



Die Mobilität

Entwicklung und Innovationen

Die Kreativität

Geistreiche Gedankengänge

Der Mensch

Péter Esterházy

Die Technologie

Beton und Licht

Der Markt

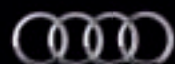
Qualität und Preise

Die Leistung

Tímea Nagy und ExperiDance

Finanzen

Audi Hungaria in Zahlen





Start der Serienfertigung
des reinrassigen
Sportwagens Audi TT RS

Neuer 3,0-Liter-Sechszylinder-Dieselmotor als clean diesel, der bereits jetzt die ab 2014 gültigen Euro-6-Abgasnormen erfüllt



Neuer Kreisverkehr zur Entlastung
des Straßenverkehrs mit Audi
Unterstützung übergeben



Audi Hungaria ist
der attraktivste
Arbeitgeber laut
Umfrage der
Studentenorgani-
sation AIESEC in
Ungarn

Januar

März

April

Juni

Juli

Erfolgreicher
Umweltwettbewerb
für Kinder



Start der Serien-
produktion des
neuen, effizienten
1,6- Liter-Vierzyl-
linder-Common
Rail-Dieselmotors



400.000. Audi TT
rollt vom Band

35 junge Facharbeiter starten in
den Beruf bei der Audi Hungaria

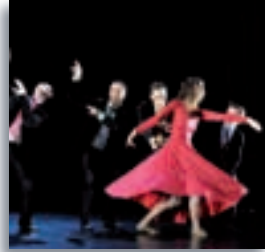




Zum fünften Mal Schulbeginn in der deutschen Schule

Umwelterklärung der Audi Hungaria gewinnt zum zweiten Mal „Grüner Frosch Award“

ManDoki Soulmates und Bonnie Tyler als Audi Gäste geben ein Open-Air-Konzert fürs Győrer Publikum



Kunst und Automobilbau im Einklang – Audi Partner Győrer Ballettensemble feiert sein 30-jähriges Jubiläum



Audi Hungaria setzt als Hauptsponsor die Zusammenarbeit mit der Győrer Damenhandballmannschaft ETO in den nächsten drei Spielsaisons fort



Hochmodernes Testlabor für innovative Bauteilprüfungen in Betrieb genommen

August

September

Oktober

November

Dezember

Engagement für die Umwelt: EMAS Award- erster Platz in der Kategorie Großunternehmen

Audi Hungaria hat mehr als 13.000 Eichensetzlinge unter dem Motto „CO₂-Speicher Eichenwald“ angepflanzt



80 Oldtimer bei Audi EasToric Rallye



Start der Serienproduktion der 2.0 TFSI flexible fuel Motoren, die sich auch für den Betrieb mit Bioethanol eignen



Polar IS: Die Geschäftsleitung hat im Rahmen eines Workshops die Ziele für die Zukunft festgelegt

das vergangene Jahr war ein aufregendes Jahr für die Audi Hungaria. Obwohl sich unser Unternehmen 2009 mit einer komplett veränderten Wirtschaftslage konfrontiert sah, konnten wir eine positive Bilanz ziehen.

Liebe Leserinnen und Leser,

1.383.909 Motoren und 32.603 Fahrzeuge haben wir 2009 in Győr gefertigt.

Die Aktivitäten der Motorenfertigung waren von der erfolgreichen Einführung elf neuer innovativer Motoren gekennzeichnet. Neue Aggregate wie der 2,5-Liter-R5-Motor, der 1,6-Liter-Common-Rail-Motor, der 3,0-Liter-Sechszylinder clean diesel oder der „flexible fuel“-Motor haben unsere Technologiekompetenz im Motorenbau einmal mehr unterstrichen. In der Fahrzeugfertigung prägte der Serienanlauf des Audi TT RS, der dritten Version der erfolgreichen TT Serie, das vergangene Jahr. Mit diesem exklusiven, besonders sportlichen Modell schreibt Audi Hungaria die Erfolgsgeschichte des TT Modells fort. Die Geschäftsfelder Werkzeugbau und Motorenentwicklung haben mit ihren hervorragenden Leistungen ebenfalls maßgeblich zum Unternehmenserfolg beigetragen.

2009 zeigte sich zum wiederholten Mal, dass unser Unternehmen zu den wichtigsten Wirtschaftsfaktoren in Ungarn zählt. Der Umfrage eines führenden ungarischen Meinungsforschungsinstituts zufolge besitzt die Audi Hungaria die höchste Reputation im Ranking der größten ungarischen Unternehmen. Nach wie vor gehört sie zu den attraktivsten Arbeitgebern.

Das vergangene Geschäftsjahr stellte das Unternehmen vor zahlreiche Herausforderungen. Wir haben die Risiken frühzeitig erkannt, unverzüglich reagiert und mit Umsicht und großer Flexibilität gehandelt. Die Prozessoptimierungen und notwendigen Einsparmaßnahmen wurden im vergangenen Jahr erfolgreich weitergeführt. Als Mitglied eines starken und erfolgreichen Konzernverbunds gehen wir die vor uns liegenden Projekte weiterhin mit Optimismus an. Und wir werden auch in Zukunft auf unsere engagierten, hochqualifizierten und leistungsstarken Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zählen, ohne die wir unsere ehrgeizigen Ziele nicht erreichen könnten. Mit der gesamten Belegschaft werden wir 2010 wieder konsequent und flexibel auf Veränderungen reagieren und die uns gestellten Aufgaben erfolgreich bewältigen. Dabei konzentrieren wir uns sowohl auf die Einführung neuer Technologien und Produkte als auch auf die für uns so wettbewerbsrelevante Perfektion und Wirtschaftlichkeit. Der Audi Produktionsphilosophie folgend, ist unser Ziel, die Effizienz der Unternehmensprozesse weiter zu steigern.

Unser Jahresbericht 2009 bietet Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, abwechslungsreiche Beiträge zu Themen wie Kreativität, Innovation, Kultur und Geschichte. Zudem möchten wir Ihnen mit dieser Publikation ebenso die wichtigsten Ereignisse des letzten Jahres sowie die Philosophie, die Motivation und die Zielsetzungen unseres Unternehmens näherbringen.

Ich wünsche Ihnen eine unterhaltsame Lektüre!

Győr, im März 2010


Thomas Faustmann





Richard Rozman
Personalwesen

Thomas Faustmann
Vorsitzender der Geschäftsleitung

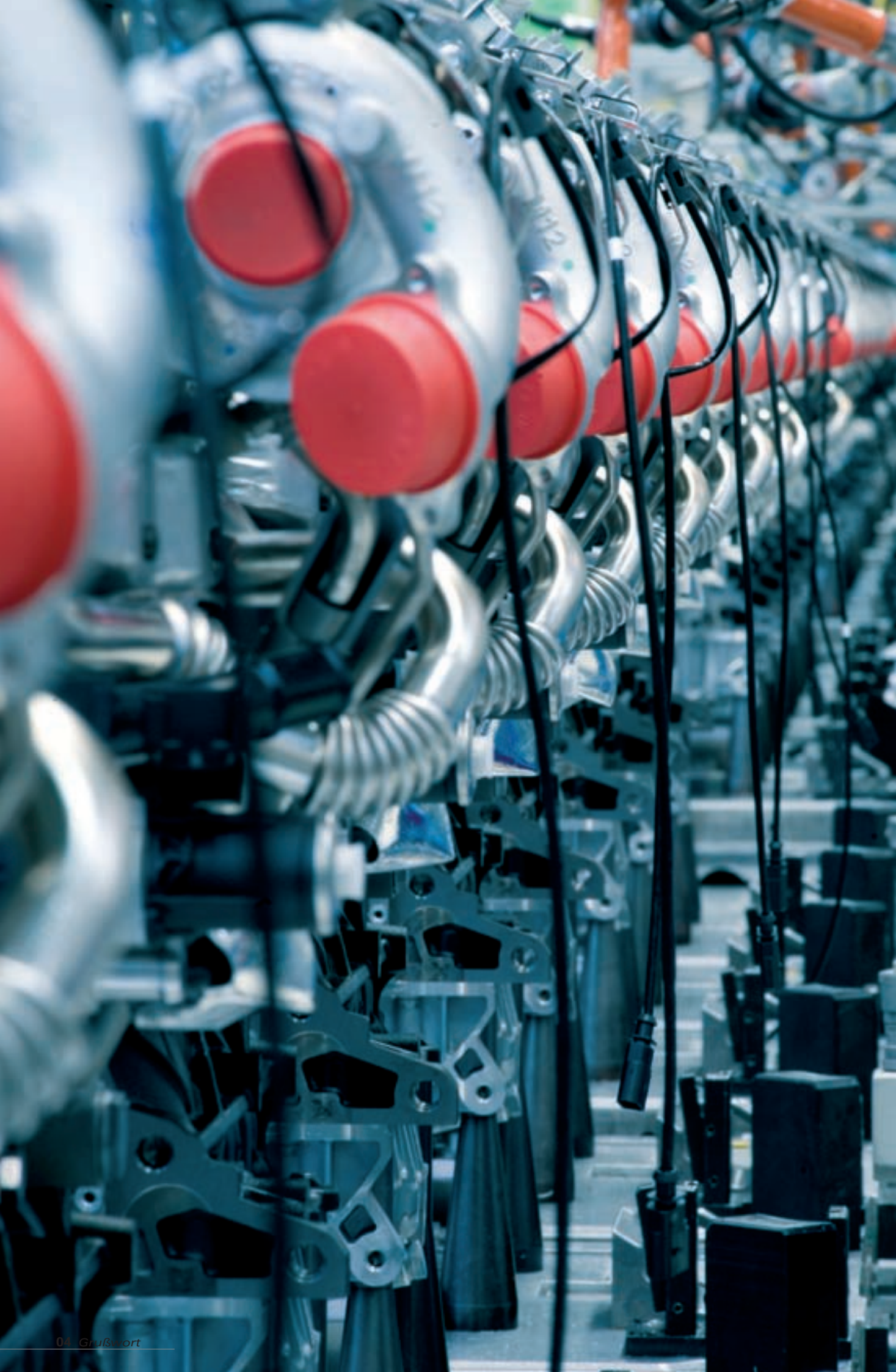
Dr. Johannes Roscheck
Finanzen

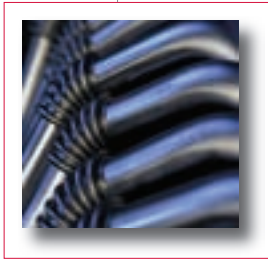
Achim Heinfling
Produktion

Die Geschäftsleitung der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.

Kennzahlen Audi Hungaria		2009	2008	Veränderung in %
Motorenproduktion		1.383.909	1.900.333	-27,2
Fahrzeugproduktion		32.603	60.359	-46,0
Umsatz*	Mio. EUR	3.875	5.617	-31,0
Bruttoinvestitionen	Mio. EUR	187	309	-39,5
Mitarbeiter	31. 12.	5.624	5.879	-4,4

*nach IFRS International Financial Reporting Standard





Frank Dreves
Vorsitzender der Aufsichtskommission
der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.,
Vorstand Produktion der AUDI AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die Kraft unserer Marke hat sich 2009 trotz globaler Konjunktur- und Marktkrise durchgesetzt und wir haben ein Jahr voller Herausforderungen mit hervorragenden Ergebnissen abgeschlossen. Die AUDI AG konnte im vergangenen Geschäftsjahr weltweit rund 950.000 Automobile an Kunden ausliefern. Wir sind nach wie vor auf einem sehr guten Weg, unser Ziel zu erreichen: Premiummarke Nr. 1 zu sein und zu bleiben.

Im Jahr 2009 haben wir ein beeindruckendes Modellfeuerwerk gezündet und viele neue Produkte vorgestellt. Unter anderem begeisterten der Audi A5 Sportback, der R8 Spyder und der A8. Außerdem haben wir intensiv an einem gesamtheitlichen E-Fahrzeug-Konzept gearbeitet und mit dem Audi e-tron einen Innovationsträger für die Zukunft gezeigt. Auch das Jahr 2010 steht für uns wieder im Zeichen neuer Modelle, die ihresgleichen suchen und uns optimistisch in die Zukunft blicken lassen.

Die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. hat im vergangenen Geschäftsjahr wieder wesentlich zum Erreichen der Ziele der Muttergesellschaft beigetragen.

Die Automobilproduktion in Ungarn war 2009 von der Fertigung des Audi TTRS geprägt, der sportlichsten Version unter den TT-Modellen. In der Motorenfertigung wurden elf neue Motorenvarianten eingeführt, darunter der besonders effiziente 1,6-Liter Common-Rail-Dieselmotor und der 2.0 TFSI-Motor flexible fuel. Durch die breite Produktpalette konnten wir auch im vergangenen Geschäftsjahr das hohe Produktionsniveau in Győr halten.

Die Weltwirtschaftskrise hat Audi Hungaria vor Herausforderungen gestellt, die wir aber dank intelligenter Maßnahmen und der Flexibilität der ungarischen Mannschaft meistern konnten. Für diese Einsatzbereitschaft und auch für das unternehmerische Denken und Handeln bedanke ich mich als Vorsitzender der Aufsichtskommission und Vorstand Produktion der AUDI AG bei der Geschäftsführung, dem Management und der gesamten Belegschaft.

Die Zukunft stellt die Automobilbranche vor immer größere Herausforderungen. Der harte Wettbewerb und die noch immer spürbaren Auswirkungen der globalen Krise erfordern weiterhin großes Engagement von allen Beteiligten. Unsere langfristige Strategie werden wir auch im Jahr 2010 kontinuierlich weiterverfolgen. Bei der Realisierung dieser Ziele ist Audi Hungaria eine wesentliche Säule. Wir rechnen weiterhin mit der Loyalität, Motivation und Innovationskraft der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Győr. Mit ihnen werden wir die Erfolgsgeschichte der Audi Hungaria auch in Zukunft weiterschreiben.

Ingolstadt, im März 2010


Frank Dreves

Mobilität

Vom Omnibus bis zum Nav'n'Go –
Ungarische Erfindungen aus 125 Jahren.

10

Geistreiche Gedankengänge

Talent, Inspiration oder bewusste
Bildung? Im Fokus steht die Kreativität.

14

Kreativität

Thomas Faustmann, Vorsitzender der
Geschäftsleitung von Audi Hungaria,
Synthese von Unternehmen
und Kreativität.

