt katapultál álló helyzet-
ből 100 kilométer/órás tempóra, a TT
RS Roadster esetében pedig e sprint

egy tizedmásodperccel igényel töb-
bet. Az elektronikus úton 250 kilomé-
ter/óra korlátozott végsebesség
mindkét változat esetében csupán
merő formalitás, az Audi kívánságra
készséggel 280 kilométer/óra emeli
a határt. A Coupé mindemellett átlag-
osan mindössze 9,2 literrel is meg-
elégszik 100 kilométerenként (Roads-
ter: 9,5 l/100 km) – a magas fokú
dinamika és gazdaságosság az Audira
oly jellemző ötvözetének újabb kiváló
példájaként.

A bivalyerős öthengeres erőforrás
kompakt felépítésű és rendkívül
könnyű is egyben. Nagyméretű tur-
bófeltöltője 1,2 bar relatív töltőnyo-
mást állít elő, az összesűrített leve-
gő hőmérsékletét töltőlevegő-hűtő



Frank Dreves
Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.
Felügyelőbizottságának elnöke, az AUDI AG
termelésért felelős igazgatótanács tagja

Kompromisszumok nélkül...

Autóinkat és valamennyi gyártási folyamatunkat megalkuvást nem ismerő minőség jellemzi. A tökéletesség élménye, amelyet valamennyi Audi modellünk képvisel, rendkívül alapos és részletekbe menően precíz munka eredménye. Minden munkafolyamatnál nagy figyelmet fordítunk a pontosságra.

A Győrben gyártott motorok is a legmagasabb műszaki színvonalat és a tökéletes megmunkáltságot képviselik. A legkisebb motoroktól egészen a nyolc-, tíz- és tizenkét hengeres motorokig minden aggregát az Audi technológiai téren betöltött vezető szerepéről tanúskodik és eleget tesz a legmagasabb minőségi követelményeknek.

Az 1998 óta Győrben készülő TT-modellek, exkluzív formavilágukkal, valamint kiváló minőségű anyagokból készül és precízen kidolgozott designelemeikkel kivívták az ügyfelek lelkesedését. Mindez azoknak a munkatársaknak köszönhető, akik úgy, mint itt Győrben is, odaadással és szakmai tudással végzik a munkájukat. „Középpontban az ember”, ez az én személyes hitvallásom. Csak így érhető el a legmagasabb fokú precizitás és a kompromisszumok nélküli minőség.

mérsékli. A bal oldali kipufogó-végcső visszacsapószelepet is tartalmaz, amely – ha az Audi TT RS pilótája megnyomja a középkonzol sportkapcsolóját – még teltebb és intenzívebb hangzsról gondoskodik, miközben a motor gázadási reakciói még érzékenyebbé válnak.

fokú karosszériamerevségben is fontos szerepet játszik.

Egy-egy túra a kanyargós hegyi úton, vagy néhány kör a versenypályán azonnal testközelből is átélhetővé teszi a kiemelkedő menetdinamikai és irányíthatósági tulajdonságokat. A TT

ségeket rendkívüli képességei felől, amelyekről orrán, oldalnézetén, illetve farkialakításán egyaránt markáns módosítások tanúskodnak. A rögzített hátsó szárny helyett önműködően kiemelkedő légterelő is rendelhető. Az alapvetően fekete tó-



A teljesítmény-tömeg arány szintén kiemelkedő: mivel a 340 lóerő a TT RS Coupé esetében mindössze 1.450 kilogrammot mozgat, értéke csupán 4,3, míg a TT RS Roadster (1.510 kilogramm) változatnál 4,4 kilogrammra adódik lóerőnként. E kiváló adatok nagyban köszönhetőek az extrém könnyű karosszériának is, amelynek első része az Audi Space Frame (ASF) technológiával jórészt alumíniumból, míg hátulja acéllemezéből készül. A különböző anyagfajták ezen innovatív kombinációja az első és a hátsó tengely közötti optimális tömegelosztás pontos kialakítását is nagyban elősegíti, miközben a kiemelkedő irányíthatósági tulajdonságok egyik alapfeltételeként megjelenő, legmagasabb

RS szinte „kanyarra éhesen” érkezik az ívre, hogy azután kifinomult visszajelzésekkel szolgáló fogaslécés szervokormányára révén rendkívüli pontossággal irányíthatóan, a tempós fordulón is már-már sztoikus nyugalommal haladjon át. A kanyarokból kigyorsítva a quattro állandó összkerekhajtás gondoskodik a hatalmas vonóerő átadásáról az útfelületre, ahol egyes vetélytársak két hajtott kerekükkel csupán küzdenek a megfelelő tapadásért. A hatfokozatú, manuális sebességváltó sportosan szűk fokozatosztásával és precízen vezetett váltókarjával harmonikusan illeszkedik a hamisítatlan, szintiszta dinamika stílusába.

Az Audi kompakt sportgépe már pusztá megjelenésével sem hagy két-

nusú utastér különleges megoldásai között a bőr- és Alcantara-bevonatú sportülések, a csiszolt alumínium díszítőberakások, a töltőnyomás- és olajhőmérséklet-jelző, valamint a köridők mérésére szolgáló különleges műszer is megjelenik. <<<<

Audi TT RS

A TT RS Coupé álló helyzetből 4,6 másodperc alatt éri el a 100 km/ó sebességet, a Roadster 4,7 másodperc alatt. Mindkét verzióval 250 km/ó-nál szabályozták le a végsebességet, ám ez kívánságra 280 km/óra is növelhető. A maximális forgatónyomaték 450 Nm, amelyet 1600 és 5300 fordulat/perc alatt ér el, ez gondoskodik a megfelelő leszorító erőről. Rádadásul a TT RS Coupé mindössze 9,2 liter üzemanyagot fogyaszt 100 kilométeren (a Roadster 9,5 liter!) – ez egy újabb bizonyíték az Audira jellemző dinamizmusra és hatékonyságra. Az Audi TT RS a Coupé kategóriában megkapta az Auto Bild „Az év sportautója 2009” díjat is.

Audi öthengeres motor

A történet



2,5 literes, öthengeres TFSI®-Motor
2.480 cm³
250 kW (340 LE) / 5400–6500 1/min
450 Nm (340 LE) / 1600–5300 1/min



Az Audi TT RS 2,5 literes, öthengeres aggregátja immár igen gazdag hagyományokra tekinthet vissza, az Audit a nyolcvanas években egyenesen „öthengeres márkaként” is emlegették. Az öthengeres konstrukció annak idején is kifejezetten innovatív koncepciónak számított, egyben a lendületesen feltörekvő négykarikás márka számára is ideális megoldásnak bizonyult. Az újszerű technika a négyhengeres erőforrások gazdaságosságát a hathengeresekre jellemző rendkívül kulturált járással ötvözte, mégpedig csekély tömeg és kompakt beépítési méretek mellett. Az új öthengeres aggregát így még az első tengely előtti hosszirányú beépítéshez is kellően rövidnek bizonyult.

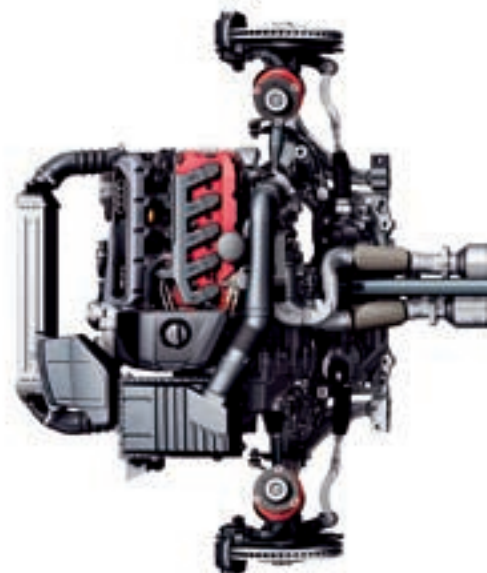
Az öthengeres erőforrás konstrukcióját tekintve is igazi egyéniség. A főtengety 144 fokos forgattyú-elékelési szöge mellett a gyújtási sorrend 1-2-4-5-3, azaz felváltva következik a munkaütem a közvetlenül szomszédos, illetve az egymástól távolabbi hengerekben. Ennek eredményeképpen a motor egészen egyéni ritmus szerint, s hasonlóan egyedii, kissé „rekedtes” hangzással jár, amihez a jellemző szívászajok és természetesen a nagy gonddal hangolt kipufogó is hozzájárul. E sajátos „torokhang” azután az Audi karakteres tónusaként a versenysport világában és az utcán egyaránt a márka akusztikai emblémájává vált.

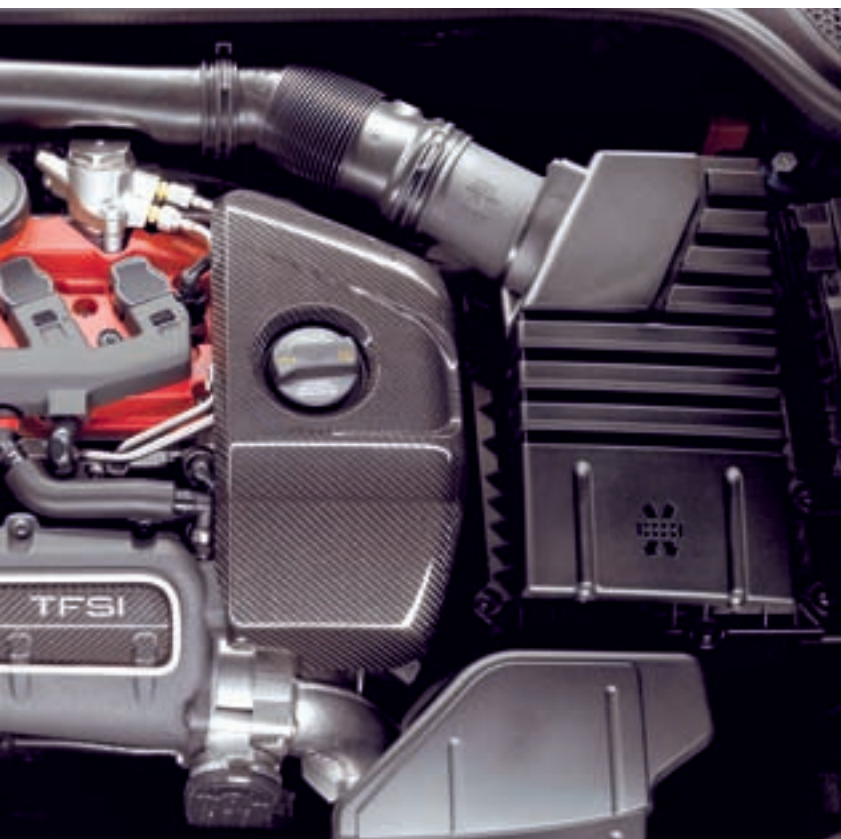
Az öthengeres motor 1977 tavaszán az Audi 100 SE modellben mutatkozott be, a benzinbefecskendezés táplálta konstrukció 2,1 literes összlökettérfogatából 100 kW (136 LE) teljesítményt produkált. A család azonban rohamosan bővült, s 1978 őszén a korszerű 51 kilowattos (70 LE) atmoszférikus dízel következett, majd egy évre rá az Audi



200 5 T orrában 125 kW (170 LE) teljesítménnyel az első turbófeltöltésű öthengeres benzines konstrukció is megtarthatta premierjét.

A „downsizing” elve – amely célzottan feltöltési eljárásokkal váltja ki a hengerűrtartalom növelését – már 30 esztendeje is tekintélyes erőt és magas fokú gazdaságosságot biztosított az öthengeres aggregátok számára, amelyek 1980-ban, az Audi quattro sorozatban már abszolút csúcshangban jelentek meg. Teljesítményük kezdetben is elérte a 147 kilowattot (200 LE), ám az 1984-es exkluzív Sport quattro motorházfedele alatt dolgozó 20 szelepes konstrukció már nem kevesebb,





Audi öthengeres

Az öthengeres motorok az Audi DNS-ei közé tartoznak. Az öthengeres, benzines erőforrásoknak ugyanis régi hagyományai vannak az Audinál: a 80-as években ezzel a motorral gyorsított autók, mint például az Urquattro a verseny élén voltak. Az Audi most ezt a vonalat folytatja. Az új fejlesztésű motor, amelyet a közvetlen-benzinbefecskendezésű FSI technológiával kombináltak, kompromisszumok nélküli sportautóvá teszi a TT RS modelleket. Az Audi TT RS-ben lévő öthengeres-turbó egy valódi, csúcsteljesítményű motor.



mint 225 kilowattot (306 LE) produ-
kált – immár a nyolcvanas évek igazi
sztármotorjaként.

Az Audi öthengereseit megbízható-
ságuk és a menetteljesítmények te-
kintetében is kiemelkedő képességek
jellemzték. E kiváló adottságaikat a
rali-világ bajnokságon is igazolták,
ahol az Audi a pilóták és a konstruktő-
rök bajnokságában egyaránt két-két
alkalommal végzett az élen. Verseny-
sportbeli karrierjük csúcspontjait
ugyancsak két, már-már extrém ver-
sénygép fémjelzi. A Sport quattro S1
– amellyel 1987-ben Walter Röhrl az
amerikai egyesült államokbeli Pikes
Peak (USA) hegyversenyén diadal-

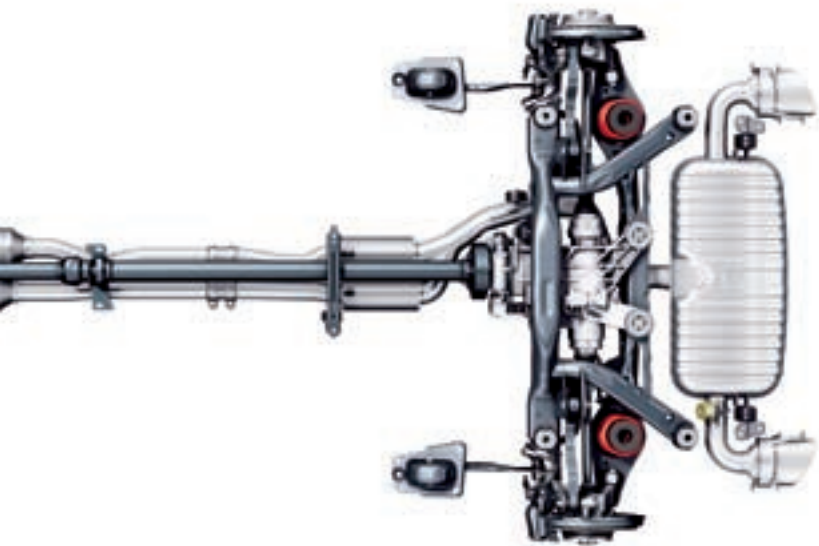
maskodott – mintegy 440 kilowattot
(600 LE) küldött a négy kerék felé,
míg az Audi 90 modellt idéző IMSA-
GTO túraautó 1989-ben nagyjából
530 kW (720 LE) teljesítménnyel állt
rajthoz az Egyesült Államokban –
mindössze 2,2 literes motorral.


A sorozatgyártásban az Audi folya-
matosan bővítette öthengeres ben-
zinmotorjai kínálatát, amelyek így
már 1,9 és 2,3 liter közötti összlöket-
térfogatú változatokban sorakoztak a
palettán. A benzinesek körében álta-
lánossá vált az üzemanyag-befecsken-
dezés, a hármas hatású katalizátor és
a hengerenként négy szelepes techni-
ka, míg a dízelek számára a márka a

technikatörténet egyik legjelentő-
sebb fejlesztésével állt elő – bemutat-
kozott az első TDI E 2,5 literes, high-
tech dízel aggregát 1989 nyár végén
tartotta premierjét.

Öthengeres erőforrásai kétségkí-
vül jelentősen hozzájárultak az Audi
sikereihez, illetve „A haladás techni-
kája” fejlődéséhez. A népszerű tech-
nikát végül a kilencvenes évek köze-
pén a V6-os motorok generációja
váltotta fel, ám a végső „csattanó”
természetesen nem maradhatott el.
Erről az 1994-es RS 2 nem kevesebb,
mint 232 kilowattal (315 LE) gon-
doskodott, s az igényes és sokoldalú
Avant karosszéria alatt rejtőző nagy
teljesítményű sportkocsi egyben új
kategória alapítójává is vált.

A soros, öthengeres motorok siker-
történetét immár az Audi TT RS erő-
forrásaként 2009-ben a győri Audi
Hungaria írja tovább. Az új konstruk-
ció teljesítménye 205 kW (340 LE), s
álló helyzetből mindössze 4,6 má-
sodperc alatt gyorsítja 100 kilomé-
ter/órás tempóra az Audi sportmo-
delljét. A 2,5 literes öthengeres
TFSI-motor rendkívül kompakt fel-
építésű. Hosszúsága csupán 49 centi-
méterre adódik, s ezzel kiválóan al-
kalmassá a TT RS orrában kialakított
keresztirányú beépítésre. <<<<





Beton és fény, azaz robusztus szilárdság és testetlen légiesség. Egymástól látszólag igen távol álló vagy talán még inkább ellentétes fogalmak. Vagy lehet, hogy mégsem? Ami biztos: Losonczi Áron fényáteresztő betonja a Time szerint 2004 legjelentősebb találmánya lett.

Az innováció nagykövete

Losonczi Áron találmánya mértéktartó megfogalmazás mellett is világraszóló. Az áttetsző beton, azaz a LiTraCon (Light Transmitting Concrete = fényáteresztő beton) a maga nemében páratlan, és mint ilyen, hamar nemzetközi érdeklődést keltett: Japánban, az Egyesült Államokban és Európa több nagyvárosában is megtekinthetők azok a különleges építmények, amelyek egyediségét a felhasznált építőanyag, azaz a fényáteresztő beton adja. Egy ilyen terméktől minimum azt várnánk, hogy alkotóját kétmedencés, tenispályás luxusingatlanban látjuk viszont, Losonczi Áron azonban egy alföldi tanya fogad bennünket, ahol a fehérre meszelt házfalaktól a kapuban csaholó puliig minden nagyon otthonos, józan és barátságos, és ahol még nyomokban sem utal arra semmi, hogy a falakon túl egy olyan anyag előállítása folyik, amely alap-

jaiban változtathatja meg az építésze-tről alkotott elképzeléseinket.

Tudatos kreativitás

A kifejezetten egyszerűnek tűnő eljárás persze bárkinek eszébe juthatott volna. Mint minden, ami zseniális, ez is roppant könnyűnek látszik – utólag. Ahhoz, hogy a beton áttetszővé váljon bizonyos körülmények között, csupán annyit kell tenni, hogy a fényt át nem eresztő anyaghoz valami fényáteresztőt kell adni, példának okáért üveget. Hogy miért nem gondolt erre korábban senki?

– Már történtek kísérletek arra, hogy a betont valamilyen módon áttetszővé tegyék, azonban ezek a megoldások nem jelentettek valódi áttörést – meséli Áron. – A legáltalánosabb módszer szerint a beton-szerkezet teljes vastagságán átfutó transzparens anyagot használtak, üveget vagy műanyagot, azonban

ezek nem váltak a beton szerkezeti részévé, és a felület megvilágítása nélkül is jól láthatóan elkülönültek tőle. A Litracon esetében más törté-nik. Optikai üvegszálakat keverünk a betonba, melyek hajszálvékony méretük miatt inkább egyfajta adalékanyagként funkcionálnak, így a beton homogén marad, szilárdságából nem veszít, megvilágításkor pedig átengedi a fény 3%-át.

Miközben találmányáról beszél, rögtön mutat is néhány példát. A cég irodájában vagyunk, ami nem más, mint a nagyszülőktől örökölt régi tanyasi ház egyik szobája. Az egyik falon, hatalmas polcrendszeren ott állnak a Litracon-ért kapott díjak és az üvegbetonból készült számos mintapéldány. A hátulról megvilágított betondarabok zavarba ejtő kontrasztot képeznek az ősi házzal és a hatalmas nyitott ablakon keresztül szinte beömlő tikkasztóan meleg alföldi nyárral. Áronnak azonban mindez



természetes és könnyedén ötvözi egymással ezt a két világot. Csongrádon nőtt fel, majd az iskolák elvégzése és egy svéd ösztöndíj után visszatért szülővárosába. Mivel szinte minden ügyét telefonon és interneten keresztül intézi, nem is érzi szükségét annak, hogy máshol éljen. Mint mondja, sehol sem találna ilyenfajta szabadságot, és valóban, ahogy körbenézek, azonnal egyetértek abban, hogy ennél inspirálóbb környezet nemigen létezhet számára.