18

An der Spitze

Geschichte der Fortbewegungstechnik –
100 Jahre Audi.

20

Fähigkeiten und Systematik

Richárd Rozman, Geschäftsführer,
Personalwesen über Begabung und Bildung.

27

Audi Fünfzylinder

Tradition und Innovation zeichnen den
2,5-Liter-Fünfzylindermotor von Audi aus.

30

Botschafter der Innovation

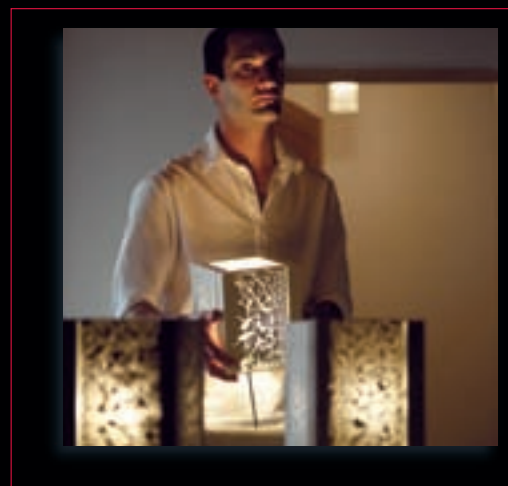
Lichtdurchlässiger Beton: Time
Magazine betitelte die Erfindung
von Áron Losonczi als die bedeutendste
Innovation des Jahrzehnts.

32

Bewegende Kraftlosigkeit

Schriftsteller Péter Esterházy schreibt für Audi
Hungaria über weltbewegende Energien.

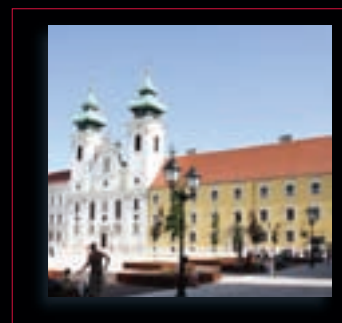
24



Treffpunkt Győr

An der Grenze zwischen Orient und
Okzident – Győr, eine Stadt der Entdeckungen.

50



Investitionen in die Zukunft

Bewusste Strategie, schlagkräftiges Team, kontinuierliche Talentpflege – das Erfolgsrezept von Audi Hungaria.

56



Der Sportwagen

Das sportlichste Mitglied der in Győr hergestellten TT Familie: der Audi TT RS.

28



Innovative Materialien

Achim Heinfling, Geschäftsführer Produktion, über innovative Materialien im Unternehmen.

35

Polar IS

Im Polar IS-Forum 2009 von Audi Hungaria standen die Mannschaftsstärken im Mittelpunkt.

36

Stationen in die Freiheit

10. September 1989: Die österreichisch-ungarische Grenze wird vor den DDR-Bürgern geöffnet. Ein historischer Wendepunkt im Rückblick.

35

So nah am Ziel

Drei Jahre Erfolgsgeschichte: die Damenhandballmannschaft Audi ETO KC.

42

Revolutionäre Innovation

Zukunftsweisende Ressourcen von Audi Hungaria: der 1.6 TDI und der 3.0 TDI clean diesel.

44

Wiedergeburt der Budapester Märkte

Qualität, Preiskriege, Konkurrenzkampf, Einkauf – das Leben in der legendären Budapester Markthalle.

46

Dynamik des Rhythmus

Eines der neuesten Hungarika: das Ensemble ExperiDance.

62

Erfolgshunger der Mannschaft

Dr. Johannes Roscheck, Geschäftsführer Finanzwesen, über die Erfolgsfaktoren von Audi Hungaria.

67

Finanzen

Audi Hungaria in Zahlen.

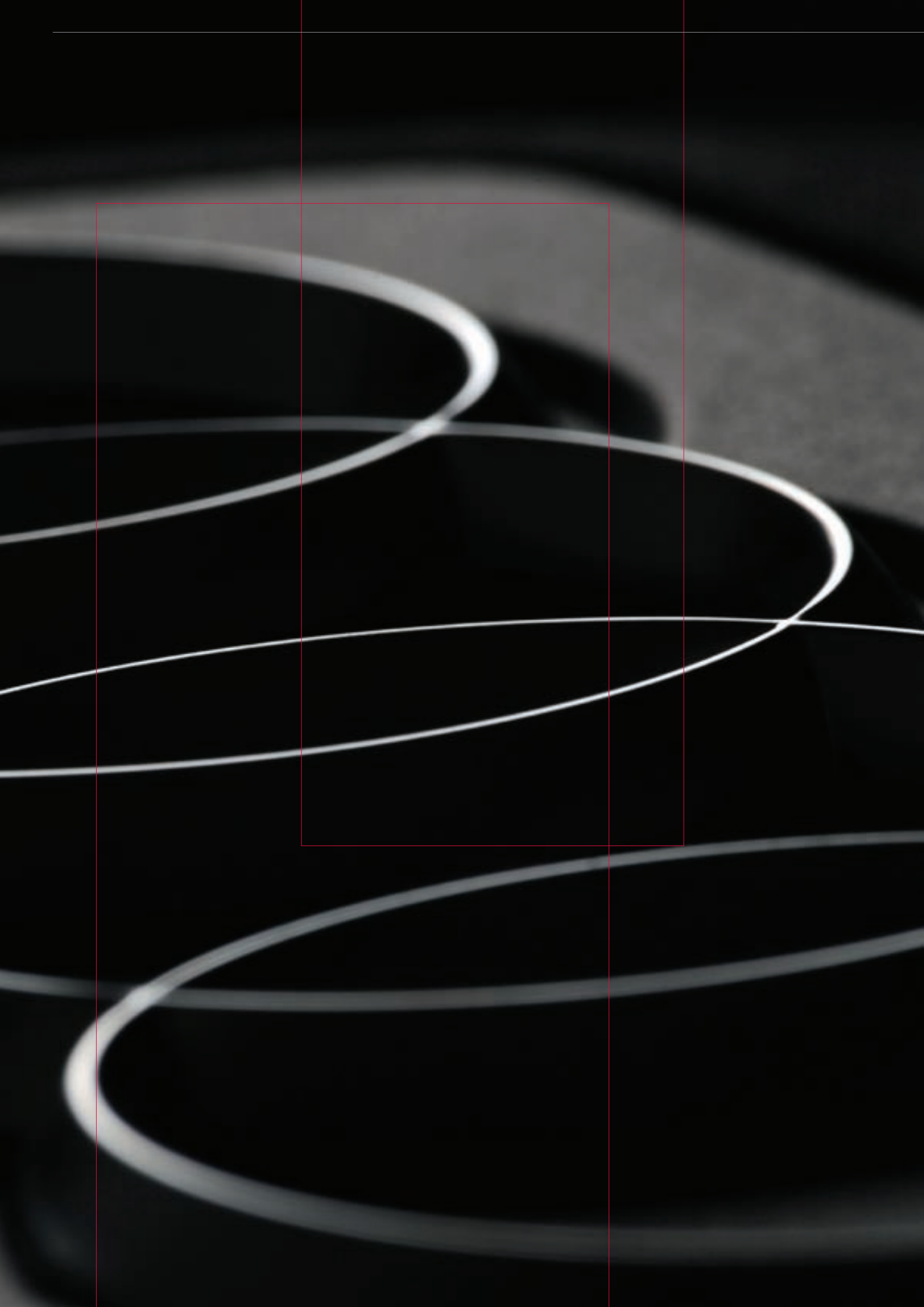
69

In perfekter Harmonie

Drei Kinder, zweimal olympisches Gold, eine Liebe. Tímea Nagy, Degenfechterin, über den Erfolg.

64





Márta Pió

Redakteurin, Journalistin

Márta Pió fing 1987 beim Ungarischen Fernsehen (Magyar Televízió) zu arbeiten an. Sie spielte eine wesentliche Rolle beim Dokumentieren der historischen Ereignisse zwischen 1989 und 1990, so auch bei dem der Grenzöffnung vor 20 Jahren. Über ihre persönlichen Erlebnisse können wir im Jahresbericht von Audi Hungaria lesen. Gegenwärtig unterrichtet sie an der Westungarischen Universität die Fächer Kommunikation und Medien, außerdem eröffnete sie vor sechs Jahren mit dem Namen Pio Studio ihr eigenes Produktionsbüro, das sich mit Filmproduktion, Veranstaltungsorganisation, Medienberatung und Unterrichten beschäftigt.



Pál Négyesi

Journalist, Redakteur-Forscher

Pál Négyesi erforscht seit langen Jahren die Geschichte des heimischen Automarktes und wird als einer der künftigen ungarischen Fachjournalisten im Bereich Auto angesehen. Mehrere Bücher von ihm erschienen zum Thema Fahrzeuge, er schrieb schon über die schönsten und schnellsten Autos und er verlegte sogar eine Autozyklopädie, in der er die jahrhundertalte Geschichte des Autofahrens verarbeitete. Im Jahresbericht ist von ihm ein Artikel über die Mobilität zu lesen, in dem er uns auch einen Einblick in die 100-jährige Vergangenheit von Audi gewährt.



Péter Esterházy

Schriftsteller

Kossuth-Preisträger, Publizist, Gründungsmitglied der Digitalen Literaturakademie. Ein wichtiges Mitglied der neuen Autorengeneration der 70er Jahre, eine der bedeutendsten Persönlichkeiten der zeitgenössischen ungarischen Literatur. Er erhielt sowohl im Heimat- als auch im Ausland zahlreiche namhafte Literaturpreise. Seine Romane und Erzählungen wurden in mehr als 20 Sprachen übersetzt und seine Arbeit wird auch im Ausland vom breiten Publikum anerkannt. Für uns schrieb er über die bewegende Kraftlosigkeit.



Nelly Bende

Lifestyle-Journalistin

Seit Jahren ist sie ständige Mitautorin des Jahresberichts von Audi Hungaria. Sie arbeitete zwei Jahre als Hauptredakteurin beim Verlag Hamu és Gyémánt. Zurzeit lebt sie als freiberufliche Journalistin in London. In letzter Zeit erscheinen ihre Artikel oft in Stil- und Reisemagazinen und auch ihr erstes Märchenbuch wird demnächst verlegt. Diesmal schrieb sie über die Kreativität und besuchte den Erfinder des lichtdurchlässigen Betons, Aron Losoncz.



Gergely Csurka

Sportjournalist

Früherer Mitarbeiter der einst einzigen Sporttageszeitung Ungarns, Nemzeti Sport. Nebenbei schreibt und redigiert er Sportbücher. Auch über die ungarische Wasserballnationalmannschaft, die bei den letzten drei Olympischen Spielen drei Goldmedalien gewann, hat er mehrere Bücher veröffentlicht: A nemzeti aranyai (Gold der Nation), Az igazi Dream Team (Das wahre Dreamteam), Győzelemre születek (Zum Sieg geboren) und Győzelemre születek II. (Zum Sieg geboren II). Zurzeit freiberuflicher Journalist und Pressechef des Ungarischen Olympischen Komitees. Im diesjährigen Jahresbericht von Audi Hungaria berichtet er über die doppelte Olympiasiegerin im Degenfechten, Tímea Nagy.



Johannes Köbler

Autojournalist

Johannes Köbler publiziert ebenfalls wiederholt für unser Magazin, seit drei Jahren sind seine Artikel bei uns zu lesen. Er verfolgt bereits seit fast zwei Jahrzehnten die Entwicklung in der Fahrzeugindustrie, insbesondere die Änderungen bei Audi. Dieses Jahr stellte er für uns eine gründliche Analyse über den Audi TTRS und über den 5-Zylinder-Motor von Audi zusammen.



Mobilität

Der uralte Wunsch, Entfernungen zu überwinden, nahm in den vergangenen 125 Jahren eine dramatische Wende. Heute fahren wir sogar zum Nachbarn mit dem Auto, bei größeren Distanzen nehmen wir das Flugzeug oder die mit mehreren 100 km/h dahinrasenden Expresszüge. Bei dieser Entwicklung und zahlreichen technischen Innovationen waren auch ungarische Schöpfer am Werk.



Ob Postkutsche, Omnibus oder Karren – bis zur zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde der Personen- und Warentransport überwiegend mit von

Zugpferden oder Ochsen bespannten Gefährten abgewickelt, und das nicht nur in Ungarn, sondern auch europaweit. Zu dieser Zeit brachten die industrielle Revolution in Großbritannien und ihre Ergebnisse wie die dampfbetriebenen Fahrzeuge wesentliche Neuerungen im Verkehr mit sich, man denke nur an die Dampflokomotive, Dampfschiffe, Dampfmaschinen oder die ersten Automobile.

Während in Europa bereits ab Anfang des 19. Jahrhunderts radikale Veränderungen im Verkehr vollzogen wurden, ging in Ungarn, von einigen Ausnahmen abgesehen, alles seinen gewohnten Gang – bis 1873 Pest, Buda und Óbuda vereint wurden und die Hauptstadt des Landes, Budapest, entstand. Nach ausländischem Beispiel wurde ein Entwicklungsrat einberufen und die Modernisierung der Stadt in Angriff genommen. So begann die Entwicklung, sowohl in der Hauptstadt als auch im ganzen Land, wodurch Ungarns Nachbarn nicht nur eingeholt, sondern auf gewissen Gebieten sogar überholt wurden.

Bereits Ende der 19. Jahrhunderts waren in Budapest der Pferdebahn- und

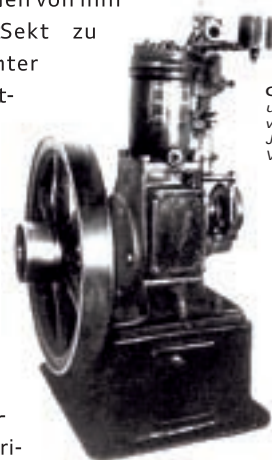
später der Straßenbahnbetrieb aufgenommen worden. In den Jahren danach wurden immer mehr Schienen verlegt, was die Verkehrsverhältnisse für die Bewohner der sich dynamisch entwickelnden Stadt wesentlich verbesserte. Zur Millenniumsfeier der ungarischen Staatsgründung wurde 1896 die Untergrundbahn als erste ihrer Art auf dem europäischen Kontinent eingeweiht.