– Félig-meddig kényszerből vagy inkább szükségszerűségből találtam ki a fényáteresztő betont – mondja mosolygva, mikor az ötlet megszületéséről érdeklődöm. – Az egyetem után választhattam, hogy beülök egy tervezőirodába, vagy esetleg szerzek egy ösztöndíjat és megpróbálok valami mást csinálni. Svédországban akadt erre lehetőségem, így volt két évem, hogy kifejlesszem az ötletet, amivel az ösztöndíjat megpályáztam.

A találmány pedig működött, mégpedig azonnal. Az első kísérlet pontosan úgy sikerült, ahogy Áron azt eltervezte, hiszen, mint szerényen állítja, csupán az eljárás és a hozzáadott üvegszálak arányát kellett meghatározni. Mivel rendkívül finom méretű az adalékanyag, így egy négyzetméteren mintegy 20 millió párhuzamosan futó szál található, ami a beton teljes tömegének csupán 5%-a. Bár pusztán kavicsból, homokból, cementből és vízből ké-

szül, a Litraconhoz különlegesen jó minőségű betont használnak, melyben az üvegszálak mátrixot alkotva, pontonként továbbítják a fényt, elvileg akár 20 méteres vastagságig is.

– Jelenleg 30x60 centiméteres darabokat tudunk előállítani, de ha sikerül megegyeznünk egy nagyobb céggel, akkor természetesen változni fog a helyzet. A cél is mindenképpen ez, hiszen egy alföldi mikrovállalkozás számára az ötlet értékesítése jelentheti az igazi megoldást. Hogy mekkora az a mikro Áron számára, akkor döbbenek rá, amikor elmondja, hogy csupán háromfős a csapat, és a kísérletezések is gyakorlatilag a „családban maradnak”.

– Ezt a darabot például a párommal készítettük ketten – mondja, miközben le-

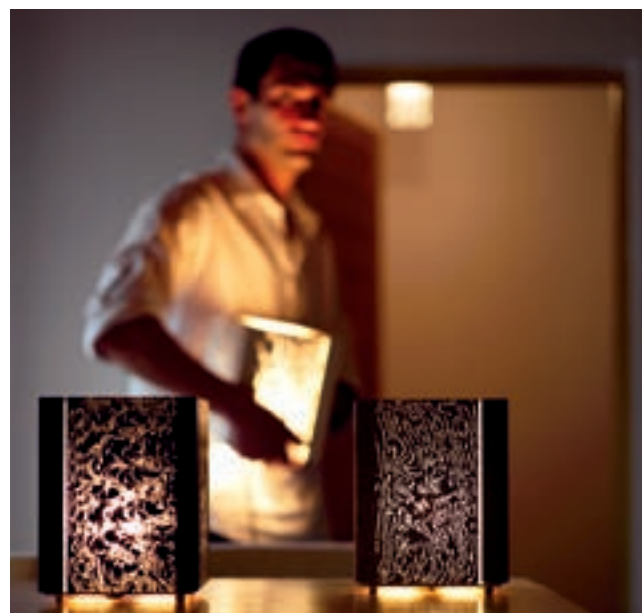
vesz a polcról egy kisebb mintadarabot és a fény felé tartja. A betonban tökéletes szabályossággal villanak fel az apró fénypöttyök, míg más darabokban csíkokat vagy márványos mintát fedezek fel. – Egyszerűen leültünk és elkeztük a műanyag szálakat egymás után befűzni egy keretbe. Mivel ez elég sokáig elartott, volt néhány vitánk is közben – mondja mosolyogva, majd folytatja: – Ahogy ezzel elkészültünk, kiöntöttük

betonnal. Ez egy-egy dolog volt, de például a márványos mintákat sokkal egyszerűbben csináljuk. Az üvegszálak a beton mozgásából adódóan elmozdulnak, így lesz

ilyen szép rajzos a felület és ennek köszönhető az is, hogy minden egyes darab tökéletesen egyedi.

„az üvegszálak mátrixot alkotva, pontonként továbbítják a fényt”

Losonczy Áron
A 32 éves, Csongrádon élő építész és feltaláló tanulmányait a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Építész-mérnöki Karán végezte, majd posztgraduális képzésen vett részt a stockholmi Kungliga Tekniska Högskolan Építész Karán. Itt fejlesztette ki a fényáteresztő betont, melyből végül 2003 szeptemberében állítottak ki először egy ember nagyságú darabot a Svéd Építészeti Múzeumban. Számos díj és elismerés birtokosa, találmányát a Time magazin 2004-ben az év legfontosabb felfedezésének nevezte



Üveg vs. műanyag

Az üvegszálas találmány mellett tehát már itt az új, a Litracon pxl is, amely műanyag szálakkal készül. A transzparens műanyag szálak pixelszerűen helyezkednek el a betonban, innen származik a termék neve. Laikusként elsőre azt mondanám, hogy ugyanolyan különleges, mit elődje, de ahogy kézbe

„valódi értékeket ötvöz, így a világ bármely pontján megállja a helyét”

veszek egy darabot, azonnal markáns különbségeket fedezek fel rajta.

– A prémiumkategóriát továbbra is a Litracon képviseli majd, hiszen megjelenésében sokkal szebb és kifinomultabb, a pxl viszont egészen más előnyöket tud felmutatni. A gyártása körülbelül tizedannyiba kerül, mivel nem üvegszállal készül, és a technológia is más, így akár négyméteres darabokat is elő tudunk állítani belőle. Az üvegszálas anyag drágább, ezért felhasználási köre is szűkülhet, de például logókhoz bármelyik anyagot fel tudjuk használni – mondja Áron, miközben az iroda falán lévő darabok felé mutat. – Ilyen megrendelések esetében vagy egyszerű maszkolással dolgozunk, azaz a megvilágított felületet vonjuk be valamilyen fényt át nem



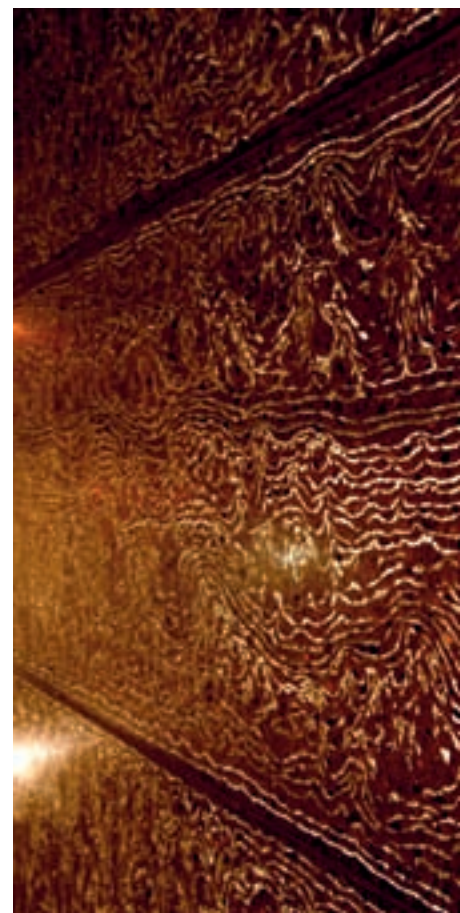
eresztő anyaggal, vagy az ellentétes oldalon hozunk létre egy homokfúvott felületet. Az így kapott ábra vagy felirat, megvilágítás nélkül is látszik, csak sokkal halványabban.

Magyarországon először Komáromban az Európa-kapu tervezésénél használták fel a Litracon, azóta pedig a pécsi ókeresztény sírkamrák bejáratát és a budapesti Corvinus Egyetem fogadópultját is ebből az anyagból alkalmazták meg a megrendelők. A termék egyelőre eladni látszik önmagát, hiszen külföldről gyakorlatilag folyamatosan érkeznek a megrendelések: a tokiói Mont Blanc üzletében egy belső fal, a párizsi Magyar Nagykövetségen pedig recepcióspult épült belőle. Az egyik legjelentősebb és legizgalmasabb megrendelés az Egyesült Államokból érkezett, ahol a Louisiana állambeli veterántemetőben emlékmű épült Litracon felhasználásával.

A legújabb ötlet a Litra cube, azaz a fényáteresztő betonból készült lámpa, amely több színben is megvásárolható. Ezt már Áron saját birodalmában, a régi pajtából átalakított lakásban csodáljuk meg. A tiszta, egyszerű forma modernségében sem hat idegenül ebben a hagyományörző, magyar környezetben. Összeolvadnak itt a jelen sikerei, a jövő ígérete és a múlt öröksége. Kicsit olyan ez a termék, mint a feltalálója: valódi értékeket ötvöz, így a világ bármely pontján megállja a helyét.

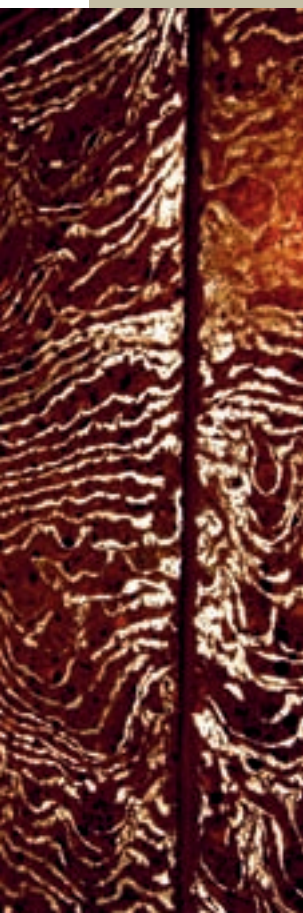
Ahogy búcsúzunk, a puli lelkesen ug-rál körülöttünk, miközben a fűvön ke-

resztül a kapu felé tartunk, bennem pedig ismét tudatosul, hogy milyen mértékű kreatív energia és őserő árad ebből az egyszerű tájból és életmódból. Losonczi Áront 2009-ben a Kreativitás és Innováció Európai Évének nagykövetévé választották, termékei pedig az egész világon képviselik azt az újjító szellemet, melyet különös módon legjobban egy minden külsőséget nélkülöző környezet táplál.

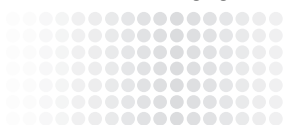




Díjak, elismerések
iF Design Award (2008)
LEAF Award (2006)
red dot: best of the best (2005)
Designpreis – jelölés (2006)
Venture Cup East Sweden (2003)
Excitera Innovation Challenge (2003)
Ernst & Young „Merész újító” díj (2008)
Pro Urbe Csongrád (2005)



Achim Heinfing
Audi Hungaria,
termelésért felelős igazgató



Innovatív anyagok

Ki gondolná, hogy egy motor súlya csaknem egy kilogrammallyal csökkenthető pusztán azzal, ha valamennyi acélcsavart alumíniumcsavarra cseréljük?

Hogy ennek mi a jelentősége, azt mindannyian tudjuk: környezetbarát termékek gyártása, ez az, ami ma mindannyiunkat foglalkoztat. Felelősek vagyunk a bolygónkon rendelkezésre álló források kíméletes felhasználásáért, a holnap világára és a gyermekeink jövőjére való tekintettel. Ez áll annak a háttérben is, hogy az Audi különösen nagy hangsúlyt fektet a fogyasztás és a károsanyag-kibocsátás csökkentésére. Az Audi technológiai újításai élen járnak a motorok méretcsökkentése (downsizing), a súrlódási veszteségek csökkentése és a súlycsökkentés területén. A gazdaságosság tekintetében egy átfogó koncepciót követünk, mely magában foglalja a hagyományos belső égésű motorok további optimalizálását, valamint hatékony, új technológiák bevezetését.

Mit és hogyan érhetnek el a szakemberek a motorgyártás terén? Az Audinál a fejlesztés a legapróbb részletekre is kiterjed. Egy motorgyártó három helyen avatkozik be az anyag körforgásába: alapanyagra van szüksége a motor kialakításához, amely majd üzemanyagot fogyaszt, és káros anyagokat bocsát ki. Ez a három tényező egy rendszert alkot, ahol a következő alapszabály érvényes: Minél nehezebb egy jármű, annál több üzemanyagra van szüksége a haladáshoz és minél több üzemanyagra van szüksége, annál magasabb a károsanyag-kibocsátás.

Az 1930-as évek óta csaknem megduplázódott a motorok teljesítménye és ezzel egyidejűleg majdnem felére csökkent a súlyuk. Példának okáért a személygépkocsik hengerfeje ma már kizárólag alumíniumból készül, miközben korábban ehhez a csaknem 2,5-szer olyan nehéz szürkeöntvényt használták.

Ahhoz, hogy egy motor súlyát csökkenthessük, egyrészt a felhasznált anyagok tömegét kell redukálnunk. Jó példa erre az ún. vékonyfalú öntvények használata. Ezen a területen az Audi a világon egyedülálló módon 4 mm-ről 3 mm-re csökkentette a motorblokk égéstér és víztér közötti falvastagságát. Ezzel 5-10 százalékos tömegcsökkentést sikerült elérni.

Másrészt az Audi már évek óta támogatja az új anyagok, mint pl. az alumínium, magnéziumötvözetek és műanyagok nagy szériákban való alkalmazását. A szakemberek szigorúan ügyelnek rá, hogy ezek az anyagok legalább azoknak a terhelési és minőségi követelményeknek eleget tegyenek, mint az addig használt anyagok. Példa erre a V6-CR-TDI motoroknál használt magnézium. Az olajteknőnél, szimeringházaknál és olajpumpáknál használt magnéziumnak köszönhetően 12 százalékkal sikerült csökkenteni az alkatrész súlyát.

A motorgyártásban egyre nagyobb jelentősége van a műanyagoknak, amelyek egyre többször váltják ki a fémeket. Már számos motorunkban megtalálhatók a műanyagból készült szívócsövek, szelepfedelekek, szimeringházak és vízcsövek. Meggyőződésem, hogy ezen a területen a jövőben további lehetőségeket tudunk kiaknázni, mint pl. a műanyagból készült olajteknő.

Egy autógyártó számára a művészet abban rejlik, hogy az erőt és a diamikát könnyedé és elegánsá alakítsa.



Polar IS

az Audi Hungaria
integratív stratégiáfolyamata



A világ és a piac gyors változásai ma egész más intézkedéseket követelnek meg a vállalatoktól, mint tíz évvel ezelőtt. Ez különösen érvényes az autóipar esetében.

Ha ma egy autóipari vállalat sikeres akar lenni és a legjobbak közé akar tartozni, akkor a víziójával harmonizáló stratégiát kell követnie, üzleti folyamatait stratégiaként kell kezelnie és azokat folyamatosan fejlesztenie kell. Ezt a fejlesztést támogatandó 2005-ben az Audi Hungaria bevezette

a PolarIS integratív stratégiáfolyamatot. Ez a folyamat évről évre fontos kérdésekre, témákra, illetve azok megoldásaira fókuszál.

A problémaköröket az egyes szakterületeken túlmutató „hosszú távú projektekben” dolgozzák fel. A PolarIS ehhez a gyakorlathoz kínálja a megfelelő fórumot. A stratégiáfolyamat lehetőséget kínál a dialógus-központú hálózatok kiépítéséhez és az eredmények minden menedzsmentszintre történő integrálásához.

A PolarIS egyben energiaforrás is a profi vezetőkből álló csapatok számára, aminek köszönhetően tisztán, felelősséggel és motiváltan vezethetik a vállalatot a sikeres jövő felé. A hosszú távú projektek mellett a



„A tanulási spirál következő szintje a tudásunk hasznosítása.”



PolarIS fórumok különösen fontos elemét képezik a stratégiai folyamatoknak. Ezek az élményértékű rendezvények az elmúlt négy évben más és más témák köré szerveződtek.

Így minden vezető személyesen is megtapasztalhatta a vállalat igényeit és átalakulását.

2009 nyarán az Audi Hungaria vezetői a rendezvény keretében a csapat-szellem megszületésének feltételeit kutatták. Arra keresték a választ, mitől képes egy csapat sikeresen együttműködni egy közös cél érdekében, mitől válik az egy bizonyos feladat végrehajtására kiválasztott sok individuum igazi együttműködő, egymást segítő csapattá.

Az idei program mottója így hangzott: „A változást lehetőségként kezelve, csapatszellemmel további sikereket elérni.” A négy gyakorlat teljesen más kihívást és tapasztalatot jelentett a csapatoknak.

A profi tűzoltók közreműködésével zajló tűzoltásnál az utasítások szigorú követése, a szerepek pontos felosztása és a bizalom állt a középpontban, a táncgyakorlatnál a menedzserek párhuzamokat fedezhettek fel az ütem és az összhang között. A kézilabdánál a taktika és a rendelkezésre álló erőforrások helyes kezelése került előtérbe. A negyedik gyakorlat, amelyen a csoportnak az egész menedzsment részére kellett vacsorát főznie, pontosan követte az Audi termelési rendszerének (APS) alapelveit: ütem, gördülékénység, húzóelv és tökéletesség.

Az idei fórumon a menedzsment nemcsak jól érezte magát, hanem olyan tapasztalatokat is szerzett, amelyeket át tudtak ültetni a munkájukba is.

A nyári rendezvényen kívül minden évben megrendezik az őszi fórumot is azzal a céllal, hogy értékeljék az év legfontosabb eredményeit és változásait, és hogy ezáltal a vezetők fogékonyabbá váljanak az elkövetkező kihívások és központi témák iránt.

A fórumok arra is szolgálnak, hogy fejlesszék az Audi Hungaria vezetői kultúráját és egyben új erőt, inspirációt és motivációt nyújtsanak a jövőhöz. <<<<

1989: A szabadság

stációi



A boldogságnak van egy olyan foka, amely már fizikailag érezhető. Az öröm terjed, eufóriává növekszik, és akarva-akaratlanul az is átéli, aki csak jelen van, de nem érintett a történésekben. Nem tud nem nevetni, fűlig ér a szája. Ez történt 1989. szeptember 10-én éjjel, amikor végre felemelkedett a sorompó a keletnémet állampolgárok előtt a magyar-osztrák határon, Hegyeshalomnál.

„A hír, hogy több száz menekültnek sikerült átjutnia, futótűzként terjedt Kelet-Németországban.”



A történelmi esemény 20-ik évfordulóján, a nemzetközi diplomácia jelenlétében számos ünnepi megemlékezésre került sor Magyarországon. Ebből az alkalomból a sopronpusztai emlékparkban, az áttörés helyénél felavatták Melocco Miklós új szobrát, amelynek létrejöttét az Audi is támogatta.



Akkoriban – mint a többi kelet-európai államban – egyetlen televízió, a közszolgálati működött Magyarországon, a sors kegye, hogy észak-dunántúli tudósítójaként hónapokon át átélhettem azt a folyamatot, amely a történelem e nagy pillanatához vezetett.

Magyarországon erjedni kezdett a szocializmus. Ennek a folyamatnak volt a csúcspontja az 1989. augusztus 19-én Sopronpusztán, az osztrák–magyar határon megtartott páneurópai piknik. A frissen megalakult ellenzéki pártok szervezték meg a közös, határok nélküli Európa eszméjét zászlajára tűző eseményt. Színpad, hangosítás, majálistokat idéző sátrak képe fogadott bennünket, az oda vezető úton pedig mindenütt DDR jelzésű Trabantok, Wartburgok bújtak a bokrok közt, a fák alatt, az erdei utakon. A két fővédnök, Habsburg Ottó (a páneurópai mozgalom lelkes híve) és Pozsgay Imre (akkor államminiszter) üzenetet küldött. A mintegy 1500-2000 résztvevő élvezettel szabdalta a szögesdrótot, amelynek eredetéről tanúsítványokat osztogattak a szervezők. A határőrmagaslesre gyermekek, felnőttek másztak fel, hogy szabadon lenézzenek onnan, ahonnan korábban őket figyelték a fegyveresek.

Egy másfajta láger

A programban határnyitás is szerepelt. Erről tudomást szereztek azok a kelet-németek, akik – vagy hatszázötvenen – elvegyültek a tömegben. Itt negyven évig nem járt civil ember, a határ egy lécekből tákoltszárnyas drótos kaput jelentett keresztben egy földúton. Ezen tört át az összegyűlt, szabad világba vágyó NDK-polgárok egy csoportja. Az áttörés talán legfelemelőbb pillanata számomra az volt, amikor egy

anya még magyar oldalon elejtette a gyermekét. Átsodródva kétségbeesetten megállt. Egy fiatal magyar határőr pedig felemelte, átvitte, és az anyja karjába tette a kicsit.

A hír, hogy több száz menekültnek sikerült átjutnia, futótűzként terjedt Kelet-Németországban. Titokban térképeket osztogattak a menekülni vágyóknak a piknik helyszínéről. Az osztrák oldalon a Máltai Szeretetszolgálat és a Vöröskereszt táborokat állított fel, bennük játékokkal, ruhákkal, ennivalóval, meleg teával, gyümölcscsel. Nyugat-Németországból segítők utaztak a zöldhatárra.

Egy vasárnap Mörbischnél forgattunk. Egy jól megtermett német úrral együtt álltunk a határsorompónál. Feltűnő, citromsárga dzsekit viselt, hogy a „menekülők” jól lássák az erdőben. A táj szöges ellentéte volt azoknak a drámáknak, amelyekről hallottunk. Végtelen béke, csend, csak a tücskök ciripeltek. Hihetetlen volt, hogy itt bármi is történhet. Bámultuk az alattunk elterülő, nádasokkal tarkított néma Fertő tavat.

Várakozásunk ezredévnél tűnő második órájában hirtelen három lövés dördült. Menekülőket figyelmeztettek a határőrök. Gondolkodás nélkül bújt át a sorompó alatt az egyik német segítő, az MTI fotósa, Matusz Károly, egy holland újságíró és persze a mi stábunk is. Eszünkbe sem jutott akkor, hogy ránk is löhetnek. Végül egy család bújt ki a fák közül. Csomagjuk nem volt, csak a pici lány szorongatta a maciját. Tábori hangulat lett úrrá, s mindenki elfelejtette „a másik” lágereket.

Trabanton szállni élvezet

Augusztus végére érezhető volt, hogy a helyzet tarthatatlan. A turistaként érkezők egyszerűen nem akartak haza-

menni. Így menekülttábor nyitottak a magyar oldalon is. Hivatalos becslés szerint 60 000 NDK-s szorult Magyarországra. Valamit tenni kellett. Végül megszületett a döntés: kiengedik őket Ausztriába.

1989. szeptember 10-én este 10 órakor érkezett stábunk a hegyeshalmi határra. Az út mentén hosszú sorokban álltak a DDR jelzésű autók. Gazdáik már javában ünnepeltek. Vidám fiatalok a motorháztetőn ülve pukkantották a pezsgősüvegeket, aki arra járt, megkínálták. Ahogy az éjféل közeledett, ismeretlenek ölelkeztek össze, harsányan taglalták történetüket, hogy ki mióta, hol várt erre a pillanatra. Egy előre kijelölt fiatal párt beinvitáltak a parancsnoki szobába, ahol ünnepélyesen átadták nekik azt az okmányt, amely igazolja: ők az első NDK-állampolgárok, akik szabadon átléphetik a magyar-osztrák határt. Aztán villogtak a vakuk, bőgtek a motorok, euforikus volt a hangulat. Akkor készítettük azokat a képeket, amelyek azóta már sokszor szerepeltek a történelmi visszaemlékezésekben. Hátizsákos srácokat, ahogy pezsgősüveggel futnak át álmaik szebb világába. A Wartburgot, amelyik a keleti ipar csúcsaként természetesen épp akkor fulladt le, amikor vígan száguldania kellett volna, így hát áttolták a határon. A kisbabát, aki mit sem sejtett arról, hogy nagy történelmi pillanat részese, csak a sok nevető arcot látta, és csodálkozó szemekkel indult el a vidámság felé, s tette apró kezét a Trabant ablakára. És az asszonyt, aki a boldogság könnyeit hullatva kiabálta a kamerába: végre négy évtized után találkozhatom majd a testvéremmel, aki Nyugaton él. Ekkor történt, hogy fülig ért a szánk a boldogságtól, pedig mi csak tettük a dolgunkat, tudó-

sítottunk a határnyitásról. Ekkor éreztük fizikailag az örömet. Együtt nevettünk, együtt futottunk át Ausztriába a kiszabadulókkal. Mint ha nekünk is az első utunk lett volna. Bizonyos szempontból az is volt, hiszen most tudtuk csak igazán értékelni, mit jelent a szabad út.

Vastól a betonig

Az osztrák oldalon éjszakai szállást kínáló asszonyok álltak táblákkal. Kezükben az elengedhetetlen tea, hátha va-

„Vidám fiatalok a motorháztetőn ülve pukkantották a pezsgősüvegeket, aki arra járt megkínálták.”





1988: Világútlevelet kaptak, és szabadon Nyugatra utazhattak a magyar állampolgárok.

1988. október 26.: Pozsgay Imre akkori államminiszter Győrben a Határőrség Duna-parti csónakházában interjút adott a Magyar Televíziónak. Bejelentette: -Az elektromos jelzőberendezés erkölcsileg, technikailag és politikailag elöregedett. Fel kell számolni."

1989. május: Megkezdődött a vasfüggöny bontása. Hegyeshalomnál a falu határőrlaktányjában gyűlt össze a világsajtó. Az újságírókat kivették egy kijelölt határszakaszra. Két kiskatona egy nagyléval elvágta a vasfüggőnyt.

1989. május-augusztus: A magyar belpolitikában felerősödött az ellenzék aktivitása, a megalakult ellenzéki kerekasztalok tüntetéseket szerveztek.

Az egykori osztrák és magyar külügyminiszter, Alois Mock és Horn Gyula a határnyitásnál.

lakinek szüksége lenne rá. A Nickelsdorf előtti fogadónál sátrat húztak fel, hogy a pár kilométeres gyaloglás után megpihenhessenek azok, akik gyalog vágta neki Európának. Féktelen öröm feszítette a sátrat. Fiatal fiúk mulattak. Nevetve kiabálták a kamerába: „Honecker!” Ezt a nevet eddig nevetve nem mondták ki. Röviden, tömören ezzel üzentek az NDK első emberének, annak, aki azt hitte, be lehet zárni egy né-

pet, emberek millióit egy fal mögé, aki még 1989 októberében is azt állította, hogy az a bizonyos berlini fal még 100 évig állni fog. Rá egy hónapra, november 10-én ledöntötték.

Három nappal a fal leomlása után a Győri Balett Berlinben szerepelt. Természetesen nem csak az előadáson forgattunk. Az eufória még mindig tartott, az utcákon bál volt, tombolva ünnepeltek a fiatalok. Igaz, ha egy pill-

natra kizökkentettük őket a jövőre vonatkozó kérdéseinkkel, elkomorodtak. Elmondták: apjuknak még nincs munkája, nem tudják, mi lesz a jövő. De az idő megoldja. Bármilyen lesz, jobb lesz, mint a sötétség, suttogás és félelem, ami volt a fal mögött. <<<<



Csúcsközelben

Egy hajszállal elveszíteni egy Bajnokok Ligája-döntőt még akkor is fantasztikus teljesítménynek számít, ha sokak számára csak az aranyérem csillog igazán fényesen. A győri lányok végigverték a világot kézilabdában, a végső döntés pedig, úgy tűnik, ezúttal az égiek kezében volt...



Talán csak akkor érthetjük meg igazán, mit jelent egy sportág élvonalába tartozni, mennyi tehetség és munka szükséges hozzá, ha végigkövetjük egy-egy csapat életét, sikereit és nehézségeit, a hullámhegyeket és hullámvölgyeket. Vannak sportágak Magyarországon, melyekről a legtöbben úgy gondolják, hogy az évek óta hagyományosnak számító csúcsteljesítmény az alap, ami elvárható, és sokan talán bele sem gondolnak, hogy mit kell letenniük a sportolóknak az asztalra ahhoz, hogy újra és újra bizonyíthassanak.

A Győri AUDI ETO KC 2009-ben fennállásának legsikeresebb évadát zárta. A felnőttcsapat hazai szinten mindent vitt: magyar bajnok lett (történelmesorán hatodszor, az elmúlt öt évben négy elsőséget begyűjtve), ismét megnyerte a Magyar Kupát, sorrendben ötödször.

Ám ami igazán büszkévé teheti a magyarokat, az a Bajnokok Ligájából szereplésük volt. A kezdetektől lehengerlően játszó csapat az utolsó másodpercekig megállíthatatlannak tűnt. Felkészültségben és tudásban is messze kiemelkedtek a mezőnyből, és magabiztos, célratörő játéknak hála, sikeresen jutottak el a végső megmérettetésig, a döntőig, melyet a dán Viborg csapata ellen játszottak. Dániában a sportágnak ugyanolyan hagyománya van, mint Magyarországon, így nem véletlen,



hogy mind válogatott-, mind klubszinten a legeredményesebbek közé tartoznak. 2004-től 2009-ig mindig volt dán döntős a Bajnokok Ligájában, és hatból ötször (sajnos nem négyszer...) az északiak nyertek, hol a Slagelse, hol a Viborg, így csak nagyon komoly háttérrel rendelkező csapatnak lehetett esélye arra, hogy igazán megszorítsa őket.

A Győri AUDI ETO KC-nek sikerült, méghozzá nem is akárhogyan. A döntő első mérkőzésén hazai környezet-

Közös jövő

További hároméves együttműködést tervez az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. és a Győri AUDI ETO KC, hisz az eddig közösen elért eredmények garantálják, hogy a jövőben is jó befektetést jelent a női kézilabdacsapat támogatása. A cég 2006 óta a csapat névadó szponzora, és – mint azt a hagyományos évadzáró vacsorán bejelentették – amellett, hogy 2012-ig meghosszabbítják a szponzori szerződést, a támogatás összegét is megemelik. Emellett természetesen a csapat legjobb játékosai és a vezetőedző továbbra is Audi-modellekkel közlekedhetnek.



3 év az Audival

2 magyar bajnoki cím (2008, 2009)

3 Magyar Kupa-győzelem (2007, 2008, 2009)

2. helyezés a Bajnokok Ligájában (2009)

2 elődöntő a Bajnokok Ligájában (2007, 2008)

ben, Aalborgban győzték le a dán csapatot 26–24-re, ráadásul a sérülése miatt pár éve a világ legjobb játékosának választott csapatkapitány, Görbicz Anita nélkül, aki a visszavágón sem játszhatott. Ekkor mindenki bizakodott, hogy a korábban elveszített öt nemzetközi kupadöntő után végre sikerül a végső győzelem.

A nagy érdeklődés miatt a visszavágót az új, modern Veszprém Arénában rendezték, ahol több mint 5000 szurkoló készült a fiesztára. Elképesztő küzdelmet és két sikerre éhes, elszánt

csapatot láthattak a nézők egy olyan mérkőzésen, ahol végül valóban csak másodpercek döntöttek. A kezdetektől rendkívül szoros eredményeket hozó összecsapás fináléja végül elképesztően izgalmas végkifejletet hozott. A meccs utolsó öt percében már a közönség is felállva figyelte a két csapat küzdelmét. Két perccel a vége előtt már, 23–25-nél a Győr már „fogta a kupa fülét”, ám a dánok újabb gólt szereztek. Az utolsó percben hétmétereshez jutott az ETO, ám a büntető kimaradt (a két meccsen 10 hetest hibáztak el a győri lányok...), s végül 26–23-ra a Viborg nyert, amely összesítésben egy góllal bizonyult jobbnak. Olyan különbséggel, ami egészen minimális, árnyalatnyi különbséget jelent csupán, egy szerencsésebb mozdulatot, egy pillanattal gyorsabb reakálást egy helyzetre. Ez a különbség most a dánoknak ért aranyat, a magyar lányok pedig a vereség ellenére is önbizalommal telve vághatnak neki a következő szezonnak. <<<<





Forradalmi innovációk

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. két jövőbe mutató erőforrással bővítette kínálatát. Az 1.6 TDI motort két változatban gyártják majd, de az igazán forradalmi újítás a bioetanollal is üzemelő 2.0 TFSI motor megjelenése az Audi motorpalettáján.



2009 novemberében kezdődött el az Audi Hungaria Motor Kft.-nél a bioetanollal üzemelő 2.0 TFSI® motorok sorozatgyártása, melyek a jövőben az Audi A4-es és A4 Avant modellekbe kerülnek. Az Európában szabványosított E85-ös jelzésű üzemanyag nemcsak csökkenti a gépkocsi fenntartási költségeit, de nagymértékben javítja is a jármű károsanyag-, elsősorban a CO₂-

kibocsátási értékét. Az új motorok gyártását 30 millió forintos beruházás keretében a Globan Engine motorok gyártósorába integrálták. A váltható üzemanyag több technikai változtatást is szükségessé tett a tervezés és a gyártás során, az E85-ös jelzésű bioetanolbenzin elegy egyik kémiai tulajdonsága ugyanis az erős korrodáló hatása. A bázismotort már e tulajdonság figyelem-

bevitelével fejlesztették az Audi mérnökei, így sem az üzemanyagrendszer, sem a tömítéseket nem kellett átalakítani az új motor elkészítésekor. A 2.0 TFSI® bioetanolos motor hengerfuratának kialakítását – a négyhengeres motorcsaládban elsőként – lézeres megmunkálással végzik.

Az Audi koncepciójának előnye, hogy az erőforrás maximálisan 85 százalékos etanoltartalomig a benzin bioalkohol-tartalmának bármekkora koncentrációját fel tudja dolgozni anélkül, hogy a menettulajdonságokban és teljesítményben észrevehető eltérés jelentkezne.

A regeneratív alkotóelemek magas hányadának köszönhetően bioetanollal a jármű CO₂-kibocsátása 75%-kal alacsonyabb, mint a hagyományos üzemanyag használatával.

Szintén 2009-ben kezdődött meg a legújabb generációs Common Rail befecskendezésű dízelmotorok gyártása. A két változatban, 66 és 77 kW teljesítménnyel (90 és 105 LE) készül 1.6 TDI® motorok az Audi és a Volkswagen Kon-

szern több típusában is megjelennek majd. Az új motor sorozatgyártását a már meglévő négyhengeres dízelmotor gyártósorába integrálták mintegy 1,1 milliárd forintos fejlesztés keretében. <<<<



Környezetbarát üzemanyag

A bioetanol a megújuló energiaforrások bevonásával készülő üzemanyagok egyik fajtája. Nagyrészt etil-alkoholból (etanolból) áll, melyet főként növények felhasználásából nyernek. Érdekes, hogy az első Otto-motorokat Nikolaus Otto mérnök valójában etanol elégetésére fejlesztette ki. A környezetkímélő üzemanyag-fajta egyre elterjedtebb, elsősorban a nyugat-európai országokban, ahol ma már kiterjedt kúthálózat várja az autósokat. A fosszilis üzemanyagoknál lényegesen olcsóbb E85-ös üzemanyaggal a modern négyhengeres motor az Audi A4 limuzinban 100 km-en 9,0 litert fogyaszt (A4 Avant 9,2 liter/100 km), szuper benzinből pedig 6,4 literre van szüksége (A4 Avant 6,6 liter).



3.0 TDI® Clean Diesel

Újdonságként jelent meg a kínálatban a V6 3.0 TDI® Clean Diesel erőforrás. E motor a világ legtisztább üzemű dízeltechnikáját képviseli, amely már ma teljesíti a várhatóan csupán 2014-ben hatályba lépő Euro 6 kipufogógáz-szabvány határértékeit. Az erőteljes TDI® azonban nem csupán extrém tiszta üzemű, hanem rendkívül gazdaságos is. A 3.0 TDI® Clean Diesel különleges technikai között fejlett motorkonstrukciója mellett a kipufogógáz különösen hatékony tisztítási technológiája is megjelenik. A magas hatásfokú égésfolyamatról az akár 2000 bar üzemi nyomáson dolgozó, új generációs Common-Rail befecskendező-rendszer, az égésterek innovatív nyomásérzékelői, valamint a kiemelkedően hatékony kipufogógáz-visszavezető rendszer gondoskodik, különösen alacsony károsanyag-kibocsátási értékeket eredményezve.

*Fogyasztási és kibocsátási adatok a kiadvány végén



Az egykori Vámház helyén
álló csarnokot Budapest
első polgármestere,
Klamermayer Károly
álmodta ide a századfordulón

Újjászülető piacok

Egyre árérzékenyebb vevők, az időjárás viszonytagságaival küszködő agrártermelők, árharc a konkurenciával – e kihívásokra kell jó választ adnia annak, aki piaci kereskedőként szeretne boldogulni. Az egyik legendás budapesti piacon, a Nagycsarnokban arra kerestük a választ, vajon meg lehet-e oldani egyáltalán ezt a többismeretlenes egyenletet?

„Főnök úr! Van itt egy vevő. 15 darabot vinne a 690-es őrlött pirospaprikából, ha odaadja neki ötszázért!” – mondja az egyik eladó a Fővám téri Nagycsarnok kellős közepén álló boltban a főnökének. Kmetty Ágoston, az üzlet tulajdonosa látszólag felháborodva panaszkodik – látszólag, hiszen az alkudozás a piaci hagyományok egyike: „Annyiért nem adom! Nézzen körül egy kicsit, ennél jobb portékát máshol nem talál!” Ám az ügy ezzel nincs lezárva. A vevő új árat ajánl, 620 forintot darabonként. A boltost azonban kemény fából faragták, a korábbinál lényegesen kedvezőbb ajánlat hallatán sem adja be a derekát. „640 forintért odaadom!” – mondja. – Csak azért, hogy mindketten jól járjunk...” – teszi hozzá mosolyogva. Ezzel megkötötték az üzlet.

Történelmi terep

Budapest leghíresebb piacán, a Fővám téri Nagycsarnokban ma is így folyik az alkudozás. A Szabadság híd pesti hídfőjénél, az egykori Várház helyén álló csarnokot Budapest első polgármestere, Klammermayer Károly álmodta ide a századfordulón. Maga az épület is sokat elmond arról, milyen szerepet játszott ez a hely a hihetetlen ütemben fejlődő főváros életében: a vásárló katedrálisokat idéző neogótikus kapun lép be a gyönyörű téglapépületbe, ahol nagyszabású, acélszerkezetű tető borul föl, melyet Zsolnay cserepek fednek. A hosszú évtizedeken keresztül Budapest fő éléskamrájának tartott vásárcsarnokban mindennap nyüzsgönek a

vásárlók, hiszen innen biztosan jó minőségű húst és halat, hazai, sőt gyakran a nagymama kertjének ízeit idéző gyümölcsöt, zöldséget vihetnek haza. A jó minőség és a kedvező árak mellett a piac igazi varázsa ma is a szemé-

„A jó minőség és a kedvező árak mellett a piac igazi varázsa ma is a személyes kapcsolat vevő és eladó között.”

lyes kapcsolat vevő és eladó között, hiszen itt a törzsvásárlókat nevükön szólítják, tudják, mit szeretnek, akár félre is teszik nekik a különlegesen szép árut.

A csarnok mára bekerült a turistalátványosságok közé, a mindennapok részévé váltak a fényképezőgéppel bámmászó

külföldiek, akik a nézelődést a hagyományos vásárlás utáni lángosozással pihenik ki az emeleten. Még hírességek is vásároltak itt jó ízű, fűzérre font magyar fokhagymát vagy finomra őrlött csípős fűszerpaprikát, a Kmetty-boltban például megfordult Hirohito japán császár, Diana hercegnő, idősebb George Bush amerikai elnök és Margaret Thatcher brit miniszterelnök.

Sokan gondolnák, hogy a fenti rövid párbeszéd elengedhetetlen része a piac hétköznapijainak, de a kofák elmondása jelzi: ma már némileg más a helyzet, az alkudozás nem olyan magától értetődő a piacon, mint pár évtizede. Persze vannak vásárlók, akiknek ez marad a piaci vásárlás sava-borsa, hiszen az alku nem csak az ákról szól, az alkudozás társasjáték. „Csak egy réteg próbál igazán keményen alkudni a piacon: a vendéglátók!” – meséli Kmetty Ágoston. – Nekik van a legnagyobb szükségük ránk, hiszen tőlünk tudnak nap mint nap garantáltan jó minőségű, friss árut beszerezni.”



Zöld városlakók

Ám nem csak az alkudozásról, egy időben még a piaci bevásárlásról is leszoktak az emberek, sokan ma is inkább a városszéli hipermarketekbe járnak. De ha körülnézünk a város piacain, nyoma sincs pangásnak, hétvégente fiatal családok kerekednek fel gyerekekkel, kossarakkal, hogy feltöltsék a család hűtőjét-kamráját. A környezettudatos vásárlók új generációja számára ugyanis fontos, hogy hazai terméket vásároljanak, amelyek szállítása kevésbé szennyezi a környezetet, ráadásul így segíthetnek megóvni a hazai gazdaságokat, munkahelyeket is. A piacon vásárolni amúgy sem áldozat, és miközben a „nagyüzemi” helyett illatos, édes paradicsomot válogatnak, akár az őstermelőket is ki lehet kérdezni arról, hol termelt a portékájuk. Így abban is biztosak lehetnek, hogy a gyerekek, akik vidáman vetik bele magukat a piaci forgatagba, nem vegyszerekkel kezelt zöldségeken fognak felnőni. És persze eljönnek azok a városlakók is, akiknek a rohanó hétköznapi után a főzés ki kapcsolódás, és Nigella vagy Jamie Oliver tanácsait követve tanyasi tojás, érlelt hátszín és zsenge zöldborsó nélkül bele sem kezdenek hétvégi finomságok elkészítésébe.