Zum Ende des 19. Jahrhunderts führen in Ungarn die Automobile: Der erste mutige Automobilbesitzer war der Optiker Béla Hatschek, der von Stolz erfüllt dem Verkehr auf vier Rädern Popularität verschaffte und jeden Tag mit dem Wagen zu seiner Fabrik fuhr. Er war erfolgreicher Direktor der ersten ungarischen Kunstaugenfabrik. Nach ihm folgte der Sektfabrikant József Törley, der gleich mehrere Lieferfahrzeuge kaufte, um den von ihm hergestellten Törley-Sekt zu transportieren, der unter den ungarischen Sektliebhabern bis heute zu den beliebtesten Sorten zählt.

Die motorisierte Mobilität entwickelte sich schneller als der Wortschatz der darüber berichtenden zeitgenössischen Journalisten. Sie kamen nur außerordentlich schwer mit der ungarischen Übersetzung der neuen Verkehrsmittel zurecht: Motorwagen, selbstfahrender Wagen, Lokomotivfahrrad – sind nur einige der Bezeichnungen, die für Autos und Motorräder verwendet wurden.



Omnibus Am 1. Juli 1832 fuhr in Pest der erste „Gesellschaftswagen“, d.h. ein Vorgänger des Omnibusses ab und absolvierte im November 1929 seine letzte Fahrt zur Budaer Burg.



Gasmotor Der erste ungarische Gasmotor wurde von dem Ingenieur János Csonka, Erfinder des Vergasers, konstruiert.



Das Automobil galt in Ungarn lange als echte Besonderheit, nur wenige konnten sich diesen neuen Luxus leisten. Trotzdem wurde schon früh der Ungarische Automobil Club gegründet, der durch Roadshows und Ausstellungen auf die Bedeutung der Automobile aufmerksam machen wollte.

Unter den öffentlichen Anstalten war die fortschrittlich denkende Geschäftsführung der Ungarischen Post bestrebt, die sich gerade entfaltende ungarische Fahrzeugherstellung zu unterstützen. Die Budapester Bürger begegneten bereits 1895 Briefträgern auf Fahrrädern, und ab 1900 wurden die Sammelbriefkästen zum Teil mithilfe von motorisierten Dreirädern geleert. Später half die Post beim Ausbau und auch beim Betrieb des Überlandbusnetzes. Bei all diesen Innovationen fiel der Förderung der ungarischen Industrie eine enorme Bedeutung zu.

Ungarische Ingenieure, deutsche Technologie

Die zunehmende Bedeutung der Mobilität wirkte auch auf die ungarischen Vertreter der Wissenschaften inspirierend. Zahlreiche Ingenieure experimentierten und halfen bei der Entwicklung der Automobilindustrie – sie erreichten weltweit ernst zu nehmende Erfolge. Mit der Konstruktion des 1908 vorgestellten Ford Modell T, auch als „Tin Lizzy“ bekannt, erwarb sich József Galamb

József Galamb Der ungarische Konstrukteur spielte eine wichtige Rolle bei der Entwicklung des Ford T-Modells.



(1881 bis 1955) unvergessene Verdienste. Als junger Ingenieur war es sein größter Wunsch, die amerikanische Automobil-Weltausstellung von 1904 mitzuerleben. Am Ende blieb er in den USA und mit ihm seine Erfindungen: Eine Gangschaltung mit Planetengetriebe und ein Motor mit abnehmbarem Zylinderkopf wurden erstmals weltweit in den Ford Modell T eingebaut.

Auch an der Konstruktion des VW Käfer waren mehrere Ingenieure ungarischer Abstammung beteiligt. Als Erstes ist Josef Ganz (1898–1967) zu nennen, der in den 1920er Jahren anfangs als Journalist und Chefredakteur eines Fachmagazins die Herstellung eines für das breite Publikum erschwinglichen Volkswagens unterstützte. Josef Ganz konstruierte schon als Ingenieur auch Prototypen wie zum Beispiel 1932 den „Maikäfer“ zusammen mit mehreren Fahrzeugherstellern.

Béla Barényi (1907–1997) ist zwar in Österreich geboren und verbrachte den Großteil seines Lebens fern von Ungarn, dennoch betitelte er sich stolz als „Halbungar“. Barényi gelangte als geistiger Vater der passiven Sicherheit im Automobilbau zu Weltruhm. Seine Verdienste waren die Perfektionierung der Fahrzeugsicherheit, die Entwicklung der Knautschzone, der Teleskoplenksäule und der Sicherheitsgurte.



Käfer Der halb Ungar, halb Österreicher Béla Barényi ließ mehrere Lösungen patentieren, die später auch von Ferdinand Porsche bei der Entwicklung des VW Käfer angewandt wurden.

Táter Raserei und der Urvater des Biokraftstoffs

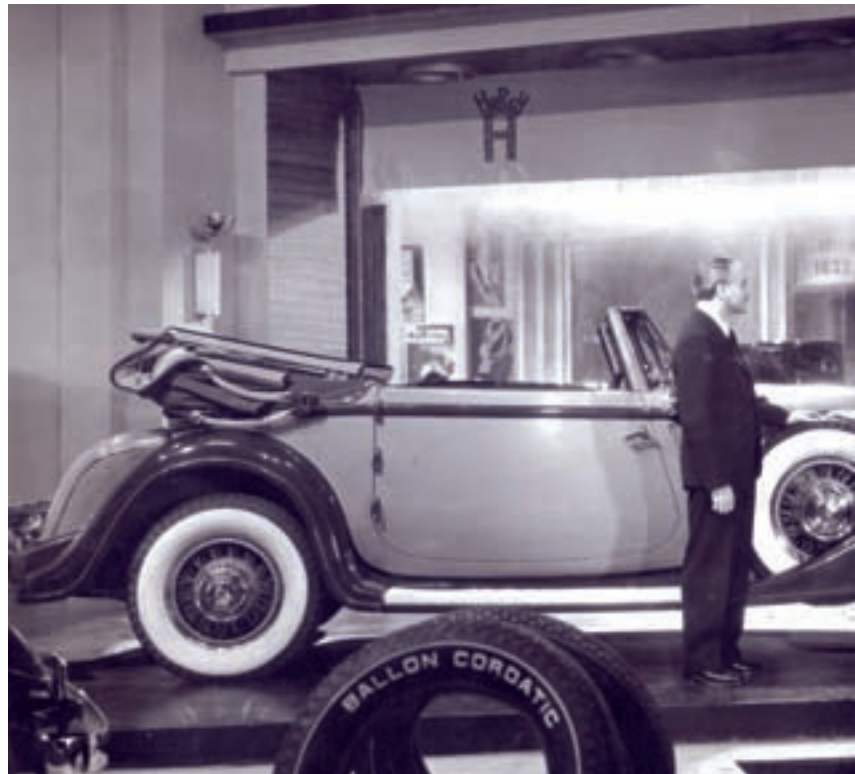
Ab den 1920er Jahren wuchs in Ungarn der Fahrzeugbestand rasant an. 1920 waren 1.413, zehn Jahre später bereits 13.394 Pkw registriert. In Budapest und dann in einzelnen Städten der Provinz fuhren die ersten planmäßigen Linienbusse, und immer häufiger begegnete man den damals noch Mietwagen genannten Taxen.

Auch der Ausbau des Straßennetzes ging voran: Im April 1928 wurde zwischen Tát und Nyergesújfalu die erste ungarische Landstraße mit Betondecke eingeweiht. Die drei Kilometer lange Strecke war von ausgezeichneter Qualität und auch als Rennstrecke hervorragend geeignet: Ein Tempo von 200 km/h wurde hier möglich. Bis Mitte der dreißiger Jahre bewiesen neben zahllosen ungarischen auch internationale Persönlichkeiten, wie zum Beispiel die italienische Rennfahrerlegende Tazio Nuvolari, auf dem Táter Beton ihr Können.

Ebenfalls in den 1920er Jahren beschloss die mit der Wirtschaftskrise kämpfende Regierung einen neuen, alternativen Kraftstoff zu entwickeln. Der Motalko genannte Cocktail, der zu 80 Prozent aus Benzin und zu 20 Prozent aus Alkohol bestand, war der erste „Biokraftstoff“ und wurde bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs vertrieben. Die älteste, heute noch existente Tankstelle Ungarns startete damals mit dem Verkauf dieser Mischung. Diese Tankstelle gehörte auch zu den ersten in Ungarn, die der Tradition folgend E85 – Bioethanol anbot.

Audi in Ungarn

Die Marke Audi mit ihrer nunmehr 100-jährigen Unternehmensgeschichte war in Ungarn fast von den Anfängen an präsent, seit 95 Jahren ist sie mit dem Land verbunden. Die bei der Österreichischen Alpenfahrt erzielten Erfolge der damals noch jungen deutschen



Marke erregten auch in Ungarn großes Aufsehen, und 1914 wurden in Budapest die ersten Modelle vertrieben.

Die ungarische Erfolgsgeschichte von Audi und Auto Union ist mit den Namen zweier Händler verknüpft: Mihály Majláth und Ervin Hess. Beide waren in den 1930er Jahren auf dem Höhepunkt ihrer Tätigkeit angelangt, Majláth hatte sich beim Verkauf von DKW- und Ervin Hess beim Handel mit Horch- und Wanderer-Modellen ausgezeichnet. Zu den Horch-Besitzern gehörten der ungarische Reichsverweser Miklós Horthy, der Erzherzog József Habsburg, der bekannte Gehirnchirurg Dr. Lajos Bakay und auch der Markgraf Alfonz Pallavicini. In der Familie Horthy waren auch schon die Vorgängermodelle von Audi beliebt, da István, der Sohn des Reichsverwesers, ein Auto-Union-Modell fuhr: einen Wanderer.

Nuvolari Am Steuer des Autos saß der legendäre Tazio Nuvolari, der später mit den Modellen von Audi unvergessene Triumphe feierte.



Moonwalker Der Ungar Ferenc Pavlics leitete bei der NASA die Entwicklung des Mondfahrzeugs, das 1971 auf dem Mond landete.





Märchenauto
Die Automobilmomanie der 1930er Jahre ist auch Thema ungarischer Filme. Der bekannteste unter ihnen ist der 1934 gedrehte Streifen mit dem Titel „Meseautó“ (Märchenauto). Im Film sind die berühmtesten ungarischen Schauspieler der damaligen Filmindustrie zu sehen, der „Hauptdarsteller“ jedoch ist ein Horch 720 Cabriolet.



Nav'n'go Die von Ungarn entwickelte und heute schon mit 3-D-Effekten operierende Navigationssoftware wird von weltweit bekannten Firmen verwendet.

Gegenwart und Zukunft

Heute denken wir den Begriff Mobilität in viel größeren Dimensionen.

50 Jahre nach der Mondlandung ist nicht mehr der Hinflug das Ziel, sondern es geht darum, Verkehrslösungen auf dem Himmelskörper zu finden. Dazu gehört zum Beispiel das Mondfahrzeug, bei dessen

Konstruktion – gar nicht überraschend – wieder ungarische Erfinder etwas Bleibendes geschaffen haben. Ferenc Pavlics erwarb 1950 an der Budapester Technischen Universität sein Diplom als Maschinenbauingenieur und leitete in den sechziger Jahren im Rahmen des Apollo-Programms im Auftrag der NASA bzw. der Boeing Aerospace die Entwicklung eines Mondfahrzeugs: des Lunar Roving Vehicles. Das erste Exemplar der mit Spezialrädern ausgestatteten Fahrzeuge gelangte 1971 mit dem Raumschiff Apollo 15 auf den Mond.

Mit dem Begriff Mobilität wird heute nicht nur Verkehr assoziiert, sondern auch das mit schneller Kommunikation

und Information verbundene Ankommen am Ziel. Als Hilfsmittel zur Orientierung greifen wir heutzutage nur noch in seltenen Fällen zur herkömmlichen Papierfaltkarte. GPS-Ortungssysteme und Streckenplaner gehören nicht nur zur Grundausstattung der Autofahrer; immer häufiger treffen wir in Großstädten Touristen mit mobilen Taschnavigationsgeräten auf Sightseeingtour an. Ein Budapester Unternehmen hat sich auf die Entwicklung von Nav'n'go Satelliten-Navigationssystemen spezialisiert. 2007 wurde seine Software mit dreidimensionaler Karte präsentiert, was die Sat-Navigation grundlegend veränderte und heute von zahlreichen internationalen Unternehmen angewandt wird. Die mit der von Nav N Go entwickelten Software ausgestatteten Navigationsgeräte erwecken beim Fahrer den Eindruck, als würde ihn jemand vom Beifahrersitz aus navigieren – so muss er keinen einzigen Blick mehr auf die Karte werfen.

Wo sind die Grenzen der Mobilität? Das kann niemand beantworten – der menschlichen Fantasie sind keine Limits gesetzt.




Brücken Zwischen Buda und Pest bedeuteten schon immer die Brücken die wichtigste Verbindung – die Rekonstruktion der Freiheitsbrücke wurde 2009 vollendet.



Infomanie Heutzutage gilt nicht die Bezwingung der Entfernung als Hauptziel, sondern die Orientierung zwischen den Distanzen.



A photograph showing three hands, likely belonging to children, with blue and yellow paint applied to them. The hands are positioned on a green, textured surface. The top hand is slightly out of focus, the middle hand is in focus, and the bottom hand is also in focus. The paint is applied in various patterns, including stripes and dots.

Im Allgemeinen werden Menschen mit ungewöhnlichen Antworten und Lösungen als kreativ bezeichnet. Ist Kreativität ein Resultat aus Inspiration, Talent oder bewusster Entwicklung? Bisher herrscht nicht einmal unter Experten Einigkeit über diese Frage.

In seinem Buch *The Creative Economy* vertritt der Wissenschaftler John Howkins die These, dass im 21. Jahrhundert die Wirtschaftsfaktoren in hohem Maße von Kreativität oder daraus resultierenden Einnahmen beeinflusst werden. Bis 2020 sollen die aus Urheberrechten und Lizenzen stammenden Erlöse auch bei vorsichtiger Schätzung weltweit bei 6.100 Milliarden Dollar liegen. Howkins bezeichnet Kreativität daher als den „Schatz des Jahrhunderts“. So ist es leicht einzusehen, dass für die Gestaltung unserer Zukunft die Entwicklung von schöpferischen Ideen und entsprechende Ausformungen von Kreativität zumindest indirekt von Bedeutung sein werden.

Spiel oder Lernprozess?