Versenyben is nagybani

A piaci árusok tapasztalata szerint egyvalamiből nem engednek a magyar vevők: előnyben részesítik a hazai termékeket. Egyszerűen azért, mert a vásárlók szerint a hazai zöldségnek, gyümölcsnek jobb a zamata. Ám nemcsak

Minden nap nyüzsgönek a vásárlók, hiszen innen biztosan jó minőségű húst és halat, hazai gyümölcsöt és zöldséget vihetnek haza

a vevők, hanem az üzleti partnerek is megváltoztak az elmúlt évtizedek alatt. „Korábban 2-3 állandó termelőm volt, tőlük vettem az áru zömét. Velük a magánéletben is társak voltunk, meghívtuk egymást esküvőre, karácsonyra, disznótorra. Gyakran volt olyan, hogy 200 láda paradicsomot hagytak éjjel az üzletem előtt, mert biztosak voltak abban, hogy megkapják a pénzüket” – emlékszik a régi szép időkre Kmetty Ágoston.

Mostanság már nem lehet kizárólag a baráti kapcsolatra alapozni. Szigorú üzleti szabályok érvényesülnek itt is, a szóbeli megállapodás már kevés. Partneri viszony kialakítása csak kemény munkával lehetséges, hiszen a nagybani piacon megjelenő mezőgazdasági termelők éppúgy cserélődnek, mint a tőlük vásároló kereskedők. „Mégis van 2-3 olyan gazda, akivel nagyon jó viszonyt sikerült kialakítanom. Az áralku

„A piaci kereskedők inkább minden áldott nap vásárolnak, hiszen a vevők is azért jönnek ide, mert mindig friss árut tehetnek a kosarukba.”

során azonban velük sem tehetek kivételt. Legfeljebb ha megszorulnak, például a kedvezőtlen időjárás miatt” – meséli piaci kalauzom.

Ahogy az élet minden területén, a nagybani piacon is fontos a kereskedői szem, az évtizedes rutin. Aki negyven éve kereskedő, szemre megmondja, hány kiló paradicsom van a ládában, vagy milyen minőségű a paprika.



A jó árazás titkai

„Régen nehéz volt jó áron áruhoz jutni. Ma már beszerezni könnyebb a portékát, eladni lett nehezebb” – somázza véleményét a főköfa. Ahhoz, hogy valaki sikeres legyen, rugalmasnak kell lennie a beszerzéstől az értékesítésig. A csarnokok versenytársai, a szupermarketek és a zöldségesek is mindent megtesznek, hogy magukhoz csábítsák a piacra járókat. Ezért nem elég, ha a vásárló biztos abban, hogy



itt kapja a legjobb minőségű és legfrissebb árut, még jobb, ha tudja, hogy valamennyit még spórolhat is, így minden szempontból megéri a sarki üzlet helyett kicsit távolabbra menni. A verseny azonban nem ér véget

A vásárcsarnokot évtizedeken át Budapest élskamrájának tartották, ahol minden kapható volt



akkor, amikor a vevő átlépte a Nagycsarnok kapuját. Itt több mint 70 helyen lehet zöldséget, gyümölcsöt vásárolni, így a rugalmatlan árpolitika egyenlő a kudarccal. A kereskedők gyakran egymás áraihoz mérik a sajátjukat, s ha kell, percenként reagálnak. Mindent a vevőért! Persze nem minden termék esetében alakul ki versen-

gés, akad olyan áru is, amelyet nagyon jó áron sikerül eladni, így az abból származó haszon kompenzálja a korábbi veszteséget.

Ám az árképzés önmagában nem elég a sikerhez, rugalmasnak kell lenni a beszerzésben is. A piacon nem lehet ülni az egyre romló minőségű áru tetején azt várva, hogy ha olcsóbban is, de hátha akad rá vevő. A piaci kereskedők inkább minden áldott nap vásárolnak, hiszen a vevők is azért jönnek ide, mert mindig friss árut tehetnek a kosarukba. Aminek romlik a minősége, azt leárazzák, ám ha így sem

kel el 2-3 nap alatt, sajnos ki kell dobni. Alapszabály a piacon, hogy csak annyi árut kell beszerezni, amennyi biztosan elfogy. Az indoklás logikus: sokkal jobb, ha azt kell mondani a vevőnek, hogy ez vagy az már elfogyott, mint ha ki kell önteni a nyakukon maradt portékát.

És van még egy titok: nyitva kell lenni. Minden nap. Hiszen sosem le-

het tudni, mikor jön a vevő. Pihenni nem lehet, hiszen a bérleti díjat, az alkalmazottakat akkor is fizetni kell, ha a tulajdonos nyaral, és emiatt zárva az üzlet. Ha valaki jól csinálja, meg lehet ebből élni, talán az átlagosnál



jobban is. De azért az árbevétellel arányosan számolt nyereségért keményen meg kell dolgozni, és bizony sok mindenről le kell mondani. Ennek ellenére szinte minden árus azt vallja: nem cserélné senkivel. „Éjjel vásárolok, nappal árulok. Így megy ez már 40 éve, mégis szívesen csinálom. A piac az életem.”



Ulf Berkenhagen
Az AUDI AG (beszerzés) igazgatótanácsának tagja,
az Audi Hungaria felügyelőbizottságának tagja

Árkról tárgyalni sohasem könnyű és ezért aztán nehéz harmonikus folyamatként definiálni. Ám vállalatunknál a vásárolt alkatrészek árainak állandó egyeztetése például elengedhetetlen. Mi a beszerzésben mindig a következő kérdést tesszük fel: tényleg piacképes még a becsült ár? És megéri a kérdést feltenni, mert gyakran arra az eredményre jutunk, hogy változtatnunk kell. Néhány esetben alakítanunk kell az áron, mivel az aktuális piaci helyzetben az túl magas. Más esetekben egyértelműen felismerhető, hogy az ár olyan költségösszetevőkből áll, melyek optimalizálhatók.

Ezt a témát nem a válság generálja. Az árak és a folyamatok következetes optimalizálása hozzátartozik a mindennapi üzleti életünkhöz – a válságtól függetlenül. Mi az Audinál természetesen odafigyelünk arra, hogy az optimalizálás ne érintse a piacaink főbb jellemzőit. Egyyszerűen megfogalmazva ez azt jelenti, hogy egy Audin továbbra is négy karika lesz és semmi esetre sem csak három. Azért, mert nem szabad csak tisztán kereskedelmileg szükséges döntéseket hozni, hanem biztosítanunk kell valamennyi más követelményt is, mint például a márkához kapcsolódó minőséget. Hiszen nem vitatkozhatunk arról a vevőinkkel, hogy egy vagy két hiba még megengedett az autónál. A vásárlóink elvárják a hibátlan minőséget, amit mi is megkövetelünk a beszállítóinktól.

A minőség kötelez, ez ugyanúgy vonatkozik az Audira, mint minden más partnerünkre is. Nem szabad lebecsülnünk a 10 cent értékű alkatrészek jelentőségét a 100 eurós vagy drágább alkatrészekkel szemben. Ha egy több ezer eurós motor egy egyszerű csavar miatt nem működik, akkor óriási lehet a kár. Tehát a minőségi mércének minden alkatrész esetében mindig azonosnak kell lennie, nincs más alternatíva. Ez tehát különösen fontos a győri beszerzési csoport számára, mely a C-alkatrészekkel kapcsolatos beszerzési tevékenységek összpontosításáért felelős a teljes vállalatnál.

A ránk nehezedő nyomás nemcsak nekünk segít, hanem a beszállítónak is. Az ártárgyalás alkalmanként vitákhoz vezet, ez hozzátartozik a munkánkhoz. De az általunk gyártott termékek minősége mutatja, hogy a partneri magatartás és a kemény feltételek jól összeegyeztethetők.

A találkozások városa Győr



Ahol Kelet és Nyugat összeér, ott kezdődik a felfedezés igazi varázsa. Ízlésvilágok és kultúrák fonódnak össze a modern városban, amely büszkén őrzi hagyományait és mindenkor nyitott az újonnan érkező ötletekre és gondolatokra. Győr számos kellemes és hasznos időtöltést kíván...

Átélni

1.

Aranypart

Távolság: 15 perc

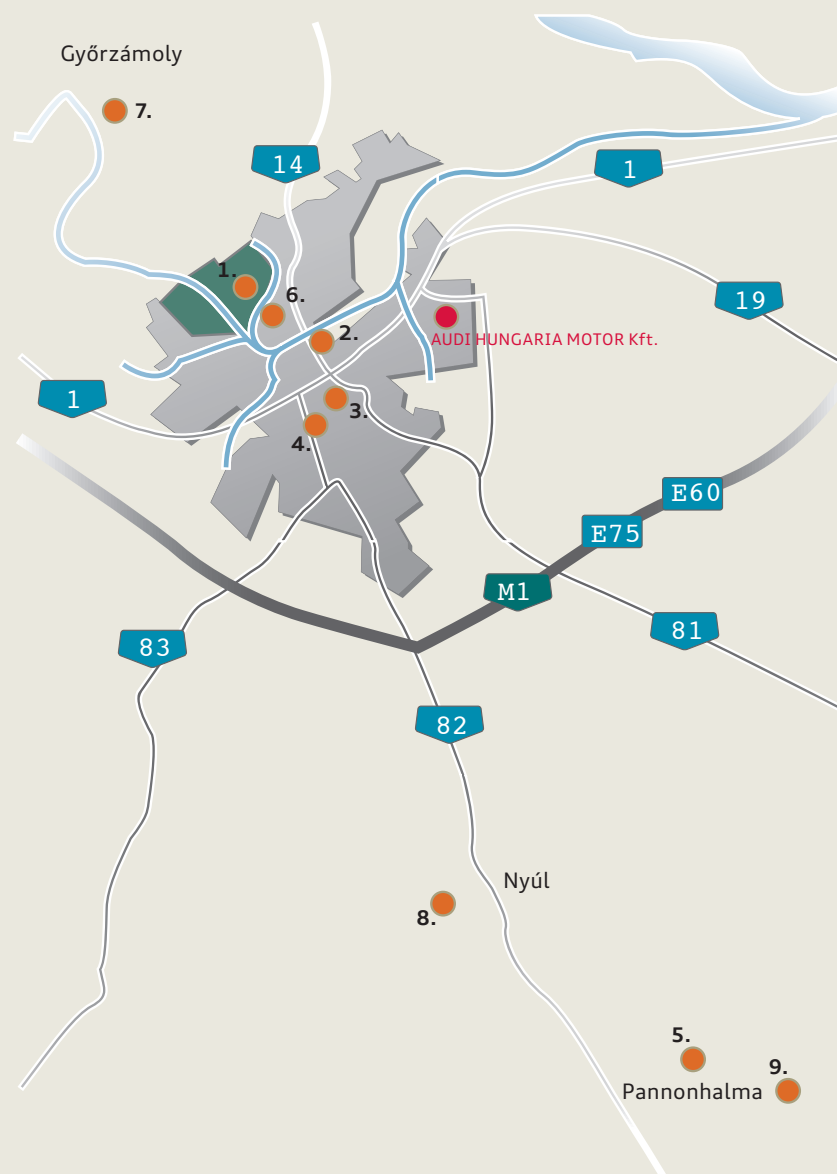
Időtartam: egy nap



15 perc

A partszakasz a vízközelben zajló események egyértelmű fókuszpontja és gyűjtőhelye, melyet napközben a fürdőzők, az evezős sportok kedvelői, este pedig a kikapcsolódni vagy feltöltődni vágyók látogatnak. Szabadstrand és fesztiválhelyszín, ahol a sárkányhajózástól a filmvetítéseken át a koncertekig minden könnyedebb kulturális és sportesemény képviselteti magát. A Győr melletti Duna-szakasz kiválóan alkalmas az emberi erő vagy motor hajtotta vízi járművek közlekedésére.





15 perc

2.

Rába-Quelle Fürdő

Távolság: 15 perc

Időtartam: fél nap

A termálvízéről is híres városban 2003-ban nyílt komplexum gyógy-, termál- és élményszáraz- és gőzsaunák, jakuzzik és merülőmedencék várják a fürdőzőket, a gyerekek számára pedig külön játszótérrel rendelkező medencét tartanak fenn. A masszázstól a vízi báron át a nappal is éjszakai intimtást kínáló romantikus medencéig minden a tökéletes kikapcsolódást szolgálja.



10 perc

3.

Kávészás a belvárosban

Távolság: 10 perc

Időtartam: 30 perc

Munka előtt, után, esetleg helyett, az ebédszünetben vagy csak lazításképpen a győriek és az idelátogató turisták is szívesen eltöltenek egy kötetlen félórát valamelyik belvárosi kávézó teraszán. Kora tavasztól késő őszig ki lehet ülni a sétálóutca színes napernyői alatt megbúvó kávéházi asztalok mellé, hűvösebb időben pedig hangulatos, zárt környezetben áldozhatnak a kávézás szenvedélyének.



4.

Győri Balett

Távolság: 10 perc

Időtartam: 120 perc

A Győri Balett minden egyes premierjét társasági eseményként tartják számon a városban. A belföldön és külföldön méltán komoly hírnevet szerzett 30 éves társulat a klasszikus és a modern tánc műfajában egyaránt otthonosan mozog. Az Operaház Fantomjának romantikus történetét a világon elsőként dolgozták fel balettként.



10 perc



5.

Pannonhalma

Távolság: 25 perc

Időtartam: fél nap

A Győrtől mintegy 20 km-re található település a keresztény hitélet egyik központja, hiszen itt található a több mint ezeréves Bencés Főapátság. Az UNESCO Világörökség részeként számon tartott épületegyüttes nem csupán vallási, hanem oktatási célokat is szolgál, sőt a komoly beruházásoknak köszönhetően borászata is sokat fejlődött a közelmúltban. Egész évben várják a zarándokokat és a világi örömeik kedvelőit, hiszen számos zenei és kulturális programot is szerveznek az ideérkező vendégek számára.



25 perc





10 perc

6.

Püspökerdő

Távolság: 10 perc

Időtartam: fél nap

Győr tüdejének is nevezik a város nyugati részén elterülő Ligeterdőt. Valaha az egész térséget az ittenihez hasonló dús növényzet borította, azonban a víz lecsapolásának köszönhetően már csak kevés ehhez hasonló érintetlen erdőség maradt a város közvetlen közelében. A Püspökerdő kristálytisza levegőjének, természeti szépségeinek és persze kedvező fekvésének köszönhetően a szabadba vágyók első számú célpontja.

7.

Kirándulás a Szigetközben

Távolság: 20 perc

Időtartam: egy nap

Magyarország Duna és a Mosoni-Duna által határolt tája egyedülálló flórájának és faunájának köszönhetően az ország egyik kiemelkedő jelentőségű természeti értéke. A lenyűgöző szépségű tájat gyalog vagy kerékpáron a legjobb bejárni, így lehetőség nyílik akár nyugodt és csendes szemlélődésre, akár vidám baráti beszélgetésekre. Hosszabb vagy rövidebb túrákat is lehet tenni a Szigetközben, hiszen a települések mindegyikén találhatók szálláshelyek és vendégfogadók.



20 perc



8.

Szél Fiai fogadó és cellárium

Távolság: 15 perc

Időtartam: egy hétvége



15 perc

A Győrtől 12 km-re fekvő fogadóban hamisítatlan magyar ízek és környezet várja a csendes, vidéki hangulatra vágyó vendégeket. A télen búbos kemencében készülő langalló, nyáron bográcsban rotyogó gulyás mellé „kézmíves” borokat szolgálnak fel, sőt az érdeklődők számára külön borkóstolást is tartanak. A város zajától távol horgászati és vadászati lehetőségek is vannak, sőt a repülés szerelmesei kisgépek bérlésével hódolhatnak szenvedélyüknek.



Látni és hallani



Nemzetközi Rajz- és Grafikai Biennálé

Képzőművészeti találkozó. Tárlatok és művészettörténeti előadások a város számos pontján magyar és külföldi művészek közreműködésével.

Arrabona Nyári Fesztivál – Győri Nyár

Az egyik legrégebbi magyar fesztivál. A kétéhetes programsorozat repertoárja a könnyűzenei koncertektől az extrém sportbemutatókon át a színházi előadásokig terjed. A rendezvénysorozat programjai több ezer érdeklődőt vonzanak minden nyáron.

Nemzetközi Ütős Fesztivál

Koncertek, bemutatók és workshopok kezdődnek és haladóknak. Az évtizedes múlttal rendelkező találkozót minden év tavaszán rendezik meg.

Táncművészeti Biennálé

A mozdulatok művészeinek seregszemléje a klasszikus balettől a néptáncig, melynek záróakkordjaként adják át a Magyar Táncdíjat.

Tér-Film-Zene Fesztivál

Szabadtéri mozizás az Aranyparton az igényes szórakozás kedvelőinek. A legkülönbébb műfajú filmek a játékfilmekről a némafilmekig, melyeket élő zongorakísérettel mutatnak be.



9.



25 Minuten

Pannonhalmi borvidék

Távolság: 25 perc
Időtartam: fél nap

A Pannonhalmi Bencés Főapátság alapítólevelében említik először a borvidéket, mely a Bakonytól északra eső Sokorói-dombságon terül el. Az ország egyik legkisebb borvidékéhez jelenleg 13 település tartozik, a regisztrált szőlőterület 650 hektár. Bár a területen hagyományosan fehérbort termelnek, az utóbbi évek telepítéseinek köszönhetően ez a tendencia megfordulni látszik. A terület jellegzetes borai közé tartozik a pannonhalmi rajnai rizling, az écsi chardonnay, a nyúli szürkebarát és a győrájbaráti savignon blanc.



Befektetés a jövőbe

A siker titka a legtöbb esetben egyszerű: kidolgozott stratégia, ütőképes csapat és tudatos utánpótlás-nevelés. Hogy ez mennyire nem csak a sport világában igaz, azt az Audi Hungaria 2009-ben ismét többszörösen bizonyította.





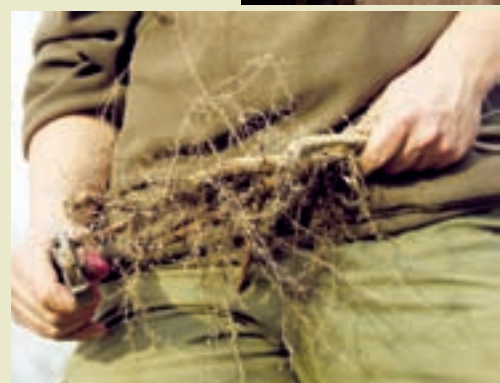
Fák a tudományért

A történelem nagy elméi, vezetői és alkotói nem csupán azzal járultak hozzá mai világunk kialakulásához, hogy saját korukban egyszer valami maradandót alkottak, hanem azzal is, hogy alapjaiban változtatták meg számtalan ember életét. A változás gyakran észrevehetetlen, mert idő kell hozzá, hogy megláthassuk erőfeszítéseink eredményét, ennek ellenére mi magunk is naponta tehetünk azért, hogy olyan élhető világot hagyjunk utódainkra, melynek alakításában nekünk magunknak is meghatározó szerepünk van. Pusztán azzal, hogy valaki akár egyetlen facsemetét is elültet, már tesz környezetének jövőjéért.

És ha 13 000 facsemetét ültetnénk? Az Audi Hungaria pontosan ennyi kocsányos tölgyet ültetett Győr közelében egy körülbelül 4 hektáros területen, hogy ily módon támogassa a klímavédelem és a biológiai sokszí-

nűség területén zajló kutatásokat. A tudományos kutatási koncepciót az AUDI AG kezdeményezte, egy 100 éven át tartó hatásvizsgálat támogatásaként. A nemzetközi koncepció első lépéseként az Audi az ingolstadti és a győri gyár környezetében valószínűsítette meg a faültetést.

A Nyugat-magyarországi Egyetemmel, a Müncheni Műszaki Egyetemmel és a Kisalföldi Erdőgazdasággal együttműködésben zajló erdőszítési program Magyarországon a szlovák-magyar határ mellett található területen zajlott. Az ültetés egészen különleges módszerrel történt: meghatározott GPS-koordináták szerint, koncentrikus körökben telepítették a kocsányos-tölgy-csemetéket, így a későbbiekben lehetőség nyílik az erdő klímareleváns szén-dioxid-megkötési tulajdonságainak és ennek a biodiverzitásra (biológia sokszínűsége) gyakorolt hatásának





A jövő mérnökei

mérésére. Az erdősítéshez kiválasztott, a régióban honos fafajta nagy mennyiségű szén-dioxid megkötésére képes, és tökéletes környezetet nyújt a biológiailag sokszínű társulások létrejöttéhez. Az Audi Hungaria Győr város és a környezetvédelmi hatóságok képviselői kezdték meg a hivatalos faültetést. A fák gondozását a regionális erdőgazdaság vállalta. „A természetvédelem és a környezettudatos viselkedés, valamint az arra való nevelés mindig is a város kiemelt prioritású programjai közé tartozott, így nagy örömmünkre szolgált az a kezdeményezés, amellyel nem csupán a Győrt körülvevő erdők területe növekedett, hanem egy olyan projekt is útjára indult, amely hosszú évtizedekre minőségi változást hozhat a levegő tisztaságának megőrzésében.” – mondta Borkai Zsolt, Győr városának polgármestere.

Aki a jövő nemzedékét neveli, az magát a jövőt is képes megváltoztatni, vagy legalábbis befolyásolni. Az Audi Hungariára már évek óta jellemző az a minden korcsoportra kiterjedő figyelem, amellyel Győr városának oktatását támogatja. Az alapoknál kell kezdeni, az óvodásoknál, amikor az elme a legfogékonyabb, hiszen az a fajta szemlélet és tudásalap, melyet ebben az életkorban megszereznek a gyerekek, meghatározó hatással van későbbi fejlődésükre. A következő lépcsőfok az általános iskola. Az Audi Hungaria 2005 óta támogatja német-magyar kétannyelvű osztályok indítását, és a nagy érdeklődésre való tekintettel 2009-ben már nem is egy, hanem két első osztály indult a győri Szabadhegyi Közoktatási Központban. A tanévkezdést taneszközökkel támogatta a vállalat, hiszen tökéletesen tudatában van annak, hogy ez a befektetés a jövőben meg fog térülni.



„Vállalatunk célkitűzései között kiemelt helyen szerepel a kiválóan képzett munkaerő-utánpótlás biztosítása. Az Audi Hungaria jövőorientált vállalatként elkötelezett támogatója a német nyelvű oktatásnak, az alapfokú képzéstől egészen a felsőfokúig” – Rozman Richárd személyügyi igazgató szerint. Ennek szellemében működik már évek óta sikeresen a duális szakképzés is, hogy évről évre számos magas színvonalon képzett szakmunkással biztosítsa a győri gyár folyamatos munkaerő-utánpótlását. A többek között autógyártó, műszerész és szerszámgyártó szakon végzett tanulók a képzés gyakorlati részét az Audi Hungariánál, egy erre a célra speciálisan kialakított oktatási központban végzik.

A korai években elkezdett nyelvtanulás, a szakmai ismeretek megszerzése és a vállalat belső működésének

lógikkal, gyártási folyamatokkal és struktúrákkal foglalkoznak a hallgatók, sőt 2008 nyarától már BSC-képzésre is lehetőség van. A német és angol nyelvű óráknak köszönhetően többnyelvűvé váló képzés keretében az egyetemisták a mechatronika, a gépész és gépjármű-technológiai szakirányok közül választhatnak. Mint azt Szekeres Tamás, az egyetem rektora elmondta, ez a képzés vonzó a mérnökhallgatóknak, és a munkaerőpiac igényeinek megfelelő tudást kínál.

„Aki a jövő nemzedékét neveli, az magát a jövőt is képes megváltoztatni, vagy legalábbis befolyásolni”

megismerése után az egyetemi oktatás teszi teljessé a fiatalok képzését. A győri Széchenyi István Egyetemen alapított Audi Hungaria Belső Égésű Motorok Tanszéken korszerű techno-



Top 10

A győri Széchenyi István Egyetemen a szakmai tárgyak hallgatása mellett a diákoknak arra is lehetőségük nyílt, hogy olyan vendégoktatók előadásain vegyenek részt, mint például Axel Eiser, az AUDI AG motorfejlesztésének vezetője. Axel Eiser előadásával kezdődött az a kétheti ritmusban zajló előadássorozat, melynek témái között szerepeltek többek között az innovatív

hajtástechnológiák, elektromos hajtás és a CO₂-kibocsátás csökkentését célzó stratégiák. A nyilvános előadásokon olyan témákkal foglalkoztak az előadók, mint például a járműipar legújabb eredményei, az alkalmazott technológiák és trendek – csupa olyan témakör, amelyek naprakész információkkal jelentősen elősegíthetik a leendő mérnökök képzését.

lett bizonyítaniuk rátermettségüket. A nap végére csupán 10 jelentkező maradt fent a rostán, számukra az Audi Hungaria munkaszerződést ajánlott. A 10 legjobb jövőbeli mérnök megtalálása nemcsak az egyetemisták, hanem a vállalat számára is szokatlan és izgalmas kihívást jelentett. „Az Audi Hungaria személyügyi stratégiája szerint a legjobb szakemberek



A teljeskörűen kidolgozott képzési rendszer egy újabb különleges elemmel is bővült 2009-ben. A Top Talent

Programot olyan német nyelvtudással rendelkező főiskolásoknak és egyetemistáknak hirdették meg, akik műszaki szakirányon (gépész-, villamos-, közlekedési és gazdasági, valamint mechanikai mérnök) kiváló eredmény-

nyel végeztek. A pályázatok leadása után kiválasztották a 30 legígéretesebb jelentkezőt, akiknek egy egészen eredeti kiválasztási folyamatban kel-

kiválasztása befektetés a vállalat jövőjébe. A Top Talent Programmal a biztos munkahelyen túl egyénre szabott fejlődési lehetőséget és vonzó jövőképet kínálunk a fiatal tehetségeknek” – mondta Rozman Richárd, az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. személyügyi igazgatója.

A folyamatos képzési lehetőségek, támogatások, fejlesztések eredményezték azt, hogy az Audi Hungariát évek óta az egyik legkedveltebb magyarországi munkaadóként tartják számon a főiskolákon és az egyetemeken, sőt a közelmúltban az AIESEC nemzetközi hallgatói szervezet felmérése* szerint a mérnök- és közgazdász hallgatók szavazata alapján a vállalat elnyerte „A legvonzóbb munkáltató” címet is.



Jót és jól táncolni



Röviden ez az ExperiDance Táncársulat elmúlt közel egy évtizedben kikristályosodott filozófiája. A felszín alá nézve, a legfelső réteget óvatosan lehántva azonban jól látható, hogy ennél sokkal többet szeretne adni és elérni a Román Sándor koreográfus vezette társulat.

Kilenc év, hat egész estés produkció, több mint 1200 telt házas előadás, hazai és nemzetközi sikerek, meghívások, visszahívások – minden társulat erről álmodik. Az ExperiDance pedig egy kicsit többről: arról, hogy branddé váljon Magyarországon és a világban egyaránt. Mit jelent ez? Azt, hogy ha az elkövetkezendő években valahol felteszik azt a kérdést: mi az, ami magyar, az elmúlt tíz évben jött létre, folyamatosan fejlődik és maradandó értéket teremt, akkor mindenkinek az ExperiDance neve jusson eszébe.

Ehhez persze kell egy olyan gondolatosság, ami ki tud lépni a fogyasztói világból azt állítva, hogy „mi nem táncelőadásokat értékesítünk, hanem jót és jól táncolva estéről estére kiemeljük a

közönségünket a hétköznapi taposómalmából, olyan élménnyel ajándékozva meg, amiből hosszú ideig tud még meríteni”. Ha csak egy produkciót adnának el minden este, akkor ez az üzenet nem hogy „nem menne át” a közönségnek, talán nem is lenne üzenet, amit érdemes átadni, ami miatt érdemes beülni az előadásra, ami miatt mi, nézők jegyet veszünk.

A titokzatoskodás után tegyük fel végre a kérdést: mit is kínál az ExperiDance, mi az a kulturális csemege, amellyel majd’ egy évtizede megbabonázza a nézőket? Attól, hogy egy nagy színpadon sok ember jól táncol, ma már senki sem esik hasra, annál sokkal több kell. A zene, a fények, a táncosok, a jelmezek és a díszletek tökéletes

ExperiDance

A társulatot 2000 októberében Román Sándor táncművész, koreográfus és Vona Tibor alapította azzal a céllal, hogy a magyar tánc utazó nagykövetségé válhasson a világban. A társulatnak jelenleg 32, Táncművészeti Főiskolát végzett, hivatásos táncosa, s több mint 20 fából álló háttérapparátusa van. Az ExperiDance-nek az elmúlt 9 évben több mint 1200 fellépése volt, 6 egész estés produkcióval rendelkezik (Boldogság 69:09, Esszencia, Nagyidai cigányok, Ezeregyév, Revans, Szeget szeggel), amelyek előadásait közel egymillió néző látta eddig. Az ExperiDance 2008 júniusában nyitotta meg saját forrásból létrehozott rendezvényházát.



összhangjára van szükség, ahol egyik elem nem kioltja a másikat, hanem ráerősít, többletjelentést ad neki, miáltal amaz is új értelmet nyer. Az ExperiDance előadásain a nézők látnak, hallanak, éreznek – azok is, akik szkeptikusan ültek be. A szemükkel látnak, de a fülükkel éreznek igazán, mert a lényeg a zene, amelynek gyökere a kimeríthetetlenül sokszínű, kiapadhatatlan forrásokkal bíró magyar népzene. Ez az

alap, és ebből születik meg egy-egy előadásra az a zenei anyag, amely egyszerre magyar és egyszerre univerzális, amelyet ugyanúgy értenek és értékelnek a nézők itthon, mint például Kínában. Az ExperiDance másik nyelve a tánc: Román Sándor, az Állami Balett Intézet egykori növendéke, majd a Honvéd Együttes szólistája a koreográfus, akinek fejében, lábában megszületnek az előadások. A tánc felszabadít, de csak akkor, ha ragaszkodsz a szabályokhoz! Van egy magától értetődő, közös tudásbázis, melyet senki sem kérdőjelez meg: ez a tánc, a magyar néptánc kódrendszere, ami beleivódott a táncosok zsigereibe. Ha a koreográfus azt mondja, kalotaszegi, vagy azt, hogy máramarosi, mindenki tudja, mi a feladata, a mozdulatok készen állnak, bármikor előhívhatóak.

Ez a magabiztos tudás a siker egyik alapja, és ebből nő ki a másik: a hitelesség, amit az előadások minősége szentesít. Minden egyes produkciónak jobbnak és többnek kell lennie, mint az előző volt, hiszen a konkurencia félelmetesen erős. Úgy hívják: ExperiDance. <<<<



Nem válhat akárki példaképpé, hiszen arra először méltónak kell lenni. Nagy Tímea igazán rászolgált: kétszer nyert olimpiai aranyat női párbajtőrben, miközben három kisgyermek édesanyjaként kellett helytállnia. Sportpályafutása utáni életében és munkájában is ugyanaz a maximalizmus jellemzi, mint korábban a páston.

A tökéletes harmónia

„Még az athéni olimpia előtt voltunk, egy világkupaversenyen... Akkoriban nagyon szigorú edzésterv szerint készültem, úgyhogy a tizenhatból a nyolc közé jutásért vívott, elveszített asszó után rögtön bementem a női mosdóba, és leszökdeltem az arra a napra előírt adagomat. Akkor mondta nekem az edzőm, Udvarhelyi Gábor, hogy te más vagy, mint a többiek.”

Igen, más. A modern kori vívósportban csak a legritkább esetben sikerül az, amit Nagy Tímea elért: két egymást követő olimpián lett egyéni aranyérmes női párbajtőrben. A fizikai felkészültség ma már alapvetés, minden versenyző megfelelő fizikai állapotban érkezik egy versenyre, különösen az olimpiára. A technikai repertoárban már akadnak különbségek, ám hiába vív valaki gyönyörűen, s képes a legszebb trükkökre, ha éppen akkor, amikor a leginkább kell, nem tudja előhívni, kivitelezni az adott szituációban sikerre vivő akciót, vagy képtelen azt a védőtechnikát alkalmazni, amely meggátolja, hogy a vetélytárs ne szúrja meg harmadszor is ugyanúgy. Ebben a sportágban szinte mindent az dönt el, hogy – hadd idézzem ismét Tímeát – „aznap reggel jobbra vagy balra indul el a hangya”.

Egy nap a világ

A vívóknál különösen kegyetlenek a körülmények. Aki olimpiát akar nyerni, annak négyévente egyetlen napja van rá. Egyetlen nap. Reggel nekiindulnak 64-en vagy 32-en, és este egynek adatik meg, hogy eljátsszák a tiszteletére nemzete himnuszát. Ő az egyetlen, aki nem szenvedett vereséget. Mindenki más – igen. Lehet, hogy egyetlen tuson múlt. Lehet, hogy még reggel, amikor megannyi páston zajlanak a küzdelmek, a sűrű fegyvercsörgésben 14:14-nél kaptál egy szerencsétlen találatot. Tulajdonképpen ott volt a lehetőség, de nem tudtál élni vele. Kéznýtás – és vége. Szinte fel sem tűnt. A hírekben egy mondat, a tudósításokban négy sor. „Búcsúzott a hatvannégy között.” És ennyi volt egy olimpia. Ha azonban azt az egy tust te vitted be, akkor továbbmész. És jön a következő, meg az azután következő. Este már mindenki rád figyel, egy ország rágja a körmét, hogy az elődöntőből bejutsz-e a fináléba. És 14:14-re állsz az olimpia címvédő, az előző években világbajnokságokat nyerő Flessel ellen – a lámpa pedig a te oldaladon világít. Amikor az volt a tét, hogy elindulsz-e a halhatatlanság felé, te hívtad elő azt a bizonyos moz-

dulatsort, ami a győzelmet jelentette.

Ez történt Sydneyben, amikor Nagy Titi – hisz mindenki így ismeri – megnyerte első olimpiai aranyérmét.

Hátradőlhetett volna. Nem tette. Semmilyen formában. Már családanyaként megszülte második gyermekét és magáénak tudhatott egy olimpiai bajnoki címet, úgy döntött, hogy folytatja a versenysportot. Azzal a kérlelhetetlen elszántsággal, ami oly kevesekre jellemző. Vajon hány olimpiai bajnok szökdécsel fél órát egy versenyt követően, csak mert az edzésterv azt írja elő?! Ő tudta, csak akkor fog menni, ha nem köt kompromisszumot. Ha mindig a maximumra tör.

Vasakarattal

Korán megtanulta, hogy csakis a maximum lehet az egyetlen mérce. A száz százalék. Tízévesen el akarták tanácsolni a vívóteremből. Azt mondták, dundi, tehetsége sincs az egészhez. Ő maradni akart. De tudta, csak akkor csinálhatja tovább, ha dolgozik. Sokkal keményebben, mint a többiek. A végtelenül tehetséges, egyedi érzékkel megáldott pengeművész egyszer talán odaér. Hangsúlyozottan talán. Elvégre a zseniket a legnehezebb rávenni arra,





hogy akkor is feszüljenek meg, amikor nincs hozzá kedvük. A kezükben van minden, minek további erőfeszítéseket tenni? Ha viszont van valaki, akinek ezerszer kellett iskoláznia egy mozdulat tökélyre fejlesztéséhez, ami a gényusznak úgymond a génjeiben volt, akkor azt akaraterije szinte bármire képessé teszi.

Elvégre megcsinálta ezerszer. Nem négyszázszor, nem hatszázszor. Ezerszer, mert ő akar lenni a legjobb. Vissza kellene adni szavakban, mi is ez az egész. Mégsem egyszerű. Titi nem tud segíteni. „Nem tudnám megmondani. Ez belülről jön, innen, legbelülről. Hogy én akarok lenni a legjobb. És úgy sokkal könnyebb sikert elérni, hogyha tudod: mindent megtettél.”

Egy ideális világban mindenki azzal a tudattal térne nyugovóra: ma mindent megtett. Lehet, hogy nincs minden nap közvetlen sikerélmény, lehet, hogy néha nem jön össze úgy, ahogy tervezte, de egy pillanatig sem marja a kétely, hogy tehetett volna többet is.

Az öröm íze

Rendkívül sikeres sportolói pályafutása azután teljeseedett ki, hogy édesanya lett. Első aranyérmét első gyermekének megszületése után nyerte. A másodikat azután, hogy megszületett a második csöppség. Majd miután megérkezett a harmadik kisgyermek, karrierjét egy egyéni világbajnoki címmel tette teljessé.

„Ha nem végzek el egy munkát maximálisan, az később visszaüt”

És ha megkérdezik a három kisgyereket, egyikük sem mondja azt, hogy olyan keveset láttuk anyát kiskorunkban. Titi tökéletes harmóniában tartotta a családi életet és a versenysportot.

„Annak idején szemellenzős módon csak a vívás izgatott. Aztán amikor kismama lettem, nem érdekelt, milyen eredményeket érek el, csak az volt a fontos, hogy Csenge megérkezzen. És ugyanez volt a helyzet másodjára is. Luca volt a legfontosabb, Athén akkor még teljesen hidegen hagyott. És hidd el, a kettő valahol ugyanaz. Az a kilenc hónap nem edzés, de egyfajta felkészülés valami csodálatosra. Mint a vívásban az olimpia. Családanyaként egyébként is könnyebb. Már nem akarsz annyira görcsösen a sikert, hisz van, ami legalább annyira fontos. Jelenleg is vívok még, de már nem olyan szinten, mint korábban, és persze hiányzik a siker íze, elvégre egy sportoló sohasem tudja elfelejteni azt a csodálatos érzést, amit egy győzelem jelent. Mégis, ha már van családod, egészen más dolgokat élsz meg sikerként, mások a céljaid. Most már annak örülök, ha a gyermekem él meg hasonlókat, mint én annak idején. Azt pedig elmondhatom, hogy egy gyermek születésének pillanata ugyanolyan csodálatos, ha nem csodálatosabb érzés, mint az ötkarikás győzelem.”

Sokáig úgy tűnt, Titi egyszerűen képtelen lesz lejönni a pástról, három gyerek mellett, a negyvenedik életéhez közeledve is folyamatosan vívni fog...

Aztán kikötött a Hajós Alfréd uszodában. Eleinte azért vállalt itt munkát, hogy a gyerekei közelében legyen. Ám a győzni akarás, a bizonyítási vágy, önmagára szabott elvárásai rövid időn belül a létesítményvezetői székbe katalpálták: már ő a főnöke az ország legnagyobb uszodakomplexumának. Közben megtanulta ugyanazokat a képességeket kamatoztatni, amelyek minden idők legeredményesebb női párbajtőrözőjévé emelték. „Ha nem



végzek el egy munkát maximálisan, az később ugyanúgy visszaüt, mint amikor anno egy kicsit lazáltam edzésen. Vagy főnöki letolás lesz a vége, vagy szimplán lelkiismeret-furdalás, és a tanulság levonása: még mindig az a legjobb, hogy ha valamibe belekezdész, azt be is fejezed.”

Kár, hogy sokan tudják a nevét, de csak kevesen ismerik.



Csenge, lila szájjal
„Az én gyerekem ne
tehetséges legyen, hanem
szorgalmas” – szól a saját
tapasztalatból levont anyai
tanulság. Nos, a lányok
egyikére ez teljes mértékben
áll. Csenge, a legidősebb,
habitusában nagyon hasonlít
édesanyjára. Szorgalomban
és kitartásban kitűnik társai
közül. „Csenge kétszer-
háromszor többet edz, mint
a többiek, négy óra után úgy
kell kiimádkozni a
medencéből lila szájjal, és
sír, ha valami miatt ki kell
hagynia egy edzést. Én meg
büszkén mondom neki, te
nem vagy normális –
ugyanúgy, mint az anyád...”



Dr. Johannes Roscheck
Audi Hungaria,
pénzügyi igazgató



A csapat sikerre törekszik

Mi a siker, mi hozza a sikert, és milyen kritériumokkal lehet mérni? Ezek a kérdések valószínűleg minden ambiciózus vállalatnál megjelennek. Az Audi Hungaria számára ez a kérdésfeltevés több mint magától értetődő.

Egy lehetséges értelmezés például: Az a sikeres, aki elérte hosszú távú céljait. Ha a vállalatunkra gondolok, számos sikertényező eszembe jut – és számtalan paraméter, amivel ez mérhető. A siker lehet rövid távú vagy hosszú távú. A felelősségteljes vállalat csak akkor lehet tartósan sikeres, ha a sikerének hosszú távú hatásai vannak. Ahhoz, hogy hosszú távon sikeres lehessen, a vállalat számára különösen fontos, hogy elérhető, de ambiciózus célokat tűzzön ki maga elé.

Az Audi Hungariánál a „siker” fogalma a vállalat különböző fejlődési fázisaiban más és más módon értelmezhető. Az első években a növekedés követelményeinek kellett megfelelnie a szervezetnek. Akkor az volt a cél, hogy megvalósítsuk az előttünk álló beruházásokat és projekteket, és hogy az új termékeinket mindig határidőn belül és a megadott keretfeltételek mentén, a legjobb minőségben vezessük be. Az Audi Hungaria sikeres volt, mert biztosítani tudta folyamatos továbbfejlődését. Ezt nem csak a főbb vállalati számok pozitív fejlődése és a sikeres termékbevezetések, hanem a szükséges, megfelelően képzett munkaerő biztosítása és az infrastruktúra fejlesztése is tükrözi.