Kreativität lässt sich von der einfachen bis zur wissenschaftlichen Erklärung auf unzählige Weise definieren. Diese Definitionen haben eine Gemeinsam-

Geistreiche Gedankengänge



keit: Kreativität wird als eine Harmonie der Fähigkeiten und der Persönlichkeit betrachtet, die in einer schöpferischen Tätigkeit zum Ausdruck gebracht wird und auch das Verhalten des Individuums bestimmt. Als kreativ kann jede vom Durchschnittlichen abweichende Problemlösung angesehen werden.

Viele Eltern lesen Erziehungsratgeber, um zu erfahren, in welchem Alter ihr Kind seinen ersten Turm bauen oder einen Menschen zeichnen können sollte. Diese geben jedoch allen Eltern ein beruhigend großes Zeitintervall vor. Wann ein Kind anfängt seine Fähigkeiten zu entwickeln, hängt in hohem Maße davon ab, wie inspirierend sein Umfeld ist. Das jedoch und wann und wie mit der bewussten Kreativitätsförderung begonnen werden sollte, ist schwer eindeutig festzulegen. Eines ist sicher: Kreativität kann gefördert werden, so-

wohl auf künstlerischer Ebene als auch in anderen Bereichen.

Im Kleinkindalter ist noch nicht eindeutig festzustellen, auf welchem Gebiet Kinder talentiert sind, deshalb legen die befragten Kindergartenpädagogen ihren Fokus eher darauf, die kontinuierliche Entwicklung der Kinder auf möglichst vielfältige Weise zu unterstützen.

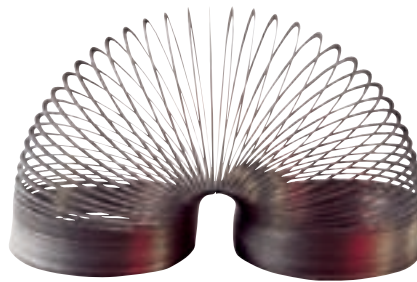
Die schöpferischen Fähigkeiten der Kinder sollten dabei so offen gefördert werden, dass ihnen nur die Richtung gezeigt wird und sie vor immer neue Herausforderungen gestellt werden. Wir dürfen nicht vergessen, dass das, was für uns ein einfaches Spiel ist, für Kinder eine außergewöhnlich wichtige Erfahrungsquelle darstellt. Die spielerischen Handlungen des Kindes, seine Versuche – wobei es seine Umgebung kopiert – sind gleichzeitig auch Vorbereitungsakte auf das richtige Erfassen und Deuten zum Beispiel von Gegenständen. Ein

leerer Pappkarton kann für die Kleinen mal ein Schloss, mal ein Piratenschiff darstellen, und auch in den von ihnen hergestellten formlosen Knetfiguren steckt oftmals viel mehr Inhalt, als wir auf den ersten Blick vermuten.

Audi Hungaria fördert kindliche Kreativität

Kindergärten und Schulen arbeiten eng mit den Eltern zusammen, um Kinder umfassend zu fördern. Im Idealfall haben Kinder auch die Möglichkeit, ihre Kreativität durch Preisausschreiben oder kleinere Wettbewerbe spielend auszuprobieren. Dabei können das Erlebnis des gemeinsamen Schaffens und die Anerkennung ihrer Arbeit der mentalen Entwicklung der Kinder einen neuen Schub geben und ihr Selbstvertrauen stärken.

Audi Hungaria wandte sich im Zeichen ihrer sozialen Verantwortung an die Kinder. Das kreative Preisausschreiben, das



für Kinder im Kindergarten- und Schulalter ausgeschrieben wurde, zielte darauf ab, den Kindern umweltbewusstes Handeln nahezubringen. Sie bekamen die Möglichkeit, unter Einhaltung gewisser Regeln ihre Fantasie frei zu nutzen und selbstständig über ein vorgegebenes Thema etwas zu erschaffen. Der Wettbewerb gab ihnen also eine ausgezeichnete Gelegenheit, ihre kreativen Energien auszuleben.

Aufgabe der Kinder im Kindergartenalter war es, aus unterschiedlichen Haushaltsabfällen brauchbare Gegenstände herzustellen. Die fertigen Werke wurden von einer Jury in den Kategorien Spielzeug, Fahrzeug, Komposition und Natur bewertet. Schulkinder hatten schon eine etwas kompliziertere Aufgabe: Sie mussten eine kleine Geschichte mit dem Titel „Grüner Weg – im Jahr 2050 in 80 Minuten um die Erde“ schreiben.

Alle teilnehmenden Kindergarten- und Schulkinder erhielten eine Belohnung als Anerkennung, die besten konnten für ihre Werke einen Preis entgegennehmen. Der Erfolg der Ausschreibung war nicht nur an der großen Teilnehmerzahl abzulesen, sondern auch an dem Interesse, mit dem sich die Kinder mit einem für sie bis dahin unbekanntem Thema auseinandersetzten.

Dieser Wettbewerb hat gezeigt, dass mit einer gut durchdachten und ansprechenden Strategie das Interesse der Kinder selbst für ernsthafte Problemstellungen geweckt werden kann. Sie konnten erleben, dass es keine falschen Antworten gibt und alle Meinungen und Lösungen gleichermaßen wichtig sind.

Immer höher

Auf der Stufe der ausdrückenden, expressiven Kreativität zeigen Kinder ihre Emotionen und Meinungen in verschiedenen, ungebundenen Tätigkeiten. Auf

der Ebene der produktiven Kreativität wenden sie schon das Wissen von ihrem Umfeld an. Mit der Zeit erreicht die Kreativität der Kinder immer neue Ebenen, sodass deren Fähigkeit steigt, auch bei Problemlösungen selbstständiger zu handeln. Die erfinderische (inventive), die erneuernde (innovative) und zum Schluss die schöpferische Kreativität gehören zu den höchsten Stufen des schöpferischen Aktes, einem Punkt, an dem das angeeignete Wissen den Einzelnen nicht daran hindert, etwas Neues zu schaffen. Die



Der Zauber des Würfels

Die vielleicht bekannteste Erfolgsstory begleitet den ungarischen Rubik-Würfel, auch als „Zauberwürfel“ genannt. Die Erfindung, die die Kreativität des menschlichen Geistes so wunderbar veranschaulicht, machte den Namen ihres Schöpfers Ernő Rubik auf der ganzen Welt bekannt. Auf das 1977 lizenzierte Spielzeug folgten zahlreiche weitere Spiele, aber keines wurde so populär wie der berühmte Vorgänger, von dem sich weltweit 350 Millionen Stück verkauften. Für besonders Talentierte wurden sogar spezielle Weltmeisterschaften ausgetragen.

„Heute sind menschliche Kreativität und die daraus resultierende Innovation zusammen solche bewegenden Faktoren, die die Wirtschaft voranbringen und in jedem Sektor die Wettbewerbsfähigkeit stärken können.“

Manchmal ist das Einfache das Bessere

Eine der originellsten Ideen 2009 stammte von einem Ingenieur des Vierzylinder-Hauptachsenbearbeitungs-Segments. Die Position der in die Bearbeitungsmaschine gelegten Stücke wurde bislang von einem speziellen Messkopf bestimmt, erst danach konnte mit dem Werkstückschleifen begonnen werden. Die Ortungsfunktion der Messköpfe war zeitaufwendig und es konnten auch keine Positionierungsfehler ausgeschlossen werden. Dank der neuen Idee und der durchgeführten Änderung wird das Werkstück heute schon durch eine mechanische Konstruktion positioniert. Die Hauptachse kann in die Konstruktion nur auf eine Weise eingepasst werden, so funktioniert die Einstellung der entsprechenden Positionsartung fehlerfrei und es werden pro Stück drei Sekunden weniger als früher benötigt. Bei einer täglichen Kapazität von 3.000 Stück sind diese Sekunden sehr viel wert.



Menschen denken auch ungewollt routinemäßig, entlang der erlernten Muster, und so ist es sehr schwer und nicht jedem möglich, die Ebene der schöpferischen Kreativität zu erreichen.

Der Schöpfungsgeist der Individuen, der erwachsenen Menschen, ist auch in der Wirtschaft präsent. Die technologischen Revolutionen der vergangenen Jahrhunderte wurden von solchen kreativen Energien angekurbelt, die die Entwicklung der Welt beeinflusst und auf neue Wege geführt haben. Heute sind menschliche Kreativität und die daraus

Kreative Ideen

Mitarbeiter von Audi Hungaria können bereits seit sechs Jahren ihre innovativen, verbessernden Ideen über das Ideenwettbewerbssystem einreichen. 90 Prozent der jährlich nominierten mehreren Tausend Vorschläge werden verwirklicht und bescheren dem Unternehmen außer der Optimierung der Arbeitsprozesse auch bedeutende Ersparnisse. Selbstverständlich werden auch die Erfinder prämiert.



resultierende Innovation zusammen solche bewegenden Faktoren, die die Wirtschaft voranbringen und in jedem Sektor die Wettbewerbsfähigkeit stärken können. Kreative Ideen und Fähigkeiten sowie die daraus resultierenden Werke gehören zu den stärksten wertschöpfenden Faktoren.

Auch AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. hat sich eindeutig für die Kreativitätsförderung ausgesprochen, dies zeigt zum einen das bereits beschriebene Umweltschutzprojekt für Kindergarten- und Schulkinder, zum anderen das Sponsoring des Konstruktionswettbewerbs „Formula Student“, an dem sich Studenten beteiligen können. Mit Unterstützung des Győrer Unternehmens fertigt ein Team aus Ingenieurstudenten der Technischen Universität Wien und der Győrer Széchenyi István Universität einen offenen, einsitzigen, sogenannten Monoposto-Rennwagen, der bei den Wettkämpfen der Formula-Student-Programmreihe auf internationaler Ebene seine technischen Fähigkeiten unter Beweis stellen muss. Das Team kann nicht nur seine Konstruktions-, sondern auch seine Projektmanagementfähigkeiten unter Beweis stellen, denn das Fahrzeug muss in einem präzise dokumentierten Kostenrahmen und nach genauen Konstruktions- bzw. Herstellungsplänen gebaut werden. <<<<

Kreativität im Unternehmen

Ist Kreativität eine Begabung? Eine Technik? Eine Fähigkeit? Etwas, was nur manche Menschen besitzen und andere nicht?

Mir kommen bei dem Wort „kreativ“ drei unterschiedliche Definitionen in den Sinn. Die erste ist: Unabhängig davon, wie schwierig die Frage ist, es lässt sich in jedem Fall eine Lösung finden. Die zweite lautet: Etwas völlig Neues zu erschaffen, was vorher gar nicht existierte. Eine neue Lösung, die in irgendeiner Art und Weise Nutzen oder Sinn hat. Und die dritte Definition ist für mich: Mit wenig Ressourcen viel erreichen. Die erste und die dritte Definition stehen bei der Audi Hungaria im Fokus und bestimmen unsere Aktivitäten. Die Zielsetzung des Unternehmens ist es, technologisch hochwertige Produkte in exzellenter Qualität herzustellen – auf wirtschaftlicher Basis und termingerecht, um die Erwartungen unserer Kunden zu erfüllen.

Auch der Audi Slogan „Vorsprung durch Technik“ impliziert den Gedanken an Kreativität. Für Audi bedeutet Kreativität Innovation. Das unterscheidet uns von unseren Wettbewerbern. Der Fünfzylinder-Motor ist ein gutes Beispiel dafür. Vor fast 30 Jahren, als die Audi Ingenieure mit



Der Audi Slogan „Vorsprung durch Technik“ impliziert den Gedanken an Kreativität. Für Audi bedeutet Kreativität Innovation. Das unterscheidet uns von unseren Wettbewerbern.



Thomas Faustmann
Vorsitzender der Geschäftsleitung der Audi Hungaria

seiner Entwicklung begannen, gab es einige technische Hürden zu überwinden. Doch es ist uns gelungen, einen sehr erfolgreichen Motor herzustellen. In diesem Jahr haben wir den weiterentwickelten Fünfzylinder – mit der innovativen TFSI®-Technik – in den neuen Audi TT RS eingebaut. Viele assoziieren Kreativität mit den Künsten. Ich bin überzeugt, dass sie auch in unserer Branche unerlässlich ist. Kreativität ist eine Fertigkeit, die entwickelt werden kann und entwickelt werden muss. So folgen wir im Zeichen der Audi Philosophie einer Route, die diese Fähigkeit immer wieder neu erfordert.


Um den Fortschritt und die Wettbewerbsposition halten und verbessern zu können, braucht das Unternehmen das schöpferische Denken seiner Mitarbeiter. Kreativität gekoppelt mit Innovation zählt dabei zu den wesentlichen Faktoren.

Audi Hungaria baut auf die Innovationsfähigkeit der Menschen in allen Unternehmensprozessen. Ein sehr erfolgreiches Instrument dafür ist unsere Ideenbörse, die all die Vorschläge unserer Mitarbeiter zur Innovation sammelt. Ich kann mit Stolz sagen, dass im letzten Jahr 90 Prozent der eingereichten Ideen in Győr umgesetzt wurden. Das heißt auch, dass die Menschen, die hier arbeiten, nicht nur ihre tägliche Pflicht tun, sondern mit- und weiterdenken. In die Prozesse zur Realisierung der Ideen involviert zu sein, bedeutet Mitarbeitermotivation. Daraus resultieren nicht nur Verbesserungen im Produktionsprozess, sondern auch Kostenoptimierungen.

Für einen Manager bedeutet Kreativität aber noch etwas anderes. Er muss die besten Ideen erkennen und seine Mitarbeiter richtig motivieren können, um die Ideen auch zu realisieren. Wenn er fähig ist, seine Inspiration weiterzugeben, andere für seine Lösungen zu begeistern, dann hat er eine motivierte Mannschaft.