Ezután, mintegy 3 évvel ezelőtt a konszolidáció fázisába léptünk, amikor a termelési és vállalati folyamatok standardizálásának és optimalizálásának célját követtük.

A megtett lépések hosszú távon sikeresnek bizonyultak, hiszen ezekkel biztosítottuk a vállalat jövőjét.

Ma, ebben a megváltozott gazdasági helyzetben, máshogy értelmezzük a „siker” fogalmát. Amint azt Einstein is megfogalmazta: „A kérdések ugyanazok, csak a válaszok változtak.” Az Audi hosszú távú céljai világosak: A cél, hogy 2015-ig világszerte a legsikeresebb prémiumkategóriás márkává váljon.

Tisztában vagyunk vele, hogy az Audi-márka szempontjából az innováció jelenti a tartós stabilitás zálogát vállalatunk számára. Ennek értelmében az Audi a következő években is folyamatosan bővíteni fogja a termékpalettáját. Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. a konszern központi motorgyártójaként és járműgyártójaként mindent megtesz ennek elérése érdekében. Folyamatosan keresni kell azt az utat, amelyik az Audi Hungariát sikerre viheti. Különösen év elején számos téma került fókuszba. 2009-ben az általános gazdasági helyzet miatt a beruházások területén kellett a vállalatnak előrelátónak lenni, továbbá természetesen a munkatársaink foglalkoztatásának biztosítása került a figyelem középpontjába. Az eredmény javítása és a költségcsökkentés érdekében bevezetett programjaink a szakterületek közös munkájának köszönhetően különösen sikeresek voltak. Mindeközben soha nem tévesztettük szem elől a folyamatok optimalizálását és a hatékonyságot növelő projekteket.

A válság új utak keresésére, új tapasztalatok szerzésére adott lehetőséget és sikerült újra felébreszteniünk a csapatunkban a siker iránti vágyat. Ellenálltunk a válságnak és meggyőződésünk, hogy ebből a helyzetből megerősödve folytatjuk majd az utunkat.



Üzletmenet és keretfeltételek

A KONJUNKTÚRA ÉS AZ ÁGAZAT

Világgazdasági helyzet

A gazdasági dekonjunktúra a 2009-es év elején folytatódott. A fejlett ipari országok gazdaságát a recesszió jellemezte, az ázsiai, latin-amerikai, valamint közép- és kelet-európai küszöb-országok egy részének gazdasági fejlődését is jelentős mértékben befolyásolta a világgazdaság szűkülése. Az év második felében számos ország átfogó gazdaságélénkítő programja és expanzív monetáris politikája világszerte stabilizálta a gazdaság helyzetét. A világpiaci konjunktúra így az év végéig visszafogott mértékű növekedési pályára állt vissza. Az első félév negatív tendenciájának következtében azonban a világgazdaság teljesítménye a 2009-es év egészére vetítve 2,0 százalékkal csökkent (az előző évi 1,9 százalékos növekedést követően).

Az Amerikai Egyesült Államokban a 2008 nyarától tartó recesszió 2009 közepén véget ért. Az ezt követő talpra állás csupán visszafogott ütemben zajlott, ezért a bruttó hazai termék 2009-ben 2,4 százalékkal csökkent az előző évhez mérten (a 2008-as 0,4 százalékos növekedést követően). A magánfogyasztást fokozott mértékben terhelte a munkanélküliség gyors ütemű növekedése, valamint a tartós ingatlanválság okozta vagyonvesztés.

Latin-Amerikában a konjunktúra 2009 közepén bekövetkezett visszaesése után stabilizálódott a gazdaság fejlődése, mindamellett a térség országai jellemzően a nyersanyagok újból élénkülő keresletéből profitáltak.

Ázsia küszöbországai gyorsan talpraálltak a világméretű gazdasági válság kedvezőtlen hatásaiból, és már 2009 tavaszától a gazdasági konjunktúra erőteljes élénküléséről számoltak be. A kínai gazdaság növekedési üteme 8,7 százalékkal (a megelőző évi 9,0 százalékot követően) megközelítette a korábbi éves értéket. Indiában szintén erőteljesen, 6,5 százalékkal (2008-ban 7,3 százalékkal) bővült a gazdaság, míg Japán bruttó hazai terméke 2009-ben 5,2 százalékkal (a megelőző évben -0,7 százalékkal) csökkent.

Az euróövezet Német- és Magyarországgal

Az euróövezet

Nyugat-Európa gazdasági teljesítménye 2009-ben 3,9 százalékos jelentős visszaesést mutatott (a megelőző év 0,5 százalékos növekedését követően). A térség valamennyi országában nagymértékben csökkent a bruttó hazai termék. Ennek jegyében Nagy-Britanniában (a megelőző évben 0,6 százalékkal bővülő) és Olaszországban (a korábbi év -1,0 százalékat követően) egyaránt 4,8 százalékkal csökkent a gazdasági teljesítmény, míg Spanyolországban (a korábbi év 0,9 százalékos növekedése után) 3,6 százalékos volt a visszaesés. 2009 közepétől egyes országokban már mutatkoztak az élénkülés első jelei. A gazdasági világválság következtében a munkanélküliségi ráta az euróövezetben a 2009-es év elején mért 8,2 százalékról az év végére 10,0 százalékra emelkedett.

Németország

A német gazdaságnak 2009 elején rendkívül erős visszaesést kellett elkönyvelnie, amely főként az export erőteljes csökkenésével magyarázható. Az év folyamán kisebb mértékű gazdasági élénkülés volt tapasztalható, melynek során a világgazdasági helyzet kitisztulása az exportkereslet visszafogott mértékű javulását eredményezte. Az új gépjárművek vásárlására ösztönző állami támogatás a magánfogyasztás kisebb mértékű emelkedését hozta Németországban, amely elősegítette a gazdaság bővülését. A 2009-es év egészét tekintve a német bruttó hazai termék 5,0 százalékkal csökkent (a 2008-as évi 1,3 százalékos növekedést követően). Ezzel az ország gazdasága a Német Szövetségi Köztársaság alapítása óta mért legnagyobb mértékben zsugorodott.

Magyarország

Közép- és Kelet-Európa országai sem tudták kivonni magukat a világméretű visszaesésből, mely ezen országok gazdasági teljesítményét is jelentősen visszavetette. A múlt évi konjunktúraadatok világosan mutatják, hogy Magyarországot erőteljesen sújtotta a világpiaci kereslet csökkenése. Ebből következően a bruttó hazai össztermék erősen visszaesett, míg az áremelkedés üteme viszonylag alacsony maradt. A magyar forint árfolyama az év első felében mutatott volatilitást követően az év végére viszonylag stabil volt.

NEMZETKÖZI AUTÓIPARI KONJUNKTÚRA

Az autók iránti világpiaci kereslet 2009-ben a gazdasági világválság következtében egyértelműen csökkent. Az év első hónapjaiban főként a nyugati ipari országok, a közép- és kelet-európai államok, valamint Japán szenvedte el a kereslet eddig nem látott mértékű csökkenését. Ezen negatív hatások mérséklésére számos ország az autópiaci értékesítés stabilizálására szolgáló programokat vezetett be, ami az év második felében a kereslet élénküléséhez vezetett. A személygépkocsik világpiaci értékesítése ennek ellenére összesen 6,0 százalékkal 52,4 millió darabra csökkent a beszámolási időszakban (a 2008-as 55,7 millió darabot követően).

Az Amerikai Egyesült Államokban az erőteljes recesszió az autópiaci kereslet ismételt romlását eredményezte. A piacot a fogyasztás tartós visszafogása jellemezte, ráadásul a járműfinanszírozási hitelek nyújtása is restriktív maradt. Az autópiaci értékesítés ennek megfelelően 2009-ben az előző évi szinthez mérten is további 21,3 százalékkal mindössze 10,4 millió személygépkocsira és könnyű haszongépjárműre csökkent.

Latin-Amerikában a gazdasági világválságtól függetlenül folytatódott a brazil autópiaci bővülése. Az ország 2,5 millió darabos személygépkocsi-értékesítése 12,8 százalékkal haladta meg az előző évi értéket. Ezzel szemben a teljes argentin személygépkocsi-piac 378 ezer darab gépjárműre, 11,8 százalékkal csökkent.

Az ázsiai- és csendes-óceáni térségben 2009-ben ismét erőteljesen gyorsult a növekedés. Az értékesítési volumen ezeken a piacokon 19,7 százalékkal összesen 17,5 millió személygépkocsira emelkedett. Legnagyobb ütemben az állami támogatásoknak köszönhetően az autópiac Kínában bővült, így itt az értékesítési darabszám 53,9 százalékkal 8,5 millió személygépkocsira nőtt. Az indiai személygépjármű-piac is emelkedő keresletnek örvendhetett, itt az értékesítés 17,3 százalékkal 1,4 millió járműre nőtt. Ezzel ellentétben Japánban változatlanul gyengélkedett a piac, a személygépkocsi forgalomba helyezések száma itt 7,2 százalékkal 3,9 millió darabra csökkent.

A német autópiac a 2009-es évben egyedi hatásokon alapuló konjunktúrát élt át azzal, hogy a forgalomba helyezések száma 23,2 százalékkal 3,8 millió darabra emelkedett. A legfontosabb befolyásoló tényező a magánvásárlóknak biztosított állami környezetvédelmi támogatás volt, amelynek hatására 2009 februárjától novemberéig a személygépkocsi forgalomba helyezések száma havi szinten két számjegyű százalékos növekedést mutatott fel. Ezzel egyidejűleg megváltozott a piaci szerkezet, mivel a magánszemélyeknek történő forgalomba helyezések aránya az előző évi 40,2 százalékról 2009-ben erőteljesen, 62,7 százalékra emelkedett, miközben a jogi személyek számára történő forgalomba helyezések száma a gazdasági válság következtében csökkent. A magánszemélyek oldaláról mutatkozó kereslet élénkülése legfőképpen a kis és legkisebb, valamint kompakt modellek gyártóinak kedvezett, így ezek erőteljesen tudták növelni piaci részesedésüket.

A dízelmotorral felszerelt járművek aránya a teljes forgalomba helyezésekből az elsősorban benzines modelleket előnyben részesítő magánszemélyek vásárlása révén jelentősen, 13,4 százalékponttal 30,7 százalékra csökkent. Ezzel szemben a jogi személyek részére történő forgalomba helyezéseknél a dízelmotoros járművek aránya közel változatlan maradt.

Számos ország átfogó támogatási intézkedései ellenére a személygépkocsi forgalomba helyezések száma Nyugat-Európában (Németország nélkül) 2009-ben 9,9 millió darabbal 6,2 százalékkal maradt el a megelőző év értékétől. A nagy nyugat-európai autópiacon felvevő-országok közül Spanyolország 17,9 és Nagy-Britannia 6,4 százalékos jelentős visszaesést mutatott, illetve az olasz piac is 0,2 százalékkal csökkent. Ezzel szemben a francia autópiacon 10,7 százalékos bővüléssel öröndetes fejlődést mutatott a megelőző évhez viszonyítva,

A közép- és kelet-európai autópiacon kereslet elmúlt években tapasztalt növekedése 2009-ben hirtelen megszakadt. A térség számos országában erős zuhanást mutatott a személygépkocsik iránti kereslet. Az 1,3 millió személygépkocsit felvevő orosz piac volumene a megelőző évhez mérten felére csökkent.

A VÁLLALAT HELYZETE

Számok, adatok és tények

A pénzügyi válság, valamint annak áttérjedése a reálgazdaságra az elmúlt üzleti évben az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.-re is hatást gyakorolt. Az autópiacon felvevőpiacok keresletének általános visszaesése a 2009-es beszámolási évben az árbevétel és az értékesítési darabszámok csökkenését eredményezte mind a motor-, mind a járműgyártásban. Az elmúlt üzleti évből a járműgyártásban a TT RS modell sorozatgyártásának eredményes indítását kell kiemelni, a motorgyártásban szintén új termékek kerültek bevezetésre. Az új 2,5 literes öthengeres TFSI-benzinmotor és az új 1,6 literes Common Rail dízelmotor ismételt bizonyítja az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. magas szintű gyártási kompetenciáját és mérnöki szaktudását.

Az árbevétel alakulása

Az IFRS módszertannal meghatározott árbevétel 2009-ben a megváltozott piaci helyzet következtében 3.875 millió eurót ért el (a megelőző évben: 5.617 millió euró).

AZ ÁRBEVÉTEL ALAKULÁSA IFRS SZERINT

millió euróban	2009	2008
Árbevétel	3.875	5.617

Motorgyártás és értékesítés

MOTORGYÁRTÁS TÍPUSOK SZERINT

	2009	2008
Négy- és öthengeres	1.113.575	1.549.750
ebből soros négy- és öthengeres benzines	660.018	840.982
ebből soros négyhengeres dízel	453.557	708.768
Hathengeres	249.622	300.572
ebből V6 benzines	115.997	118.732
ebből V6 dízel	133.625	181.840
Nyolchengeres V8 (benzines és dízel)	15.194	40.960
Tízengeres V10-es benzines	4.818	8.668
Tizenkét hengeres V12-es dízel	700	383
Teljes gyártott darabszám	1.383.909	1.900.333

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. a 2009-es évben a konjunkturális és piaci válság ellenére kitűnően helytállt és összességében 1.383.909 motort (az előző évben: 1.900.333) gyártott. A motorgyártáson belül 1.112.114 (2008-ban: 1.549.663) négyhengeres, 1.461 (2008-ban: 87) öthengeres, 249.622 (2008-ban: 300.572) hathengeres,

15.194 (2008-ban: 40.960) nyolchengeres, 4.818 (2008-ban: 8.668) tízhengeres és 700 (2008-ban: 383) tizenkét hengeres motor készült Győrben.

MOTOROK ÉRTÉKESÍTÉSE MEGRENDELŐK SZERINT

	2009	2008
Audi-konzern	698.133	782.944
Volkswagen-konzern	560.954	935.745
ebből: Volkswagen AG	235.450	363.908
ebből: ŠKODA AUTO a.s.	104.984	254.130
ebből: SEAT S.A.	125.568	159.617
más megrendelők	102.131	119.757
Teljes értékesítés	1.361.218	1.838.446

A motorgyártás területén 2009-ben 1.361.218 (2008-ban: 1.838.446) erőforrást értékesítettek a megrendelőknek.

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. összesen 698.133 (2008-ban: 782.944 darab) erőforrást szállított az Audi-konzernnek. A Volkswagen-konzern további márkái 560.954 (2008-ban: 935.745) motort vásároltak a járművek gyártásához. Az AUDI AG megbízásából a Wilhelm Karmann GmbH-nál a németországi Rheine városában készülő Audi Cabriolet modellekhez 1.613 (2008-ban: 16.893) darab motor került kiszállításra. Emellett a vállalatcsoporton kívüli megrendelők is igénybe vették az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. motorfejlesztési és motorgyártási szakértelmét, és összesen 102.131 (2008-ban: 119.757) darab erőforrást rendeltek.

Járműgyártás

JÁRMŰGYÁRTÁS MODELLEK SZERINT

	2009	2008
TT Coupé	18.010	31.101
TT Roadster	4.811	10.688
A3 Cabriolet ¹⁾	9.782	18.570
Teljes értékesítés	32.603	60.359

¹⁾ az AUDI AG megbízásából

Az elmúlt üzleti évben a járműgyártás összesen 32.603 (2008-ban: 60.359) darabos termelése már nem érte el az előző évi szintet. Az összesített darabszámon belül 18.010 (2008-ban: 31.101) Audi TT Coupé, 4.811 (2008-ban: 10.688) Audi TT Roadster és az AUDI AG megbízásából 9.782 (2008-ban: 18.570) Audi A3 Cabriolet készült.

Munkatársak

A TÁRGYÉV VÉGI DOLGOZÓI LÉTSZÁM ALAKULÁSA

Fő	2009	2008
Munkatársak száma (a tárgyév végén)	5.624	5.879

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. a 2009-es üzleti évben a negyedév végi adatok számtani középértékeként átlagosan 5.614 (2008-ban: 5.925) munkatársat foglalkoztatott.

Jelentős beruházások

Immateriális javak és tárgyi eszközök

BRUTTÓ BERUHÁZÁSOK

millió euróban	2009	2008
Bruttó beruházások összesen	187	309

Az immateriális javak és tárgyi eszközök bruttó beruházási volumene a 2009-es üzleti évben IFRS módszertannal számítva 187 (2008-ban: 309) millió eurót tett ki. A megelőző évhez hasonlóan a tárgyeszköz-beruházások jelentős részét a motor- és motorkomponens-gyártás képviselte. Ennek keretében főként az AVS (Audi valvelift system®) vezérműtengely-gyártásban, a V6 TDI motor II. nemzedékének hengerfej-megmunkálására szolgáló megmunkáló-központokra, valamint a Global Engine négyhengeres erőforrás III. nemzedékének főtengely-megmunkálásában, valamint a benzin- és dízelmotorgyártás célszerszámainak beszerzésére eszközöltek beruházásokat.

A 2009-es év az előző évekhez hasonlóan az új, innovatív erőforrások fejlesztésének jegyében telt. Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. termékei kapcsán a megrendelői igények teljesítése mellett kiemelt fontosságúnak tartja a környezettudatosságot és a legmagasabb minőségi követelményeknek történő megfelelést. A termékek kimagasló minősége és felhasználhatósága a rendkívül rugalmasan alkalmazható megmunkálóberendezésekre, az egymással összehangolt szerelősorokra, a jövő követelményeihez igazodó gyártástechnológiai folyamatokra és a magasan képzett munkatársakra épül.

Kutatás és fejlesztés

KUTATÁSI ÉS FEJLESZTÉSI RÁFORDÍTÁSOK

millió euróban	2009	2008
Kutatási költségek és nem aktivált fejlesztési költségek	155	220
Értékcsökkenési leírások és aktivált fejlesztési költségek kivezetése	93	75
Kutatási és fejlesztési ráfordítások összesen	248	295

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.-nél. a 2009-es évben az IFRS módszertan szerint 49 (2008-ban: 54) millió euró összegű kutatási és fejlesztési ráfordítást aktiváltak.

TECHNOLÓGIAI INNOVÁCIÓ

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. a 2009-es évben is 11 új, rendkívül magas hatásfokú, nagy teljesítményű motor gyártását kezdte meg, ismételten bizonyítva a motorgyártásban szerzett magas fokú technológiai szaktudását. A termékskálából kiemelkedik a közös nyomócsöves befecskendezésű 1,6 literes TDI-motor, a bioetanollal is üzemeltethető 2,0 literes TFSI Flexible Fuel Otto-motor, valamint a csak 2014-től érvényes EU-6 károsanyag-kibocsátási határértékeket már ma teljesítő 3,0 literes, hathengeres TDI Clean Diesel motor. Ízig-vérig sportmotorként került a termékskálába a turbófeltöltéses, öthengeres 2,5 literes TFSI-erőforrás. A járműgyártásban az Audi TT RS, egy kompromisszumok nélküli nagy teljesítményű sportautó sorozatgyártásának felfutása volt a meghatározó.

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. célkitűzése, hogy tovább csökkentse a jelenlegi és a jövőbeni motorkínálat kibocsátási értékeit annak érdekében, hogy a jövőben is hozzájáruljon a jármű egészére vetített energiamérleg javításához.

AZ AUDI HUNGARIA A TÁRSADALOMBAN

A vállalat társadalmi felelősségvállalása

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. a 2009-es évben is különböző intézkedéseket tett a vállalat társadalmi felelősségvállalása érdekében.

A már működő felsőoktatási együttműködési kereteket kiegészítve 2009 decemberében alakult meg a BME–AUDI K3 kutatási központ, amely az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. és a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem (BME) között fogja össze és fejleszti tovább a kutatási és fejlesztési tevékenységet.

AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. a szakemberigényének biztosítására már sok éve fontos befektetésnek tekinti a fiatalok képzését. A gyakorlati követelményekhez minél közelebb álló képzés biztosítása érdekében az oktatóközpontot a múlt évben két nagyértékű NC és CNC megmunkálógéppel fejlesztették.

A német nyelvoktatás győri és regionális fejlesztése érdekében az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. oktatási segédeszközökkel és financiálisan is támogatja a győri német tannyelvű általános iskolát, amely az elmúlt évek során egyre nagyobb vonzerőt szerzett, kiemelten a magyar családok körében.

KOCKÁZATJELENTÉS

A konjunkturális feltételrendszer a 2010-es évben előreláthatólag nem fog lényegesen javulni, így az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. az idei évben is nagy kihívások előtt áll.

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

Ezen túlmenően az AUDI AG leányvállalataként az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. szervesen beépült a kockázati előjelző rendszerbe. Ezen belül világosan szabályozzák a vállalat egyes területeinek és leányvállalatának felelősségi körét, beszámolási és dokumentációs kötelezettségeit. Elsőként a potenciális kár nagyságának és a kockázatok előfordulásának valószínűségét minősítik. Ezt követően kerül sor a kiválasztott fajsúlyos kockázatokra vonatkozó fenyegető károk mennyiségi értékelésére.