„Er muss die besten Ideen erkennen und seine Mitarbeiter richtig motivieren können ...“

Mit Innovationsgeist verbundene Kreativität ist heute ein möglicher Weg heraus aus der Wirtschaftskrise. Auf allen Ebenen ist enorme Kreativität erforderlich. Dabei steht eines fest: Qualität ist nach wie vor das wesentliche Premiumkriterium. Auch bei niedrigerem Produktionsvolumen steht Topqualität im Fokus unseres Handelns. Und genauso müssen wir in

den Unternehmensprozessen stetig besser werden. Wie das zu realisieren ist, ist ebenfalls eine Frage von Kreativität. Wir haben 2009 die Krise als Chance betrachtet und die auftretenden Fragen vorausschauend und mit Optimismus beantwortet. Wir hatten uns auch gut vorbereitet. Die Audi Hungaria hat in den letzten 15 Jahren ein Erfolgsmodell entwickelt und umgesetzt, das – davon bin ich überzeugt – unsere fachliche Kompetenz und unsere „ungarische Kreativität“ bestens zum Ausdruck bringt. Wir haben überaus erfolgreich Motoren und Fahrzeuge produziert und neue Geschäftsfelder aufgebaut – und genau das werden wir auch in Zukunft tun. 

„Um den Fortschritt und die Wettbewerbsposition halten und verbessern zu können, braucht das Unternehmen das schöpferische Denken seiner Mitarbeiter.“



Das deutsche Wort Horch bedeutet so viel wie „Höre!“, die lateinische Entsprechung dafür lautet: AUDI. Wenn wir die 100-jährige Geschichte von Audi verfolgen, erkennen wir schnell, dass kaum ein anderes Wort besser zur Mentalität der Marke passt. Es drückt die Offenheit für neue Ideen und revolutionäre Lösungen aus. Die epochalen Innovationen des Unternehmens haben den Fahrzeugbau der vergangenen Jahrzehnte grundlegend beeinflusst.

Seit einem Jahrhundert an der Spitze

Der Gründungsvater

August Horch (1868–1951), der Gründervater der Marken Horch und Audi, begann sein Unternehmertum 1899 mit der Gesellschaft August Horch & Cie. Das erste Horch-Automobil mit vier bis fünf PS aus dem Jahre 1901 war schon damals technisch bemerkenswert innovativ. Horch siedelte 1904 nach Zwickau über und gründete die Horch & Cie. Motorwagen-Werke AG. 1909 musste Horch sein Unternehmen verlassen. Unter dem neuen Namen Audi Automobilwerke GmbH ging er eigene und neue Wege – der Rest gehört bereits zur 100-jährigen Audi Erfolgsgeschichte.

Von Anfang an prägten sportliche Erfolge die Marke Audi, sie erlangte innerhalb weniger Jahre internationale Bekanntheit. Horch hatte schnell erkannt, dass der Motorsport die beste Methode war, Automobile zu testen, und so setzte er sich bei Wettkämpfen wie der Österreichischen Alpenfahrt selbst hinters Lenkrad – nach mehrfachen Siegen bei den internationalen Alpenfahrten erhielt der Audi Typ C den Beinamen „Alpensieger“.

Mit dem Audi Typ K, der 1922 in Serie ging, führte die Marke eine revolutionäre Änderung in Europa ein: Als erster Fahrzeughersteller baute das Unternehmen linksgesteuerte Automobile. Was heute so selbstverständlich er-

scheint, war beim damals von Pferdekutschen geprägten Straßenbild unvorstellbar (der Kutscher saß zu dieser Zeit immer auf der rechten Seite). Trotzdem erwies sich die neue Lenkung als so viel sicherer, dass sie bis zum Ende des Jahrzehnts zur Regel wurde.

Vier Ringe

1932 schlossen sich die vier sächsischen Automobilhersteller Audi, Horch, DKW und Wanderer zur Auto Union zusammen. Das neue Unternehmen deckte das Produktionsspektrum vom Motorrad bis zum Luxuswagen ab. Gleich nach der Gründung der Auto Union stieg das Unternehmen in den Automobilrennsport ein: Mit dem Typ A, einer Konstruktion von Ferdinand Porsche, wurde eine wahre Legende geboren. Die Silberpfeile prägten den Motorsport der 30er Jahre. Das futuristisch anmutende 16-Zylinder-Modell mit zunächst 295 PS und Mittelmotorantrieb brachte neuen Wind in den Rennsport: So war es den Konstrukteuren gelungen, das schwerste Fahrzeugteil, den Motor, nahe dem Schwerpunkt einzubauen und eine annähernd gleichmäßige Gewichtsverteilung auf der Vorder- und Hinterachse zu erreichen.

Ingolstadt

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde Sachsen der sowjetischen Besatzungszone zugeordnet, die Auto Union kam unter Zwangsverwaltung. Ein Neubeginn schien nur im Westen möglich, Ingolstadt wurde der neue Sitz des

„Diejenigen, die die Gesetze der Marke lenkten und voranbrachten, zeichneten sich durch Mut und Tatkraft aus. Durch Pioniergeist und visionären Weitblick. Durch Lust auf Innovation und auf neueste Technologien.“

(Zitat aus der Jubiläumsrede von Rupert Stadler, dem Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG)





1914



1953



1971

Legendäre Rennwagen

Audi Typ C: Bei der Österreichischen Alpenfahrt 1914 standen dem Audi Typ C für das Absolvieren der 3.000 Kilometer langen Strecke nur sieben Tage zur Verfügung. Audi gewann das Rennen zum dritten Mal in Folge, Horch selbst gehörte zur Mannschaft.

Die Silberpfeile: Die Auto Union stieg zwei Jahre nach ihrer Gründung mit ihrem eigenen Grand-Prix-Rennwagen, dem Typ A, in den Motorsport ein. 1937 erreichte der Starpilot der Auto Union, Bernd Rosemeyer, auf der Autobahn zwischen Frankfurt und Darmstadt Tempo 406,3 km/h und überschritt als Erster auf einer öffentlichen Straße die 400-km/h-Marke.

Audi quattro A2: Dank der quattro Technologie wurde die Rallye-Weltmeisterschaft beinahe zu einer reinen Audi Veranstaltung: 1981 waren drei Siege zu verzeichnen, 1982 errang Audi den Markenweltmeistertitel und 1983 wurde Hannu Mikkola Fahrerweltmeister. 1984 setzte sich die Siegesserie fort: Stig Blomqvist gewann den Weltmeistertitel der Piloten, Audi errang die Rallye-Markenweltmeisterschaft und der quattro wurde als „Motorsport-Automobil des Jahres“ ausgezeichnet.

Audi Sport quattro S1 Pikes Peak: Im US-Bundesstaat Colorado zählen die 12,4 Meilen von Pikes Peak zu einer der größten Herausforderungen im Rennsport: Start in 2.862 Meter Höhe, Ziel bei atemberaubenden 4.302 Metern, und dazwischen eine Schotterstrecke mit 156 Kurven, entlang an Felswänden und tiefen Schluchten. Das Audi Modell gewann mit Walter Röhrl am Steuer.

Audi V8 quattro: 1990 ging Audi bei der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) als Gegner von BMW und Mercedes-Benz mit dem V8 quattro an den Start, ohne riesige Flügel, aber mit einem Armaturenbrett aus Edelholz. Am Ende seiner ersten Saison hatte sich der V8 quattro nach sieben Rennsiegen den Meistertitel erkämpft.

Audi R8 und Audi R10: Ab 1999 nahm Audi Sport an der Le-Mans-Serie und dem 24-Stunden-Rennen teil. Der R8, der erste echte Rennwagen von Audi, wurde in den folgenden Jahren zum erfolgreichsten Prototypen von Le Mans. Bei 80 europäischen und US-amerikanischen Rennen erzielte er 63 Siege, wovon fünf beim legendären 24-Stunden-Rennen in Frankreich gefeiert werden konnten. 2006 startete der Audi R10 TDI mit einem komplett neu entwickelten V12-TDI-Motor – und konnte gleich bei seinem ersten Le-Mans-Rennen einen historischen Sieg als erster Diesellrennwagen erringen. Auch 2007 und 2008 gewann das Auto mit Bravour.

Unternehmens. Hier startete die Automobil- und Motorradherstellung zum Teil mit Mitteln des Marshallplans und Unterstützung der bayerischen Regierung neu: Vorerst wurden die bewährten DKW-Modelle mit Frontantrieb und Zweitaktmotoren gebaut.

Der neue Audi

Das Jahr 1965 brachte die Wiedergeburt der Marke Audi, als die Volkswagengruppe Mehrheitseigner der Auto Union wurde und mit einem neuen Konzept einen neuen Modellnamen verknüpfte. Der erste Audi rollte, mit einem Viertaktmotor ausgerüstet, von einer der modernsten Fertigungsstraßen Europas, aus dem Ingolstädter Werk. Drei Jahre später, bei der Präsentation des neuen Audi 100, startete die Marke ihren Angriff in der oberen Mittelklasse. Das Konzept des Konstrukteurs Dr. Ludwig Kraus verzeichnete schon nach kurzer Zeit einen riesigen Erfolg; es stand für eine neue Philosophie der Marke, und so begann die neue Karriere von Audi. Von dem 1972 vorgestellten Audi 80 wurden mehr als eine Million Exemplare verkauft und den für den Audi 80 entworfenen Vierzylinder-Motor hatte die gesamte VW Gruppe übernommen. Doch Audi wollte noch höher hinaus: 1988 bot die AUDI AG mit dem Audi V8 das erste Markenmodell der Premiumklasse an.

Vorsprung durch Technik

Wenn ein Autofan nach der größten Erfindungsgeschichte von Audi in der Automob-

ilherstellung gefragt wird, wird er vermutlich, ohne lange zu überlegen, den quattro nennen. Der permanente Allradantrieb beschäftigte auch schon den legendären Konstrukteur Ferdinand Porsche, aber die Lösung für die Serienproduktion konnte erst sein Enkel Ferdinand Piëch finden, der bei Audi als technischer Entwickler nach etwas völlig Neuem suchte – und 1980 beim Genfer Auto-Salon den permanenten Allradantrieb der Welt präsentieren konnte. Der quattro Antrieb sorgt nicht nur für bessere Traktion bei der Beschleunigung, für eine günstigere Fahrodynamik und



ausgezeichnete Bodenhaftung, sondern auch für eine hochgradige Fahrsicherheit. Dies zeigte schon der legendäre Skischanzen-Werbespot aus dem Jahre 1986 und wird von jedem quattro Fahrer gern bezeugt.

Der befragte Autofan hätte natürlich auch die TDI-Technologie erwähnen können, bei der die Ingenieure von Audi die Dieselspritzung für Personenkraftwagen adaptieren konnten. Der erste TDI-Motor wurde in einen Audi 100 eingebaut



1984



2000



2009

1914 August Horch und der Audi Typ C, nach dem Triumph bei der legendären Alpenfahrt
1953 Das letzte in Ingolstadt gebaute Horch-Modell 1971 Der Vierzylinder, 55 PS starker Audi 60 L 1984 Audi quattro übernimmt die Herrschaft im Rallyesport 2000 Der Audi R8 fand drei Jahre lang keinen Bezwingen in Le Mans 2009 Der Audi TTRS

und zur Frankfurter IAA 1989 dem Publikum vorgestellt. Die Fünfzylinder-Turbolader-Konstruktion mit 120 PS diente als Grundlage einer ganzen Motorenfamilie, die zu Benzinmotoren keinen Vergleich in den Bereichen Wirtschaftlichkeit und Fahrkultur scheuen musste. Der neue 3.0 TDI clean diesel erfüllt bereits jetzt die EU-Emissionsvorgaben für 2014.

Zu nennen wäre auch die Audi Space Frame (ASF) Technologie, die bereits

Motoren bis zur LED-Beleuchtung aufzählen, die Konstrukteure bei Audi arbeiten unermüdlich daran, alle Details am Automobil weiter zu vervollkommen.

Die Zukunft hat begonnen

Was wird die Zukunft bringen? Sicherlich haben die Ingenieure von Audi auch davon schon konkrete Vorstellungen. So gibt Rupert Stadler beim Festakt „100 Jahre Audi“ in Ingolstadt die Rich-

tingung vor: „Das Motto hieß: Gewinnen. Weit vor der Zeit Ungewöhnliches tun. Sich mit einer Reihe von Innovationen unaufhaltsam an die Spitze zu schieben – das konnte nur mit der enormen Kraft einer außergewöhnlichen Mannschaft klappen. [...] Wir werden deshalb den Charakter der Marke Audi weiter schärfen – auch über das Produkt hinaus –, um die Marke unverwechselbar zu machen. Leidenschaftlich, mit Temperament und selbstbewusst, von Aufmerksamkeit geprägt, und von Hilfsbereitschaft gegenüber dem Kunden bis hin zur Freundlichkeit jedes einzelnen Mitarbeiters, auch draußen bei unseren Partnern.“



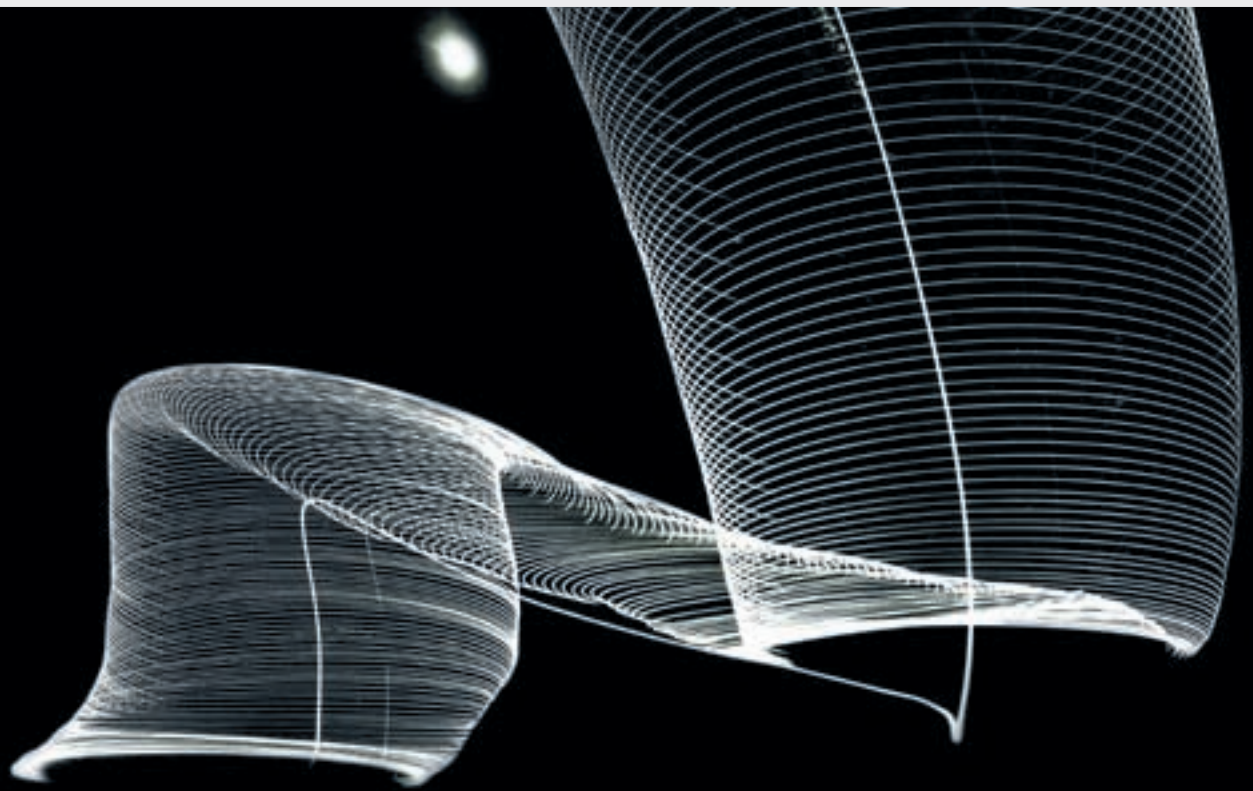
Zum 100. Jubiläum der Marke hielt **Rupert Stadler**, der Vorstandsvorsitzende der AUDI AG, eine Festrede.