Valamennyi, jelenleg ismert körülmény és tény figyelembevételével azonban nem áll fenn olyan kockázat, amely az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. vagyoni, pénzügyi és jövedelmi helyzetét jelentősen vagy tartósan hátrányosan érintené, vagy akár a vállalat fennmaradását belátható időtávon veszélyeztetné.

KITEKINTÉS

Világgazdaság

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. helyzetmegítélése keretében feltételezi, hogy a világpiaci konjunktúra helyreállása, amely 2009 második félévében vette kezdetét, visszafogott ütemben 2010-ben is folytatódik. A növekedés súlypontját változatlanul az ázsiai küszöbországok alkotják. Ezzel szemben kevésbé lendületes marad a konjunktúra élénkülése a legtöbb fejlett ipari országban.

Az Amerikai Egyesült Államokban 2010-ben így a gazdaság csupán visszafogott mértékű növekedésével lehet számolni. Ezen belül különösen a magánfogyasztás mutat gyenge fejlődést belátható időtávon belül a tartósan kedvezőtlen munkaerőpiaci helyzet tükrében.

Latin-Amerikában a 2010-re várt jelentős gazdasági fellendülést leginkább a nyersanyagok élénkülő kereslete támogatja.

Az ázsiai küszöbországok gazdasági teljesítménye az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. értéke-

lése szerint 2010-ben ismét egyértelmű növekedést mutat. Ennek keretében a kínai gazdaság növekedése kis mértékben gyorsulhat a megelőző évhez mérten, és Indiában is változatlanul erőteljes gazdasági növekedésre lehet számítani. Ezzel szemben Japán a 2009-es évi súlyos recessziót követően csupán kismértékben tud pozitív gazdasági növekedést felmutatni.

Az euróövezet Németországgal és Magyarországgal

A nyugat-európai konjunktúra 2010-ben szintén kisebb mértékű fellendülést mutat. Németország esetében a vállalat a 2009-es recessziós évhez viszonyítottan lassú ütemű javulással számol. A világgazdaság javuló állapotát követve a kivitel dinamikája 2010-ben vélhetően ismét lendületet kap, és ösztönzően hat a gazdasági fejlődésre. A fejlődést lassító tényezőként mutatkozik azonban a stagnáló magánfogyasztás, amelyet a munkanélküliek számának várt emelkedése befolyásol.

Közép- és Kelet-Európa országaiban az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. várakozásai szerint a gazdaság 2010-ben lassan áll talpra az előző év mély konjunkturális veszteségeiből. Magyarország esetében 2010-re nem számítanak a gazdasági növekedés érzékelhető javulásával, és ennek megfelelően a bruttó hazai termék a megelőző év szintjén marad. Szintén feltételezhető, hogy a munkaerőpiacon változatlanul feszült marad a helyzet.

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

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. megítélése szerint a globális gazdaság várható élénkülése következtében az autóipar világpiaci kilátásai, ha csak kis mértékben is, de javulnak 2010-ben. A globális személygépkocsi-értékesítés előreláthatólag 1 százalék körüli, közel 53 millió darabos éves értékesítést jelentő növekedéssel azonban csak csekély dinamikát mutat a válság okozta zuhanással jellemzett előző évi szinthez viszonyítva. Ezen belül a nyugat-európai autópiac kivételével minden értékesítési régióban nő a személygépjárművek kereslete.

Az Amerikai Egyesült Államokban a konjunktúra kismértékű javulásának tükrében az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. az autópiaci kereslet kisebb mértékű erősödésével számol a következő évben. A mintegy 11,5 milliós értékesítési darabszám az Egyesült Államokban azonban még messze elmarad a korábbi évek szintjétől.

Németországban véget ér az egyedi hatásokon alapuló autópiaci konjunktúra, amelyet legfőképpen az állami környezetvédelmi támogatás ösztönző hatása váltott ki. Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. ezért Németországban a személygépkocsi forgalomba helyezések számának rendkívül erős csökkenésével számol.

Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. a nyugat-európai autópiac (Németországon kívüli) vonatkozásában is a személygépkocsi forgalomba helyezések számának csökkenésével számol – a személygépkocsi-kereslet csökkenésében jelentős szerepet játszik az állami értékesítésösztönzési intézkedések kifizetése a nagy autópiacokon, mint például Franciaországban, Nagy-Britanniában vagy Olaszországban.

A közép- és kelet-európai országokban 2010-ben ismét kismértékben javulni fog az autóipar teljesítménye, így a vállalat az orosz piac vonatkozásában is visszafogott javulásra számít az előző év jelentős visszaesést mutató értékesítési adataival szemben.

Az ázsiai és csendes-óceáni régió piacának erőteljes növekedése 2010-ben ismét a világ autóipari konjunktúrájának tartópilléreként szolgál. Az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. kiemelten a kínai és indiai személygépkocsi-piacon számol két számjegyű növekedéssel, bár Kína vélhetően már nem tudja megismételni a megelőző év magas növekedési ütemét az értékesítésben. Ezzel szemben Japánban az ország várhatóan javuló gazdasági teljesítménye ellenére változatlanul csökkenő forgalomba helyezésekkel számol 2010-ben a vállalat.

A tartósan nehéz, illetve nehezen előre jelezhető gazdasági feltételrendszer, a várhatóan tovább éleződő verseny, valamint a jövő követelményeinek megfelelő mobilitási formák kialakítása a következő években is nagy kihívások elé állítja az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.-t. A vállalati folyamatok és a költségszerkezet elmúlt években végzett folyamatos optimalizálása meghatározó mértékben járult hozzá ahhoz, hogy az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. a jelenlegi nehéz gazdasági helyzetben is eredményes lehet. Ez biztosítja a vállalatnak az alapot ahhoz, hogy a rendkívül motivált munkatársi gárdával és korszerű termékskálával a jövőben is a megszokott, magas szintű teljesítményt nyújthassa.

AZ ELŐREJELZÉSHEZ KAPCSOLÓDÓ BIZONYTALANSÁG

A helyzetjelentés jövőbeli várt fejleményekre vonatkozó kijelentéseket tartalmaz. Ezek a kijelentések a jelenlegi helyzetértékelésen alapulnak és természetesen kockázati és bizonytalansági tényezőket tartalmaznak. A ténylegesen bekövetkező események eltérhetnek az itt megfogalmazottaktól.

Üzemanyag-fogyasztás és emissziós értékek

Adatok: 2010. február (minden érték a német piaci mutatókra épül)

Modell	Teljesítmény (kW)	Váltó	Üzemanyag fajta	Üzemanyag fogyasztás (l/100km)			Co ₂ -kibocsátás (g/km)
				városi forgalomban	országúton	kombinált	kombinált
Audi A1							
A1 1.4 TFSI ¹⁾	90	S tronic, 7-Fokozatú	Super	5,2	122		
A1 1.6 TDI 1)	77	5-Fokozatú	Dízel	3,9	102		
Audi A3							
A3 1.2 TFSI 1)	77	6-Fokozatú	Super	6,7	4,7	5,5	127
A3 1.4 TFSI	92	6-Fokozatú	Super	7,3	4,8	5,7	132
A3 1.4 TFSI	92	S tronic, 7-Fokozatú	Super	6,4	4,7	5,3	124
A3 1.6	75	5-Fokozatú	Super	9,5	5,3	6,8	162
A3 1.6	75	S tronic, 7-Fokozatú	Super	9,4	5,1	6,7	159
A3 1.8 TFSI	118	6-Fokozatú	Super	8,7	5,3	6,6	152
A3 1.8 TFSI	118	S tronic, 7-Fokozatú	Super	8,5	5,2	6,5	149
A3 1.8 TFSI quattro	118	6-Fokozatú	Super	9,7	6,0	7,3	170
A3 2.0 TFSI	147	6-Fokozatú	Super	9,8	5,5	7,1	164
A3 2.0 TFSI	147	S tronic, 6-Fokozatú	Super	9,8	5,7	7,2	166
A3 2.0 TFSI quattro	147	S tronic, 6-Fokozatú	Super	9,9	6,1	7,5	174
A3 1.6 TDI	66	5-Fokozatú	Dízel	5,6	3,7	4,4	114
A3 1.6 TDI (77 kW, 99 g CO ₂ /km) ²⁾	77	5-Fokozatú	Dízel	4,7	3,3	3,8	99
A3 1.6 TDI	77	5-Fokozatú	Dízel	5,0	3,7	4,1	109
A3 1.6 TDI	77	S tronic, 7-Fokozatú	Dízel	4,5	3,9	4,2	109
A3 2.0 TDI	103	6-Fokozatú	Dízel	5,5	3,8	4,4	115
A3 2.0 TDI	103	S tronic, 6-Fokozatú	Dízel	5,8	4,4	4,9	129
A3 2.0 TDI quattro	103	6-Fokozatú	Dízel	6,3	4,2	5,0	129
A3 2.0 TDI	125	6-Fokozatú	Dízel	6,9	4,2	5,2	139
A3 2.0 TDI	125	S tronic, 6-Fokozatú	Dízel	7,2	4,6	5,6	147
A3 2.0 TDI quattro	125	6-Fokozatú	Dízel	7,2	4,7	5,6	148
S3 2.0 TFSI quattro	195	6-Fokozatú	Super Plus	11,8	6,6	8,5	198
S3 2.0 TFSI quattro	195	S tronic, 6-Fokozatú	Super Plus	11,1	6,7	8,3	193
Audi A3 Sportback							
A3 Sportback 1.2 TFSI 1)	77	6-Fokozatú	Super	6,7	4,7	5,5	127
A3 Sportback 1.4 TFSI	92	6-Fokozatú	Super	7,3	4,9	5,8	134
A3 Sportback 1.4 TFSI	92	S tronic, 7-Fokozatú	Super	6,6	4,8	5,5	127
A3 Sportback 1.6	75	5-Fokozatú	Super	9,5	5,4	6,9	164
A3 Sportback 1.6	75	S tronic, 7-Fokozatú	Super	9,4	5,1	6,7	159
A3 Sportback 1.8 TFSI	118	6-Fokozatú	Super	8,7	5,3	6,6	153
A3 Sportback 1.8 TFSI	118	S tronic, 7-Fokozatú	Super	8,5	5,2	6,5	149
A3 Sportback 1.8 TFSI quattro	118	6-Fokozatú	Super	9,8	6,1	7,4	173
A3 Sportback 2.0 TFSI	147	6-Fokozatú	Super	9,9	5,6	7,2	167
A3 Sportback 2.0 TFSI	147	S tronic, 6-Fokozatú	Super	9,8	5,7	7,2	166
A3 Sportback 2.0 TFSI quattro	147	S tronic, 6-Fokozatú	Super	10,0	6,2	7,6	176
A3 Sportback 1.6 TDI	66	5-Fokozatú	Dízel	5,3	3,9	4,4	116
A3 Sportback 1.6 TDI	77	5-Fokozatú	Dízel	4,8	3,4	3,9	102
A3 Sportback 1.6 TDI	77	5-Fokozatú	Dízel	5,1	3,8	4,2	112
A3 Sportback 1.6 TDI	77	S tronic, 7-Fokozatú	Dízel	4,9	3,9	4,3	112
A3 Sportback 2.0 TDI	103	6-Fokozatú	Dízel	5,5	3,8	4,4	115
A3 Sportback 2.0 TDI	103	S tronic, 6-Fokozatú	Dízel	5,8	4,4	4,9	129
A3 Sportback 2.0 TDI quattro	103	6-Fokozatú	Dízel	6,3	4,2	5,0	129
A3 Sportback 2.0 TDI	125	6-Fokozatú	Dízel	6,9	4,2	5,2	139
A3 Sportback 2.0 TDI	125	S tronic, 6-Fokozatú	Dízel	7,4	4,7	5,7	149
A3 Sportback 2.0 TDI quattro	125	6-Fokozatú	Dízel	7,2	4,7	5,6	148
S3 Sportback 2.0 TFSI quattro	195	6-Fokozatú	Super Plus	11,8	6,7	8,5	199
S3 Sportback 2.0 TFSI quattro	195	S tronic, 6-Fokozatú	Super Plus	11,2	6,8	8,4	195
Audi A3 Cabriolet							
A3 Cabriolet 1.2 TFSI 1)	77	6-Fokozatú	Super	7,0	5,0	5,7	132
A3 Cabriolet 1.6	75	5-Fokozatú	Super	9,6	5,5	7,0	167
A3 Cabriolet 1.8 TFSI	118	6-Fokozatú	Super	8,9	5,5	6,7	156
A3 Cabriolet 1.8 TFSI	118	S tronic, 7-Fokozatú	Super	8,7	5,4	6,6	154
A3 Cabriolet 2.0 TFSI	147	6-Fokozatú	Super	10,0	5,6	7,2	169
A3 Cabriolet 2.0 TFSI	147	S tronic, 6-Fokozatú	Super	9,9	5,9	7,4	171
A3 Cabriolet 1.6 TDI	77	5-Fokozatú	Dízel	5,2	3,9	4,3	114
A3 Cabriolet 2.0 TDI	103	6-Fokozatú	Dízel	5,7	3,9	4,6	119
A3 Cabriolet 2.0 TDI	103	S tronic, 6-Fokozatú	Dízel	6,0	4,6	5,1	134
Audi TT Coupé							
TT Coupé 1.8 TFSI	118	6-Fokozatú	Super	9,0	5,3	6,7	155
TT Coupé 2.0 TFSI	147	6-Fokozatú	Super Plus	10,7	6,0	7,7	183
TT Coupé 2.0 TFSI	147	S tronic, 6-Fokozatú	Super Plus	10,6	6,0	7,7	183
TT Coupé 2.0 TFSI quattro	147	S tronic, 6-Fokozatú	Super	10,5	6,1	7,7	178
TT Coupé 3.2 quattro	184	6-Fokozatú	Super Plus	14,7	7,8	10,3	247
TT Coupé 3.2 quattro	184	S tronic, 6-Fokozatú	Super Plus	12,9	7,3	9,4	224
TT Coupé 2.0 TDI quattro	125	6-Fokozatú	Dízel	7,0	4,3	5,3	139
TTS Coupé 2.0 TFSI quattro	200	6-Fokozatú	Super Plus	11,0	6,4	8,1	188
TTS Coupé 2.0 TFSI quattro	200	S tronic, 6-Fokozatú	Super Plus	10,6	6,4	7,9	184
Audi TT Roadster							
TT Roadster 1.8 TFSI	118	6-Fokozatú	Super	9,1	5,6	6,9	159
TT Roadster 2.0 TFSI	147	6-Fokozatú	Super Plus	10,7	6,2	7,8	186

¹⁾ Ez a modell még nem kapható kereskedelmi forgalomban és pillanatnyilag nem rendelkezik még forgalmi engedéllyel, ezért nem esik az 1999/94/EG szabályozás alá; a fent megnevezett fogyasztási- és kibocsátási adatok ideiglenesek


²⁾ egyedi felszereltségre vonatkozó megkötések tartalmaz

Modell	Teljesítmény (kW)	Váltó	Üzemanyag fajta	Üzemanyag fogyasztás (l/100km)			Co ₂ -kibocsátás (g/km)
				városi forgalomban	országúton	kombinált	kombinált
TT Roadster 2.0 TFSI	147	S tronic, 6-Fokozatú	Super Plus	10,8	6,1	7,8	186
TT Roadster 2.0 TFSI quattro	147	S tronic, 6-Fokozatú	Super	10,5	6,3	7,8	181
TT Roadster 3.2 quattro	184	6-Fokozatú	Super Plus	14,8	7,8	10,4	250
TT Roadster 3.2 quattro	184	S tronic, 6-Fokozatú	Super Plus	13,0	7,4	9,5	227
TT Roadster 2.0 TDI quattro	125	6-Fokozatú	Dízel	7,2	4,5	5,5	144
TTS Roadster 2.0 TFSI quattro	200	6-Fokozatú	Super Plus	11,1	6,7	8,3	193
TTS Roadster 2.0 TFSI quattro	200	S tronic, 6-Fokozatú	Super Plus	10,7	6,5	8,0	187
Audi TT RS Coupé							
TT RS Coupé 2.5 TFSI quattro	250	6-Fokozatú	Super Plus	13,1	6,9	9,2	214
Audi TT RS Roadster							
TT RS Roadster 2.5 TFSI quattro	250	6-Fokozatú	Super Plus	13,3	7,2	9,5	221
Audi A4 Limousine							
A4 1.8 TFSI	88	6-Fokozatú	Super	9,5	5,6	7,1	164
A4 1.8 TFSI	88	multitronic, fokozatmentes	Super	9,4	5,9	7,2	169
A4 1.8 TFSI	118	6-Fokozatú	Super	9,5	5,6	7,1	164
A4 1.8 TFSI	118	multitronic, fokozatmentes	Super	9,4	5,9	7,2	169
A4 1.8 TFSI quattro	118	6-Fokozatú	Super	10,3	6,1	7,6	176
A4 2.0 TFSI	132	6-Fokozatú	Super	8,3	5,3	6,4	149
A4 2.0 TFSI	132	multitronic, fokozatmentes	Super	9,4	5,7	7,1	167
A4 2.0 TFSI flexible fuel	132	6-Fokozatú	Super/E85	8,3/12,2	5,3/7,1	6,4/9,0	149/149
A4 2.0 TFSI	155	6-Fokozatú	Super	8,3	5,3	6,4	149
A4 2.0 TFSI	155	multitronic, fokozatmentes	Super	9,4	5,7	7,1	167
A4 2.0 TFSI quattro	155	6-Fokozatú	Super	9,7	5,8	7,3	169
A4 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Fokozatú	Super	9,4	6,4	7,5	174
A4 3.2 FSI	195	multitronic, fokozatmentes	Super	11,6	6,2	8,2	192
A4 3.2 FSI quattro	195	6-Fokozatú	Super	13,4	6,7	9,1	214
A4 3.2 FSI quattro	195	tiptronic, 6-stufig	Super	13,1	7,0	9,3	215
A4 2.0 TDI	88	6-Fokozatú	Dízel	6,1	4,2	4,9	129
A4 2.0 TDI e 2)	100	6-Fokozatú	Dízel	5,8	3,8	4,6	119
A4 2.0 TDI	100	6-Fokozatú	Dízel	6,1	4,0	4,8	124
A4 2.0 TDI	105	6-Fokozatú	Dízel	6,5	4,3	5,1	134
A4 2.0 TDI	105	multitronic, fokozatmentes	Dízel	7,3	4,8	5,7	149
A4 2.0 TDI quattro	105	6-Fokozatú	Dízel	7,0	4,8	5,6	147
A4 2.0 TDI	125	6-Fokozatú	Dízel	6,2	4,4	5,1	134
A4 2.0 TDI quattro	125	6-Fokozatú	Dízel	7,1	4,9	5,7	149
A4 2.7 TDI	140	6-Fokozatú	Dízel	8,1	4,8	6,0	159
A4 2.7 TDI	140	multitronic, fokozatmentes	Dízel	7,9	5,5	6,4	167
A4 3.0 TDI quattro	176	6-Fokozatú	Dízel	8,8	5,3	6,6	173
A4 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Fokozatú	Dízel	8,3	5,7	6,6	174
A4 3.0 TDI clean dízel quattro	176	tiptronic, 6-stufig	Dízel	8,7	5,5	6,7	175
S4 3.0 TFSI quattro	245	6-Fokozatú	Super	13,7	7,3	9,7	225
S4 3.0 TFSI quattro	245	S tronic, 7-Fokozatú	Super	13,5	7,0	9,4	219
Audi A4 Avant							
A4 Avant 1.8 TFSI	88	6-Fokozatú	Super	9,6	5,8	7,2	169
A4 Avant 1.8 TFSI	88	multitronic, fokozatmentes	Super	9,6	6,3	7,5	174
A4 Avant 1.8 TFSI	118	6-Fokozatú	Super	9,6	5,8	7,2	169
A4 Avant 1.8 TFSI	118	multitronic, fokozatmentes	Super	9,6	6,3	7,5	174
A4 Avant 1.8 TFSI quattro	118	6-Fokozatú	Super	10,3	6,2	7,7	179
A4 Avant 2.0 TFSI	132	6-Fokozatú	Super	8,4	5,6	6,6	154
A4 Avant 2.0 TFSI	132	multitronic, fokozatmentes	Super	9,8	5,9	7,3	172
A4 Avant 2.0 TFSI flexible fuel	132	6-Fokozatú	Super/E85	8,4/12,6	5,6/7,3	6,6/9,2	154/154
A4 Avant 2.0 TFSI	155	6-Fokozatú	Super	8,4	5,6	6,6	154
A4 Avant 2.0 TFSI	155	multitronic, fokozatmentes	Super	9,8	5,9	7,3	172
A4 Avant 2.0 TFSI quattro	155	6-Fokozatú	Super	9,8	6,1	7,5	174
A4 Avant 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Fokozatú	Super	9,4	6,5	7,6	175
A4 Avant 3.2 FSI	195	multitronic, fokozatmentes	Super	11,6	6,5	8,4	197
A4 Avant 3.2 FSI quattro	195	6-Fokozatú	Super	13,6	6,9	9,4	219
A4 Avant 3.2 FSI quattro	195	tiptronic, 6-stufig	Super	13,2	7,1	9,4	219
A4 Avant 2.0 TDI	88	6-Fokozatú	Dízel	6,3	4,5	5,1	134
A4 Avant 2.0 TDI e	100	6-Fokozatú	Dízel	6,1	4,2	4,9	129
A4 Avant 2.0 TDI	105	6-Fokozatú	Dízel	6,6	4,5	5,3	139
A4 Avant 2.0 TDI	105	multitronic, fokozatmentes	Dízel	7,5	5,0	5,9	155
A4 Avant 2.0 TDI quattro	105	6-Fokozatú	Dízel	7,1	5,0	5,8	154
A4 Avant 2.0 TDI	125	6-Fokozatú	Dízel	6,7	4,7	5,5	144
A4 Avant 2.0 TDI quattro	125	6-Fokozatú	Dízel	7,1	5,1	5,8	154
A4 Avant 2.7 TDI	140	6-Fokozatú	Dízel	8,1	5,2	6,2	164
A4 Avant 2.7 TDI	140	multitronic, fokozatmentes	Dízel	7,7	5,8	6,5	169
A4 Avant 3.0 TDI quattro	176	6-Fokozatú	Dízel	8,8	5,5	6,8	176
A4 Avant 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Fokozatú	Dízel	8,5	5,8	6,8	179
A4 Avant 3.0 TDI clean dízel quattro	176	tiptronic, 6-stufig	Dízel	8,8	5,8	6,9	180
S4 Avant 3.0 TFSI quattro	245	6-Fokozatú	Super	13,8	7,5	9,9	229
S4 Avant 3.0 TFSI quattro	245	S tronic, 7-Fokozatú	Super	13,8	7,3	9,7	224
Audi A4 allroad quattro							
A4 allroad quattro 2.0 TFSI	155	6-Fokozatú	Super	10,2	6,5	7,9	184