„Wir werden deshalb den Charakter der Marke Audi weiter schärfen – auch über das Produkt hinaus –, um die Marke unverwechselbar zu machen.“

seit 1993 eines der Markenzeichen von Audi ist. Dabei handelt es sich um eine hochfeste Aluminium-Rahmenstruktur, bei der jedes Flächenteil mittragend integriert wird. In Verbindung mit diesen hochfesten Aluminiumblechen zeichnet sich die Aluminiumkarosserie durch extrem hohe Steifigkeit und damit hohe Crashsicherheit aus – bei gleichzeitig deutlich geringem Gewicht.

Aber man könnte noch zahlreiche weitere Audi Innovationen von TFSI-





Péter Esterházy

Bewegende Kraftlosigkeit

Etwas ausführlicher

Da gibt es den qualitativ eher bescheidenen Witz, noch aus der Zeit des Ancien Régime: Sagen Sie, wie macht sich das sozialistische System? Gut. Könnten Sie das etwas ausführlicher darlegen? Nicht gut.

Hier und jetzt bewegen wir uns eigentlich im Sumpfgebiet zwischen diesem „Ja“ und „Nein“. Ich habe Mathematik studiert und bin heute zwar kein Mathematiker mehr (wenn ich das jemals gewesen bin), doch an eines erinnere ich mich, ein ernsthafter Mensch weiß, wovon er spricht, er kennt sich in seinem Thema aus, er hat seine genauen Vorgaben, nach denen er seine Rede ausrichtet, und so weiter, das heißt, eine Sachlage kann mithilfe der Bejahung durch das Einzelwissen, durch das verschiedenartige Wissen beschrieben werden.

Allein die Frage nach der Wesensart der Literatur führt uns schon ins Unergründliche, da möchte ich gar nicht ins Detail gehen, da ziehe ich es vor, meine einschlägige Lieblingsanekdote zu erzählen, die ich immer dann, wenn ich mit dieser Frage konfrontiert werde, gleichsam als Ausrede vortrage. Es geschah bei einer Konferenz über Literatur, die mir zugeteilte Dolmetscherin beherrschte das Spanische ausgezeichnet, was gut war, denn es wurde spanisch gesprochen. Von Literatur aber hatte sie keine blasse Ahnung, so viel wie ich über Ackerbau und Viehzucht. Der Redner schien etwas Komisches gesagt zu haben, denn die Zuhörer um mich herum hielten sich die Bäuche vor Lachen. Ich frage: Was hat er gesagt? Sie: Warten Sie, ich höre zu, später. Ich höre wieder etwas von Kafka und

hahaha. Was sagt er? Später. Das ging dann so bis zum Schluss, Wittgenstein, Camus, und befreites, orgiastisches Gewieher. Applaus, Pause, ich blicke die Dolmetscherin, eine junge Studentin, erwartungsvoll an, sie sagt streng, gleichsam tadelnd: Ja. Ich glaube, er hat von Literatur gesprochen.

Offenbar ahnte sie nicht einmal, wie zutreffend ihr „Ich glaube“ war.

Wissen und Nichtwissen

Im Falle des Schreibens (des Romanschreibens) stehen Wissen und Nichtwissen sich in einem eigentümlichen Verhältnis gegenüber, nicht wütend, aber auch nicht lächelnd und Händchen haltend. So ist auch der Titel dieses Textes eher nur provokativ als präzise. Einerseits ist es nämlich wichtig, das

Péter Esterházy

Ungarischer Schriftsteller und Essayist. Stammt aus einer der ältesten ungarischen Adelsfamilien. Péter Esterházy studierte Mathematik an der Naturwissenschaftlichen Fakultät der Universität Budapest (1974-1978) und arbeitete er an einem Institut für Datenverarbeitung. Seit 1978 lebt er als freiberuflicher Schriftsteller. Als Stipendiat des DAAD-Künstlerprogramms verbrachte er 1980 längere Zeit in West-Berlin, 1996/97 war er Fellow im Wissenschaftskolleg Berlin. Er ist u.a. Mitglied in der Deutschen Akademie für Sprache und Dichtung. Er lebt mit seiner Familie in Budapest.

Hauptwerke: *Fancsikó und Pinta* (1976), *Produktionsroman* (1979), *Wer haftet für die Sicherheit der Lady?* (1982), *Fuhrleute* (1983), *Kleine ungarische Pornographie* (1984), *Die Hilfsverben des Herzens* (1985), *Einführung in die schöne Literatur* (1985), *Das Buch Hrabals* (1990), *Donau abwärts* (1992), *Eine Frau* (1995), *Harmonia Caelestis* (2000), *Verbesserte Ausgabe* (2002), *Deutschlandreise im Strafraum* (2006)

Auszeichnungen (Auswahl): Kossuth-Preis (1996), Österreichischer Staatspreis für Europäische Literatur (1999), Vilenica-Literaturpreis, Herder-Stipendium der Töpfer-Stiftung (2002), Friedenspreis des Deutschen Buchhandels (2004), Manès-Sperber-Preis für Literatur (2009).



Augenmerk auf die Rolle der Kraftlosigkeit, auf die Bedeutsamkeit des Mangels zu richten (siehe noch das Unmögliche als das einzig Mögliche, oder anders gesagt, in der Literatur ist alles möglich, nur kann man nie wissen, was „alles“ ist), doch ist Kraftlosigkeit allein zu wenig, Kraft ist ebenfalls sehr wohl vonnöten, die Schöpfung stellt auch eine Leistung der Kraft dar.

Es heißt von der schriftstellerischen oder allgemein von der künstlerischen Tätigkeit, sie sei einerseits eine Schöpfung, andererseits ähnele sie der Mutterschaft. Diese Metaphern widersprechen einander, zumindest betonen sie jeweils einen anderen Aspekt des Schaffens, jedenfalls erscheint es bezeichnend und bemerkenswert, dass es verfehlt wäre, uns ohne Weiteres einem daraus abzuleitenden Schöpfer anzuvertrauen, und es ist gar nicht sicher, dass ich das Kind einer solchen Mutter sein möchte.

Oft sehne ich mich nach dem sogenannten ehrbaren Handwerk. Das heißt, jemand besitzt gewisse Fähigkeiten, er entwickelt diese Schritt für Schritt weiter, auf gut Deutsch, er lernt, er erlernt sein Handwerk (denn das ist erlernbar!), sodann bildet er sich fort, beachtet und verfolgt die Veränderungen und wird so

ein immer besserer Handwerker. Zum Beispiel ein Bäcker. Oder ein Automechaniker. (Vor Zeiten führte ich immer meinen Lieblingsberuf an, das Kochen, doch einer meiner Bekannten, ein Koch, verbat es sich, denn das richtige Kochen sei so etwas wie die Kunst ... Ich ließ es dabei bewenden, er war kein besonders guter Koch ...)

Das Schreiben kann uns eine solche Sicherheit niemals geben, und vielleicht wäre es gar nicht gut, wenn es das könnte. Ein Schreiben, das ausschließlich auf Wissen aufbaut, ist nichts anderes als Routine. Die Unwissenheit allein ist nur Unwissenheit, und bildet sie das Fundament des Schreibens, so ist das Ergebnis dilettantisch. Ich sitze nun schon fast vierzig Jahre an meinem Schreibtisch, in dieser Zeit habe ich vieles gelernt, ich weiß mehr, bin erfahrener als 1972, als ich mein erstes Buch schrieb, die Geschichten von *Fancsikó und Pinta*. Ja, allerdings weiß ich jetzt auch weniger, manches wusste ich damals und jetzt weiß ich es nicht mehr, und manches,

was ich damals nicht wusste, weiß ich jetzt. Vergeblich alle Professionalität, das Schreiben ist, um es romantisch zu sagen, ein Sprung ohne Netz und doppelten Boden.

Als ich *Harmonia caelestis* schrieb, musste ich etliche historische Werke lesen. Genauer: Mir war, als müsste ich sie lesen. Langsam fand ich mich um

das 17. Jahrhundert ganz gut zurecht, ungefähr so, wie ein zwar unbegabter, jedoch fleißiger Historiker. Darüber freute ich mich, denn ein Schriftsteller freut sich immer, wenn er endlich, endlich etwas weiß,

geht doch aus dem bisher Gesagten schon hervor, dass er zum größten Teil aus Nichtwissen besteht, er ist kein Soziologe, kein Philosoph, kein Gelehrter, kein Priester, er ist nicht einmal Linguist. Ich musste jedoch einsehen, dass ich das historische Wissen, das mir zum Schreiben eines Familienromans unerlässlich erschienen war, unmittelbar gar nicht verwenden konnte. Ich musste das Gelernte sozusagen verlernen und die Geschichte, die Geschehnisse mit Hilfe der Fantasie neu erfinden.

„Stark und robust muss man sein, zugleich aber auch fragil und verletzlich.“

„...wenn ein Text gelingt, enthält er immer mehr, als hineingelegt wurde.“

Dass ich mich in jene Zeit vertieft hatte, erwies sich aber dann doch nicht als überflüssig, denn mein Nichtwissen, aus dem meine Fantasie hervorging, beruhte auf eben diesem Wissen.

Das wiederum heißt, man muss, wenn man schreibt, Wissen und Nichtwissen irgendwie kombinieren. Genau so verhält es sich mit dem Gegensatzpaar Sicherheit und Unsicherheit. Man muss zugleich zweifelsfrei selbstsicher sein können, dabei unfundierte und wichtige Entscheidungen aus der schieren Kraft heraus bedenkenlos treffen können (warum? nur so!), und dabei den allumfassenden, uns selbst mit umfassenden Zweifel bewahren. Stark und robust muss man sein, zugleich aber auch fragil und verletzlich. – Ich könnte lange über die Rolle und die Wichtigkeit des Fiaskos, der Niederlagen in der Kunst sprechen.

Ich sehe – zumindest eine Zeit lang! – auch das Nichtschreiben als Schreiben an, wenn ich also an einem harten Arbeitstag zwei Seiten schreibe, diese dann am folgenden ebenso harten Arbeitstag wieder streiche, dann ergibt das zwei Tage guter Arbeit. Wenn dieses Gleichgewicht der schrecklichen Nullsummen freilich sehr lange anhält, dann ist das, gelinde gesagt, nicht gut, oder wie das Dichterwort meint, suboptimal. Wenn aber die Arbeit endlich so richtig losgeht, sagen wir einmal, nach einer ganzen Woche dieser Wüstenei von öden Fiaskos, dann beruht sie sehr massiv auf eben diesen Fiaskos; die vielen nicht geschriebenen Sätze, bzw. geschriebenen und wieder gestrichenen Sätze bedeuten eine gedankliche Arbeitsleistung, eine Gehirnarbeit, ohne die das Weitergehen nicht möglich gewesen wäre. Das Schreiben ist im Allgemeinen nicht das Terrain des Siegens. Mit einer einzigen Ausnahme in der Weltliteratur: Goethe (Scherz!).

Inspiration

Gibt es eine Inspiration? Es gibt sie!!! Und was ist das? Ich weiß nicht.

Arbeit

Den vorigen Unterabschnitt habe ich absichtlich kurz gehalten. Ich halte das Schreiben vorzugsweise einfach für Arbeit. So sehe ich es an, so richte ich mir mein Leben oder meine Lebensweise ein. Und darin befindet sich rein gar nichts Künstlerisches oder Dichterisches, ich arbeite – mein Gott, wie oft habe ich das schon geschrieben, vergeblich all mein Leugnen, denn ein wenig Stolz schwingt hörbar mit –, ich arbeite wie ein Bürokrat, wie ein Beamter, es tut mir geradezu leid, vor und nach der Arbeit keine Karte in die Stechuhr schieben zu dürfen, meine Chefs wären mit mir hochgradig zufrieden. Doch habe ich keinen Chef, und das ist in einem gewissen Sinn das Schlimmste, denn ich kann niemanden hereinlegen, kann die Verantwortung auf niemanden abwälzen.

Ich glaube, was man von der Arbeit wissen kann, das muss man auch wissen, doch wenn das Geschriebene nur auf dem aufbaut, was man weiß, dann ist das zu wenig. Ich will es nicht mystifizieren, doch wenn ein Text gelingt, enthält er immer mehr, als hineingelegt wurde.

Fröhlich

Doch vergeblich all das Wissen, der Fleiß, das Talent, – wir können niemals wissen, ob dieses Mehr schließlich kommt, ob es in unserem Buch anwesend sein wird. Das wissen wir niemals. Die Notwendigkeit der Hoffnung ist im Grunde etwas Fröhliches. In dieser zusammengesetzten Fröhlichkeit wird Literatur geboren. <<<<





Richard Rozman
Geschäftsführer Personalwesen
der Audi Hungaria



Fähigkeiten und Systematik

Ein Flugzeugpilot ist nicht nur bei ausgezeichneten Flugbedingungen fähig, sein Flugzeug zu führen, sondern genauso bei schlechtem Wetter und bei Turbulenzen, denn ein guter Pilot ist auf jede Situation vorbereitet. Dieses Beispiel ist für mich die Antwort auf die neuerdings oft gestellte Frage, wie flexibel sich die Belegschaft von AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. an die Anforderungen der wechselnden Marktsituation anpassen kann? Kurz gesagt: gut.