Modell	Teljesítmény (kW)	Váltó	Üzemanyag fajta	Üzemanyag fogyasztás (l/100km)			Co ₂ -kibocsátás (g/km)
				városi	országon	kombinált	kombinált
				forgalomban innerorts	außerorts	kombiniert	kombiniert
A4 allroad quattro 2.0 TFSI	155	S tronic, 7-Fokozatú	Super	10,2	6,8	8,1	189
A4 allroad quattro 2.0 TDI	105	6-Fokozatú	Dízel	7,5	5,5	6,2	164
A4 allroad quattro 2.0 TDI	125	6-Fokozatú	Dízel	7,5	5,5	6,2	164
A4 allroad quattro 3.0 TDI	176	6-Fokozatú	Dízel	9,6	5,8	7,2	189
A4 allroad quattro 3.0 TDI	176	S tronic, 7-Fokozatú	Dízel	8,7	6,1	7,1	189
Audi A5 Sportback							
A5 Sportback 1.8 TFSI	118	multitronic, fokozatmentes	Super	9,4	5,9	7,2	169
A5 Sportback 2.0 TFSI	132	6-Fokozatú	Super	8,4	5,4	6,5	152
A5 Sportback 2.0 TFSI	132	multitronic, fokozatmentes	Super	9,5	5,8	7,2	169
A5 Sportback 2.0 TFSI	155	6-Fokozatú	Super	8,4	5,4	6,5	152
A5 Sportback 2.0 TFSI	155	multitronic, fokozatmentes	Super	9,5	5,8	7,2	169
A5 Sportback 2.0 TFSI quattro	155	6-Fokozatú	Super	9,8	5,9	7,3	172
A5 Sportback 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Fokozatú	Super	9,4	6,4	7,5	174
A5 Sportback 3.2 FSI quattro	195	S tronic, 7-Fokozatú	Super	13,5	6,8	9,3	216
A5 Sportback 2.0 TDI	105	multitronic, fokozatmentes	Dízel	7,5	4,8	5,8	152
A5 Sportback 2.0 TDI	125	6-Fokozatú	Dízel	6,5	4,5	5,2	137
A5 Sportback 2.0 TDI quattro	125	6-Fokozatú	Dízel	7,3	5,0	5,8	152
A5 Sportback 2.7 TDI	140	6-Fokozatú	Dízel	8,1	4,8	6,0	159
A5 Sportback 2.7 TDI	140	multitronic, fokozatmentes	Dízel	8,0	5,6	6,5	169
A5 Sportback 3.0 TDI quattro	176	6-Fokozatú	Dízel	8,9	5,4	6,7	176
A5 Sportback 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Fokozatú	Dízel	8,3	5,7	6,6	174
S5 Sportback 3.0 TFSI quattro	245	S tronic, 7-Fokozatú	Super	13,5	7,0	9,4	219
Audi A5 Coupé							
A5 Coupé 1.8 TFSI	118	6-Fokozatú	Super	9,5	5,6	7,1	164
A5 Coupé 1.8 TFSI	118	multitronic, fokozatmentes	Super	9,4	5,9	7,2	169
A5 Coupé 2.0 TFSI	132	6-Fokozatú	Super	8,3	5,3	6,4	149
A5 Coupé 2.0 TFSI	132	multitronic, fokozatmentes	Super	9,4	5,7	7,1	167
A5 Coupé 2.0 TFSI	155	6-Fokozatú	Super	8,3	5,3	6,4	149
A5 Coupé 2.0 TFSI	155	multitronic, fokozatmentes	Super	9,4	5,7	7,1	167
A5 Coupé 2.0 TFSI quattro	155	6-Fokozatú	Super	9,7	5,8	7,3	169
A5 Coupé 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Fokozatú	Super	9,4	6,4	7,5	174
A5 Coupé 3.2 FSI	195	multitronic, fokozatmentes	Super	11,6	6,2	8,2	192
A5 Coupé 3.2 FSI quattro	195	6-Fokozatú	Super	13,4	6,7	9,1	214
A5 Coupé 3.2 FSI quattro	195	tiptronic, 6-stufig	Super	13,0	6,9	9,2	213
A5 Coupé 2.0 TDI	125	6-Fokozatú	Dízel	6,2	4,4	5,1	134
A5 Coupé 2.0 TDI quattro	125	6-Fokozatú	Dízel	7,1	4,9	5,7	149
A5 Coupé 2.7 TDI	140	6-Fokozatú	Dízel	8,1	4,8	6,0	159
A5 Coupé 2.7 TDI	140	multitronic, fokozatmentes	Dízel	7,9	5,5	6,4	167
A5 Coupé 3.0 TDI quattro	176	6-Fokozatú	Dízel	8,8	5,3	6,6	173
A5 Coupé 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Fokozatú	Dízel	8,3	5,7	6,6	174
S5 Coupé 4.2 quattro	260	6-Fokozatú	Super Plus	18,1	8,7	12,1	288
S5 Coupé 4.2 quattro	260	tiptronic, 6-stufig	Super Plus	15,7	7,9	10,8	256
Audi A5 Cabriolet							
A5 Cabriolet 1.8 TFSI	118	6-Fokozatú	Super	10,0	5,9	7,4	172
A5 Cabriolet 1.8 TFSI	118	multitronic, fokozatmentes	Super	9,5	6,4	7,5	174
A5 Cabriolet 2.0 TFSI	132	multitronic, fokozatmentes	Super	9,9	6,0	7,4	174
A5 Cabriolet 2.0 TFSI	155	6-Fokozatú	Super	9,1	5,4	6,8	159
A5 Cabriolet 2.0 TFSI	155	multitronic, fokozatmentes	Super	9,9	6,0	7,4	174
A5 Cabriolet 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Fokozatú	Super	9,5	6,6	7,7	179
A5 Cabriolet 3.2 FSI	195	multitronic, fokozatmentes	Super	12,1	6,5	8,6	199
A5 Cabriolet 3.2 FSI quattro	195	S tronic, 7-Fokozatú	Super	13,8	7,0	9,5	219
A5 Cabriolet 2.0 TDI	125	6-Fokozatú	Dízel	6,7	4,7	5,5	144
A5 Cabriolet 2.7 TDI	140	6-Fokozatú	Dízel	8,1	5,2	6,2	164
A5 Cabriolet 2.7 TDI	140	multitronic, fokozatmentes	Dízel	7,7	5,8	6,5	169
A5 Cabriolet 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Fokozatú	Dízel	8,5	5,8	6,8	179
S5 Cabriolet 3.0 TFSI quattro	245	S tronic, 7-Fokozatú	Super	13,8	7,3	9,7	224
Audi Q5							
Q5 2.0 TFSI quattro	132	6-Fokozatú	Super	10,8	6,9	8,4	195
Q5 2.0 TFSI quattro	155	6-Fokozatú	Super	10,8	6,9	8,4	195
Q5 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Fokozatú	Super	10,4	7,3	8,5	197
Q5 3.2 FSI quattro	199	S tronic, 7-Fokozatú	Super	12,3	7,6	9,3	218
Q5 2.0 TDI quattro	105	6-Fokozatú	Dízel	8,1	5,6	6,5	172
Q5 2.0 TDI quattro	125	6-Fokozatú	Dízel	8,2	5,8	6,7	175
Q5 2.0 TDI quattro	125	S tronic, 7-Fokozatú	Dízel	8,2	6,0	6,8	179
Q5 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Fokozatú	Dízel	9,2	6,6	7,5	199
Audi A6 Limousine							
A6 2.0 TFSI	125	6-Fokozatú	Super	10,2	5,9	7,5	174
A6 2.0 TFSI	125	multitronic, fokozatmentes	Super	10,4	6,1	7,7	179
A6 2.8 FSI	140	6-Fokozatú	Super	12,0	6,1	8,2	191
A6 2.8 FSI	140	multitronic, fokozatmentes	Super	12,0	6,3	8,4	195
A6 2.8 FSI quattro	140	6-Fokozatú	Super	12,4	6,5	8,7	204
A6 2.8 FSI	162	multitronic, fokozatmentes	Super	11,8	6,4	8,4	196
A6 2.8 FSI quattro	162	tiptronic, 6-stufig	Super	12,7	6,9	9,0	212
A6 3.0 TFSI quattro	213	tiptronic, 6-stufig	Super	13,2	7,1	9,4	219

¹⁾ Ez a modell még nem kapható kereskedelmi forgalomban és pillanatnyilag nem rendelkezik még forgalmi engedéllyel, ezért nem esik az 1999/94/EC szabályozás alá; a fent megnevezett fogyasztási- és kibocsátási adatok ideiglenesek

Modell	Teljesítmény (kW)	Váltó	Üzemanyag fajta	Üzemanyag fogyasztás (l/100km)			CO ₂ -kibocsátás (g/km)
				városi forgalomban	országúton	kombinált	
A6 4.2 FSI quattro	257	tiptronic, 6-stufig	Super Plus	14,8	7,5	10,2	244
A6 2.0 TDI e	100	6-Fokozatú	Dízel	7,0	4,3	5,3	139
A6 2.0 TDI	100	multitronic, fokozatmentes	Dízel	7,3	4,9	5,8	151
A6 2.0 TDI	125	6-Fokozatú	Dízel	7,5	4,7	5,7	149
A6 2.0 TDI	125	multitronic, fokozatmentes	Dízel	7,3	5,0	5,8	153
A6 2.7 TDI	140	6-Fokozatú	Dízel	8,3	5,0	6,2	164
A6 2.7 TDI	140	multitronic, fokozatmentes	Dízel	8,0	5,5	6,4	169
A6 2.7 TDI quattro	140	tiptronic, 6-stufig	Dízel	9,4	5,8	7,1	189
A6 3.0 TDI quattro	176	6-Fokozatú	Dízel	8,9	5,4	6,7	179
A6 3.0 TDI quattro	176	tiptronic, 6-stufig	Dízel	9,3	5,8	7,1	189
S6 5.2 FSI quattro	320	tiptronic, 6-stufig	Super Plus	18,5	9,1	12,6	299
Audi A6 Avant							
A6 Avant 2.0 TFSI	125	6-Fokozatú	Super	10,2	5,9	7,5	174
A6 Avant 2.0 TFSI	125	multitronic, fokozatmentes	Super	10,5	6,2	7,8	181
A6 Avant 2.8 FSI	140	6-Fokozatú	Super	12,0	6,2	8,3	194
A6 Avant 2.8 FSI	140	multitronic, fokozatmentes	Super	12,1	6,5	8,6	199
A6 Avant 2.8 FSI quattro	140	6-Fokozatú	Super	12,4	6,5	8,7	204
A6 Avant 2.8 FSI	162	multitronic, fokozatmentes	Super	12,0	6,5	8,5	197
A6 Avant 2.8 FSI quattro	162	tiptronic, 6-stufig	Super	12,8	7,0	9,1	214
A6 Avant 3.0 TFSI quattro	213	tiptronic, 6-stufig	Super	13,3	7,2	9,5	223
A6 Avant 4.2 FSI quattro	257	tiptronic, 6-stufig	Super Plus	14,8	7,5	10,2	244
A6 Avant 2.0 TDI e	100	6-Fokozatú	Dízel	7,0	4,3	5,3	139
A6 Avant 2.0 TDI	100	multitronic, fokozatmentes	Dízel	7,5	5,0	5,9	155
A6 Avant 2.0 TDI	125	6-Fokozatú	Dízel	7,5	4,8	5,8	152
A6 Avant 2.0 TDI	125	multitronic, fokozatmentes	Dízel	7,4	5,0	5,9	154
A6 Avant 2.7 TDI	140	6-Fokozatú	Dízel	8,3	5,0	6,2	164
A6 Avant 2.7 TDI	140	multitronic, fokozatmentes	Dízel	8,1	5,6	6,5	172
A6 Avant 2.7 TDI quattro	140	tiptronic, 6-stufig	Dízel	9,4	5,8	7,1	189
A6 Avant 3.0 TDI quattro	176	6-Fokozatú	Dízel	8,9	5,4	6,7	179
A6 Avant 3.0 TDI quattro	176	tiptronic, 6-stufig	Dízel	9,3	5,8	7,1	189
S6 Avant 5.2 FSI quattro	320	tiptronic, 6-stufig	Super Plus	18,5	9,1	12,6	299
Audi A6 allroad quattro							
A6 allroad quattro 3.0 TFSI	213	tiptronic, 6-stufig	Super	13,3	7,6	9,7	225
A6 allroad quattro 4.2 FSI	257	tiptronic, 6-stufig	Super Plus	15,3	8,1	10,8	257
A6 allroad quattro 2.7 TDI	140	tiptronic, 6-stufig	Dízel	9,9	6,2	7,5	199
A6 allroad quattro 3.0 TDI	176	6-Fokozatú	Dízel	9,4	5,9	7,2	189
A6 allroad quattro 3.0 TDI	176	tiptronic, 6-stufig	Dízel	9,7	6,2	7,5	199
Audi RS 6 Limousine							
RS 6 5.0 TFSI quattro	426	tiptronic, 6-stufig	Super	20,3	10,2	13,9	331
Audi RS 6 Avant							
RS 6 Avant 5.0 TFSI quattro	426	tiptronic, 6-stufig	Super	20,4	10,3	14,0	333
Audi Q7							
Q7 3.6 FSI quattro	206	tiptronic, 6-stufig	Super Plus	16,9	9,3	12,1	289
Q7 4.2 FSI quattro	257	tiptronic, 6-stufig	Super Plus	17,5	9,9	12,7	304
Q7 3.0 TDI quattro	176	tiptronic, 6-stufig	Dízel	11,3	7,8	9,1	239
Q7 3.0 TDI clean dízel quattro	176	tiptronic, 6-stufig	Dízel	11,2	7,6	8,9	234
Q7 4.2 TDI quattro	250	tiptronic, 6-stufig	Dízel	12,8	8,2	9,9	262
Audi Q7 V12 TDI quattro							
Q7 V12 TDI quattro	368	tiptronic, 6-stufig	Dízel	14,8	9,3	11,3	298
Audi A8							
A8 4.2 FSI quattro	273	tiptronic, 8-stufig	Super	13,3	7,2	9,5	219
A8 3.0 TDI quattro ¹⁾	184	tiptronic, 8-stufig	Dízel	6,6	174		
A8 4.2 TDI quattro	258	tiptronic, 8-stufig	Dízel	10,2	6,1	7,6	199
Audi R8							
R8 4.2 FSI quattro	309	6-Fokozatú	Super Plus	21,2	9,6	13,9	332
R8 4.2 FSI quattro	309	R tronic, 6-Fokozatú	Super Plus	19,9	9,5	13,3	318
R8 5.2 FSI quattro	386	6-Fokozatú	Super Plus	22,6	10,2	14,7	351
R8 5.2 FSI quattro	386	R tronic, 6-Fokozatú	Super Plus	20,7	9,6	13,7	327
Audi R8 Spyder							
R8 Spyder 5.2 FSI quattro	386	6-Fokozatú	Super Plus	22,7	10,4	14,9	356
R8 Spyder 5.2 FSI quattro	386	R tronic, 6-Fokozatú	Super Plus	20,9	9,9	13,9	332
Lamborghini Gallardo							
Lamborghini Gallardo LP 560-4	412	6-Fokozatú	Super Plus	22,6	10,2	14,7	351
Lamborghini Gallardo LP 560-4	412	e-gear, 6-Fokozatú	Super Plus	20,7	9,6	13,7	325
Lamborghini Gallardo LP 560-4 Spyder	412	6-Fokozatú	Super Plus	22,7	10,3	14,8	354
Lamborghini Gallardo LP 560-4 Spyder	412	e-gear, 6-Fokozatú	Super Plus	20,8	9,7	13,8	330
Lamborghini Gallardo LP 570-4 Superleggera	419	6-Fokozatú	Super Plus	22,2	10,0	14,4	344
Lamborghini Gallardo LP 570-4 Superleggera	419	e-gear, 6-Fokozatú	Super Plus	20,4	9,4	13,5	319
Lamborghini Murciélago							
Lamborghini Murciélago LP 640	471	6-Fokozatú	Super Plus	32,3	15,0	21,3	495
Lamborghini Murciélago LP 640	471	e-gear, 6-Fokozatú	Super Plus	32,3	15,0	21,3	495
Lamborghini Murciélago LP 640 Roadster	471	6-Fokozatú	Super Plus	32,3	15,0	21,3	495
Lamborghini Murciélago LP 640 Roadster	471	e-gear, 6-Fokozatú	Super Plus	32,3	15,0	21,3	495
Lamborghini Murciélago LP 670-4 SV	493	6-Fokozatú	Super Plus	32,0	13,7	20,6	480
Lamborghini Murciélago LP 670-4 SV	493	e-gear, 6-Fokozatú	Super Plus	32,0	13,7	20,6	480



FELELŐS KIADÓ: AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.; **VÁLLALATI KOMMUNIKÁCIÓ:** Lőre Péter, Czechmeister Mónika, H-9027 Győr, Kardán u. 1, Tel.: +36 96 663 300, Fax: +36 96 668 350, E-mail: pr@audi.hu, www.audi.hu; **SZERKESZTŐK:** Csémy Katalin, AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Hamu és Gyémánt Magazinkiadó, 1012 Budapest, Pálya u. 9.; **KREATÍV TERVEZÉS ÉS KOORDINÁCIÓ:** Hamu és Gyémánt Magazinkiadó – Csetényi Csaba, Krskó Tibor. **FOTÓK:** AUDI AG, Fotógyár / Acsai Miklós, Benkő Sándor, Burger Barna, Imre Barnabás, Kaczúr György, Meggyesi Bálint, Miklóska Zoltán, Oláh Gergő – corbis, getty/Europress, Farnadi Zsolt gyűjteménye, iStockphoto, MTI, Reuters. **FELELŐS SZERKESZTŐ:** Tarpai Zoltán; **KÉPSZERKESZTŐ:** Szabados László; **LAYOUT, DESIGN:** Az AUDI AG tervei szerint Hamu és Gyémánt Magazinkiadó; **TERVEZŐSZERKESZTŐ:** Katona Gergely; **OLVASÓSZERKESZTŐK:** Kriston Orsolya, Edda Hattebier; **KORREKTOR:** Dudás Márta, Edda Hattebier; **FORDÍTÁS:** Buda György, Szilágyi Andrea; **NYOMDA:** Prospektus Nyomda, Magyarország, 8200 Veszprém, Tartu u. 6.; **PRODUKCIÓS MENEDZSER:** Horváth Ádám.