Diese knappe, entschlossene Antwort basiert auf dem Wissen um die Fähigkeiten unserer Mitarbeiter, die ein Schlüssel unseres Erfolges sind. Fähigkeiten, mit denen unser Unternehmen auch bei veränderten Umständen äußerst flexibel umzugehen weiß. Fachwissen, Erfahrung, Flexibilität und kurze Reaktionszeiten sind die Resultate unserer langjährigen, gut geplanten Arbeit. Das Fundament dafür bildeten die schon bei der Unternehmensgründung hochqualifizierten Arbeitskräfte. Danach wurden unseren Mitarbeitern die erforderlichen Fachkenntnisse vermittelt, und sie wurden weiterhin kontinuierlich geschult. Zudem ist die von Audi Hungaria angeregte Zusammenarbeit mit den Bildungsinstitutionen der Region ein Meilenstein bei der Vermittlung des nötigen Fachwissens. Heute unterstützen wir in zahlreichen Instituten die Fahrzeugtechniker- und Ingenieurausbildung mit mittlerem und Hochschulabschluss, wobei die Fachleute nach den mit unserem Unternehmen abgestimmten Schulungsmodulen ausgebildet werden.

Das Jahr 2009 kann als Beispiel dafür gelten, welche Bedeutung neben den Fähigkeiten eine zielgerichtete Ausbildung und das entsprechende Bildungssystem haben. Unsere systematische Ausbildung ermöglicht es uns, durch Umschulung eines Teils unserer Arbeitskräfte und Umstrukturierung der Aufgabenbereiche selbst auf wechselnde Anforderungen schnell und flexibel reagieren zu können. Zielgerichtet ausgebildete, über umfassende Kenntnisse verfügende Mitarbeiter können in unterschiedlichen Bereichen eingesetzt werden, da sie die notwendigen Wissensgrundlagen bereits erworben haben und sich so nur noch die Spezialkenntnisse in den Bereichen Fahrzeug-, Motoren- oder Werkzeugherstellung aneignen müssen. Eine derartige Flexibilität muss immer

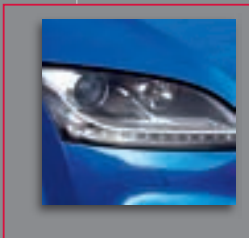
dem Anspruch nach Premiumqualität und Wirtschaftlichkeit unserer Produkte und Produktionsweisen genügen und der allseitigen Zufriedenheit unserer Kunden dienen.

Trotz des 2009 zu verzeichnenden Auftragsrückgangs machte es diese Flexibilität möglich, dass mithilfe von produktions- und personalpolitischen Maßnahmen, die wir in Abstimmung mit der Arbeitnehmervertretung ergriffen haben, sowohl im Bereich der Motoren-, aber auch der Fahrzeugproduktion die Arbeitsplätze erhalten werden konnten. Wir sind stolz auf unsere außerordentlich zielbewussten und loyalen Mitarbeiter, für die die „rote Audi Jacke“ Zusammenhalt symbolisiert und für die das Erlebnis der gemeinsamen Arbeit für ein gemeinsames Ziel und die attraktive Produktpalette an sich schon anziehende Werte sind.

Das Unternehmen setzt für sich und seine Belegschaft Jahr für Jahr neue wichtige Ziele, für deren Umsetzung wir Begeisterung und Leidenschaft brauchen. Sie bedeuten den Mehrwert, durch den die Fähigkeiten ergänzt werden und die Unternehmensleistung noch erfolgreicher und besser werden kann. Das Jahr 2009 zeigte besonders deutlich, wie ausgezeichnet das Management und die Mitarbeiter von Audi Hungaria zusammenarbeiten und für ein gemeinsames Ziel und gemeinsame Interessen handeln können. Mit diesem Erfolgswillen konnten wirtschaftliche Lösungen erarbeitet werden, um die Arbeitsplätze zu erhalten und zu sichern.

Fähigkeiten und Systematik sind so fest mit dem Unternehmensbetrieb, insbesondere mit unserer Personalpolitik zusammengewachsen, dass wir – der Qualität unserer Fähigkeiten und unserer Arbeit vertrauend – den Aufgaben des nächsten Jahres optimistisch entgegensehen können.





Audi TT RS

Der Sportwagen

Die Serienfertigung des sportlichsten Mitgliedes der Audi TT Familie hat im ersten Halbjahr 2009 bei Audi Hungaria begonnen. Das Herz dieses Sportwagens, der 2,5-Liter-Fünfzylinder-Motor mit 250 kW (340 PS) und einer Kombination der FSI®-Technologie und Turboaufladung, wird in Győr produziert. Im Zusammenspiel mit dem permanenten Allradantrieb quattro sorgt er für explosive Performance – der Audi TT RS ist der Sportwagen der Extraklasse.

Der 2,5-Liter hat zwei Gesichter. Bei verhaltener Gangart vermittelt er die Souveränität von 450 Nm Drehmoment, die aus dem Drehzahlkeller fast bis zum Gipfel, von 1.600 bis 5.300 1/min, bereitstehen. Mit ih-

nen hakt der TT RS Überholmanöver beiläufig, geradezu lässig ab. Wenn der Fünfzylinder gefordert wird, zeigt er seine zweite Seite – die Gewalt der Leistung, das lustvolle Hochdrehen bis 6.800 1/min und eine Musik, die die Haut kribbeln lässt; das kehlige Röhren ist der klassische Fünfzylinder-Sound von Audi.

Das TT RS Coupé* katapultiert sich in 4,6 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h, der Roadster in 4,7 Sekunden. Die Spitze von abgeriegelten 250 km/h ist bei beiden Varianten Formsache; auf Wunsch hebt Audi sie auf 280 km/h an. Im Mittel begnügt sich das Coupé jedoch mit nur 9,2 Liter Kraftstoff pro 100 km (Roadster: 9,5 l/100 km) – ein perfektes Bei-



Frank Dreves
Vorsitzender der Aufsichtskommission
der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.,
Vorstand Produktion der AUDI AG

Keine Kompromisse ...

Kompromisslose Qualität prägt unsere Automobile und jeden unserer Produktionsprozesse. Das Erlebnis von Perfektion, das jeder Audi vermittelt, ist das Ergebnis der aufwändigen und präzisen Detailarbeit in allen Bereichen. Bei jedem Arbeitsschritt achten wir auf maximale Präzision.


Auch die in Győr hergestellten Motoren stehen für höchstes technisches Niveau und perfekte Verarbeitung. Von den kleinsten Motoren bis zu den Acht-, Zehn- und Zwölfzylinder-Motoren zeigen alle Aggregate die technologische Führerschaft von Audi und erfüllen höchste Qualitätsansprüche.

Die TT-Modelle, die in Győr seit 1998 gefertigt werden, haben es mit ihrer exklusiven Formsprache sowie der präzisen Verarbeitung von hochwertigen Materialien und Designelementen auf Anhieb geschafft, die Kunden zu begeistern. Dies ist Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu verdanken, die, wie hier in Győr, mit Engagement und Können bei der Sache sind. „Der Mensch steht im Mittelpunkt“, das ist mein persönliches Credo. Nur so ist es möglich, höchste Präzision und kompromisslose Hochwertigkeit zu erreichen.

spiel für die Verbindung von Dynamik und Effizienz bei Audi.

Der starke Fünfzylinder baut kompakt und leicht. Sein großer Turbolader schiebt mit bis zu 1,2 bar Ladedruck an; ein Ladeluftkühler senkt

hinteren aus Stahlblech. Dieser innovative Materialmix sorgt auch für eine exzellent austarierte Achslastverteilung und für höchste Steifigkeit; er legt die Grundlage für das überragende Handling.

Wahl. Im Innenraum setzen beheizbare Sportsitze mit Bezügen aus Leder und Alcantara, Dekoreinlagen aus gebürstetem Aluminium, eine Ladedruckanzeige, ein Ölthermometer und ein Laptimer für Rundenzeiten Akzente. 



bei Vollast die Temperatur der verdichteten Luft. Im linken Abgasrohr sitzt eine Klappe – wenn der Fahrer die Sporttaste auf dem Mittel-tunnel drückt, macht sie den Auspuff-sound noch intensiver, zugleich wird das Ansprechverhalten des Motors direkter.

Das Leistungsgewicht beträgt beim TT RS Coupé lediglich 4,3 Kilogramm pro PS: Die 340 PS müssen nur 1.450 Kilogramm bewegen, beim Roadster (1.510 Kilogramm) sind es 4,4 Kilogramm pro PS. Die niedrigen Werte sind den extrem leichten Karosserien zu verdanken. In Audi Space Frame Bauweise (ASF) konzipiert, bestehen sie im vorderen Bereich aus Aluminium und im

Eine Tour über kurvenreiche Landstraßen oder ein Abstecher auf die Rennstrecke machen die Dynamik erlebbar. Der TT RS lenkt spontan, fast gierig ein und durchfährt Kurven jeder Art mit stoischer Gelassenheit, von seiner feinfühligem Zahnstangen-Servolenkung präzise geführt. Das manuelle Sechsganggetriebe fügt sich mit seinen sportlich-eng gestuften Gängen und seiner präzisen Schaltung perfekt ins Gesamtbild von purer, essenzieller Dynamik.

Auch rein optisch demonstriert die Fahrmaschine von Audi ihr Potenzial. Die Front, das Heck und die Seitenansicht sind markant modifiziert; alternativ zum fest stehenden Heckflügel steht ein automatisch ausfahrender Spoiler zur

Audi TT RS

Das TT RS Coupé katapultiert sich in 4,6 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h, der Roadster in 4,7 Sekunden. Die Spitze von abgeregelten 250 km/h ist bei beiden Varianten Formsache; auf Wunsch kann sie auf 280 km/h angehoben werden. Das maximale Drehmoment von 450 Nm steht von 1.600 bis 5.300 1/min permanent parat, es sorgt für wuchtige Durchzugskraft. Im Mittel jedoch begnügt sich das TT RS Coupé mit nur 9,2 Liter Kraftstoff pro 100 km (Roadster: 9,5 l/100 km) – ein weiteres Beispiel für die Verbindung von Dynamik und Effizienz bei Audi. Der Audi TT RS war „Auto Bild Sportscar des Jahres 2009“ in der Kategorie „Coupés in Serie“.

Audi Fünfzylinder

Die Geschichte



Der 2,5-Liter im Audi knüpft an eine große Tradition an: In den 80er Jahren war Audi die Fünfzylinder-Marke schlechthin. Der Fünfzylinder war zu seiner Zeit ein innovatives Konzept und die ideale Lösung für die aufstrebende Marke. Er vereinte die Wirtschaftlichkeit eines Vierzylinders mit der Kultur eines Sechszylinders, das Ganze bei geringem Gewicht und kompakten Abmessungen, kurz genug für den Längseinbau vor der Vorderachse.

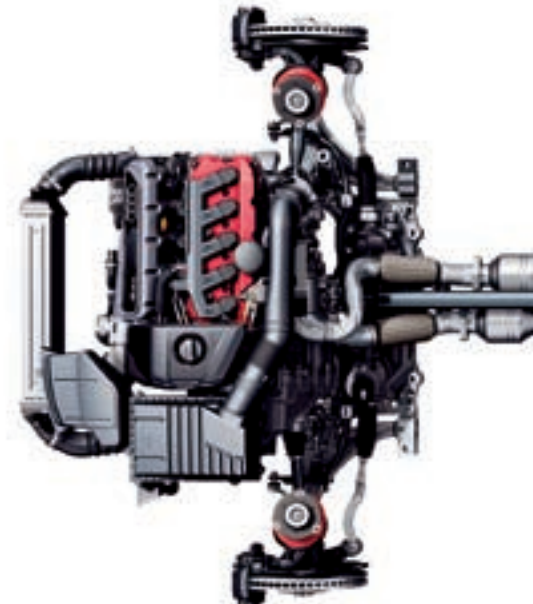
Ein Fünfzylinder ist ein höchst individuelles Aggregat. Er hat einen Zündabstand von 144 Grad und die Zündfolge 1-2-4-5-3: Abwechselnd zünden direkt benachbarte und weit voneinander entfernte Zylinder. So entstehen der ganz besondere Rhythmus und der heisere Sound, zu dem auch die Ansaug- und Abgasanlage beitragen. Das kehlige Röhren wurde zur charakteristischen Musik von Audi, zum akustischen Markenzeichen im Motorsport und auf den Straßen.

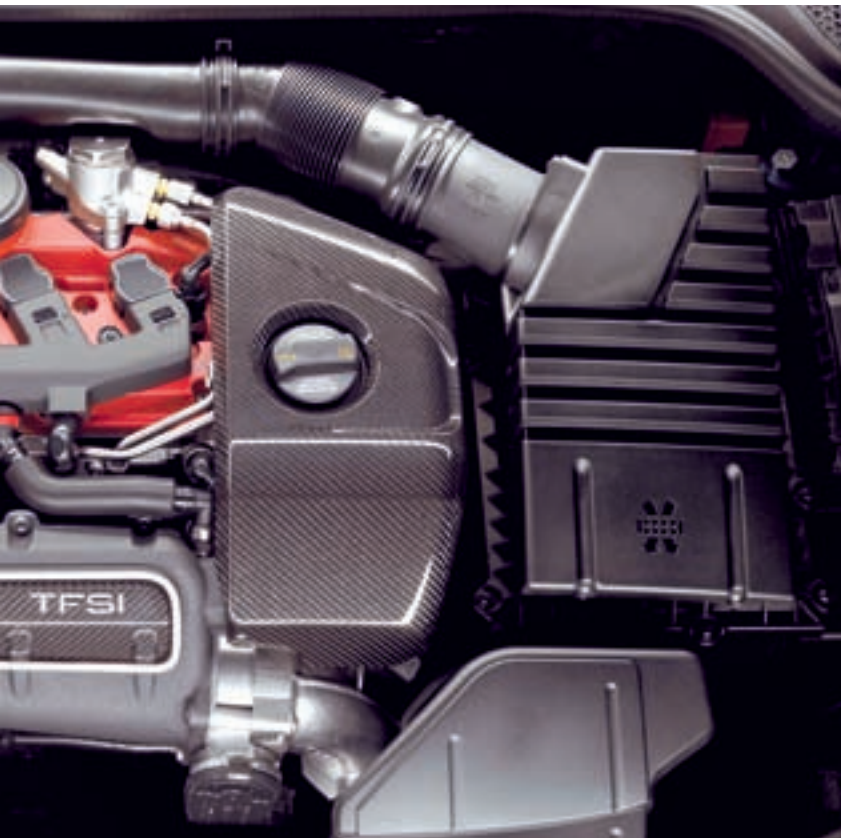
Der Fünfzylinder gab sein Debüt im Frühjahr 1977 im Audi 100 5E. Von ei-

ner Einspritzanlage gefüttert, holte er aus gut 2,1 Liter Hubraum 100 kW (136 PS). Die Familie wuchs rasch. Im Herbst 1978 folgte ein hochmoderner Saugdiesel mit zwei Liter Hubraum und 51 kW (70 PS), und ein Jahr später debütierte der erste Fünfzylinder-Benziner mit Turboaufladung, er trieb den Audi 200 5T mit 125 kW (170 PS) an.

Das Prinzip des Downsizings – der Ersatz von Hubraum durch Aufladung – sorgte schon vor 30 Jahren für satte Kraft und hohe Effizienz. Im Audi

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





Audi Fünfzylinder

Motoren mit fünf Zylindern gehören zur DNA von Audi. Heiße Fünfzylinder-Benziner haben bei Audi eine lange Tradition, in den 80er Jahren beschleunigten sie Autos wie den Urquattro an die Spitze des Wettbewerbs. Jetzt nimmt Audi diese Linie wieder auf. Der neu entwickelte Motor, der die Turboaufladung mit der Benzindirekt-einspritzung FSI® kombiniert, macht den TT RS zu einem kompromisslosen Sportwagen. Der Fünfzylinder-Turbo im Audi TT RS ist ein Hochleistungsaggregat. Ein Fünfzylinder von Audi ist schon in seinem Grundkonzept ein ungewöhnlicher Motor. Er hat einen Zündabstand von 144 Grad und die Zündfolge 1-2-4-5-3: Abwechselnd zünden direkt benachbarte Zylinder und weit voneinander entfernte. So entstehen der ganz besondere Rhythmus und der musikalische Klang, zu dem auch die Ansaug- und Abgasgeometrie beitragen.



quattro lief der Fünfzylinder 1980 zu ganz großer Form auf. Zum Start leistete er 147 kW (200 PS), und im exklusiven Sport quattro von 1984 kam er als 20-Ventiler gar auf 225 kW (306 PS) – er war der Überflieger-Antrieb der 80er Jahre.

Der Fünfzylinder von Audi besaß ein gewaltiges Potenzial hinsichtlich Performance und Standfestigkeit. Er demonstrierte es in den Wettbewerbsautos der Rallye-WM, mit denen Audi je zweimal die Fahrer- und Markenwer-

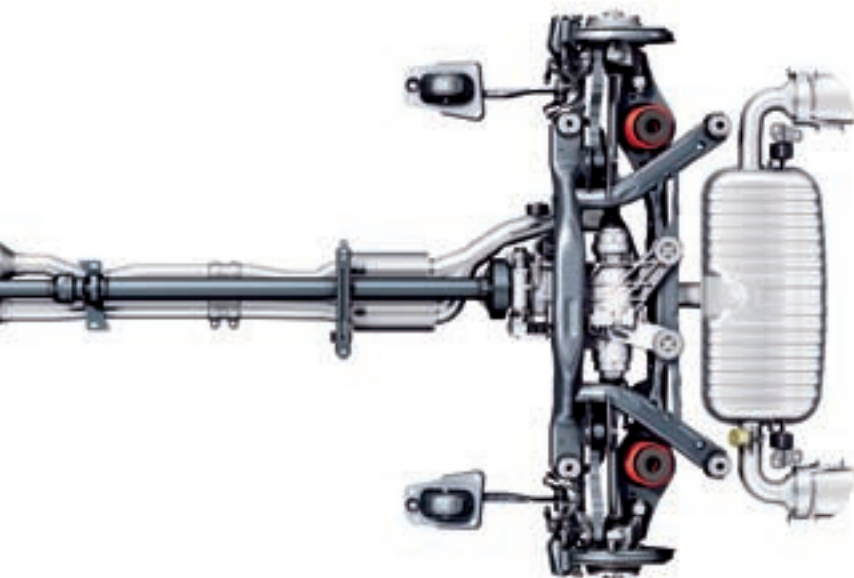
tung holte. Zwei extreme Sportgeräte markieren die Höhepunkte der Motorsportkarriere. Der Sport quattro S1, mit dem Walter Röhrl 1987 das Bergrennen am Pikes Peak (USA) gewann, brachte es auf etwa 440 kW (rund 600 PS). Und der IMSA-GTO, ein Tourenwagen im Look des Audi 90, rollte 1989 die US-amerikanische Szene mit 530 kW (ca. 720 PS) auf – aus 2,2 Liter Hubraum.

In der Serie fächerte Audi die Palette seiner Fünfzylinder-Benziner immer


feiner auf, die Hubräume lagen zwischen 1,9 und 2,3 Liter. Bei den Benzinern setzten sich die Einspritzanlage, der Dreiwegekatalysator und die Vierventiltechnik durch, und beim Diesel schuf die Marke eine der ganz großen Innovationen der Technikgeschichte – den ersten TDI®. Der 2,5-Liter-Selbstzylinder feierte seine Premiere im Spätsommer 1989.

Die Fünfzylinder haben entscheidend zum Erfolg von Audi und zum Vorsprung durch Technik beigetragen. Mitte der 90er Jahre wurden sie durch die neuen V6 abgelöst – nicht ohne einen letzten Paukenschlag: Der RS 2 von 1994 leistete 232 kW (315 PS). Als gepflegter, vielseitiger Avant mit der Power eines Sportwagens avancierte er zum Begründer einer neuen Fahrzeugklasse.

Die Erfolgsgeschichte des R5-Motors wird ab 2009 im Audi TT RS von Audi Hungaria mit Sitz in Győr weitergeschrieben. Der neue Fünfzylinder leistet 205 kW (340 PS) und beschleunigt den Sportwagen von 0 auf 100 Kilometer in 4,6 Sekunden. Der 2,5-Liter-Fünfzylinder-TFSI®-Motor ist extrem kompakt. Er misst lediglich 49 Zentimeter in der Länge. Damit eignet er sich perfekt für den Quereinbau im TT RS.



*Verbrauchs- und Emissionsangaben am Ende des Jahresberichts.



Beton und Licht, robuste Festigkeit und körperlose Leichtigkeit – scheinbar weit voneinander entfernte oder vielmehr gegensätzliche Begriffe. Oder vielleicht doch nicht? Eines jedoch ist sicher: Der lichtdurchlässige Beton von Áron Losonczi wurde vom amerikanischen Time Magazine als bedeutendste Erfindung des Jahrzehnts betitelt.

Botschafter der Innovation

Die Erfindung von Áron Losonczi gilt, zurückhaltend formuliert, weltweit als sensationell. Der durchsichtige Beton, Litracon (Light-Transmitting Concrete = lichtdurchlässiger Beton) genannt, ist konkurrenzlos und erregte bald internationales Aufsehen: In Japan, in den Vereinigten Staaten und in mehreren europäischen Großstädten sind die einzigartigen Gebäude zu besichtigen, deren Besonderheit der verwendete Baustoff, der lichtdurchlässige Beton, begründet.

Den Schöpfer eines solchen Produkts stellt man sich in einem Ledersessel sitzend vor. Áron Losonczi jedoch empfängt uns in seinem in den Weinbergen von Somogy versteckten Haus, wo angefangen bei den geweißten Wänden bis hin zum am Tor bellenden ungarischen Hirtenhund Puli alles sehr gemütlich, abgeklärt und freundlich ist. Wo nichts darauf schließen lässt, dass jenseits der Mauer ein Baustoff hergestellt wird, der

unsere Vorstellungen von Architektur grundlegend verändern wird.

Bewusste Kreativität

Das ausgesprochen einfache Verfahren hätte natürlich jedem einfallen können. Wie alles Geniale scheint auch dieses sehr leicht zu sein. Um zu erreichen, dass der Beton unter gewissen Umständen transparent wird, reicht es aus, dem lichtundurchlässigen Stoff etwas Lichtdurchlässiges, zum Beispiel Glas, beizumischen. Warum ist nicht schon früher jemand darauf gekommen?

„Es wurde bereits damit experimentiert, Beton irgendwie transparent zu machen, aber diese Methoden brachten keinen richtigen Durchbruch“, erzählt Áron Losonczi. „Nach der meistverbreiteten Methode wurde in ganzer Breite des Betons irgendein transparenter Stoff, Glas oder Plastik, verwendet, aber diese Stoffe verschmolzen nicht mit der Betonkonstruktion. Sie hoben

sich auch ohne Beleuchtung der Fläche klar sichtbar ab. Bei Litracon mischen wir optische Glasfasern in den Beton, die wegen ihres geringen Durchmessers viel eher als eine Art Zusatzstoff fungieren. So kann der Beton homogen bleiben, verliert nicht an Festigkeit und lässt bei Beleuchtung drei Prozent des Lichts durch.“

Während er von seiner Erfindung erzählt, zeigt er mir gleich einige Musterstücke. Wir sitzen im Büro des Unternehmens, das nichts anderes ist als ein Zimmer im von den Eltern geerbten Haus. An einer Wand im riesigen Regalsystem stehen die für Litracon verliehenen Preise und zahlreiche aus Glasbeton bestehende Musterstücke. Die von hinten beleuchteten Betonteile bilden einen verwirrenden Kontrast zum alten Haus und zur durch das riesige geöffnete Fenster hereinströmenden schwülen Hitze der Tiefebene. Für Áron Losonczi jedoch ist all das selbstver-



ständig, er kann die beiden Welten mit Leichtigkeit miteinander verbinden. Aufgewachsen in der Kleinstadt Csongrád, kehrte er nach Abschluss seiner Studien und nach einem Stipendium in Schweden in seine Heimatstadt zurück. Da er fast alle seine Angelegenheiten per Telefon und Internet erledigt, hat er kein Bedürfnis, woanders zu leben, denn nirgends könne er so viel Freiheit finden, meint er. Und tatsächlich: Wenn ich mich bei ihm umschaue, bin ich mit ihm einer Meinung, dass es kaum eine inspirierendere Umgebung für ihn geben könnte.

„Zum Teil aus Zwang oder vielmehr aus Not habe ich den lichtdurchlässigen Beton erfunden“, sagt Losonczi lächelnd, als ich mich nach der Entstehung der Idee erkundige. „Nach der Universität konnte ich wählen, ob ich in einem Architektenbüro arbeite oder mich um ein Stipendium bewerbe und versuche, etwas anderes zu machen. In Schweden bekam ich die Möglichkeit dazu, so hatte ich zwei Jahre Zeit, die Idee auszuarbeiten, mit der ich mich um das Stipendium beworben hatte.“

Die Erfindung funktionierte, und zwar ohne Umwege. Das erste Experiment gelang genau so, wie von Áron Losonczi geplant, da er – wie er bescheiden behauptet – nur das Verfahren und das richtige Verhältnis des Glasfaserzusatzes zu bestimmen hatte. Da der Zusatzstoff aus einem Material mit au-

ßerordentlich geringem Durchmesser besteht, befinden sich auf einem Quadratmeter etwa 20 Millionen parallel verlaufender Fasern, was lediglich fünf Prozent der Gesamtmasse des Betons ausmacht. Obwohl er nur aus Kies, Sand, Zement und Wasser hergestellt wird, wird der Litracon-Beton mit außergewöhnlich guter Qualität verwendet, in dem die Glasfasern eine Art Matrix bilden und das Licht punktwise weiterleiten, theoretisch sogar bis zu 20 Metern Breite.

„Gegenwärtig können wir nur Stücke mit den Maßen 30 x 60 Zentimeter herstellen, aber wenn es gelingt, uns mit einem größeren Unternehmen zu einigen, dann wird sich das natürlich ändern. Auf jeden Fall ist es unser Ziel, da für ein Mikrounternehmen der Tiefebene wie das unsrige der Ver-

kauf einer solchen Idee die richtige Lösung bedeuten könnte.“

Was für Áron Losonczi das Wort „Mikro“ bedeutet, wird mir erst klar, als er erzählt, dass sein Team aus nur drei Personen besteht und die Experimente praktisch „in der Familie“ bleiben.

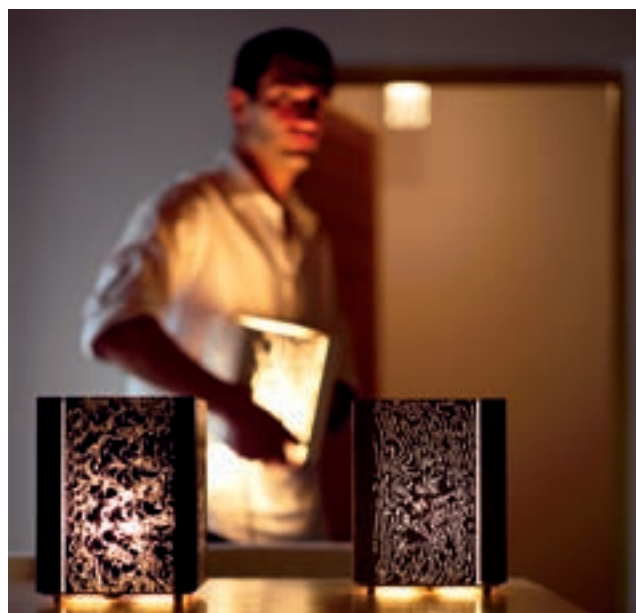
„Dieses Stück zum Beispiel haben wir zusammen mit meinem Geschäftspartner hergestellt“, erklärt er, während er ein kleineres Musterstück vom Regal

nimmt und gegen das Licht hält. Im Beton blinken in perfekten Abständen winzige Lichtpunkte auf, während ich in anderen Stücken Streifen oder Marmorierungsmuster ent-

decke. „Wir setzten uns hin und begannen einfach die Plastikfasern in einen Rahmen zu stecken. Da es ziemlich lange gedauert hat, hatten wir

„die Glasfasern bilden eine Art Matrix und leiten das Licht punktwise weiter.“

Áron Losonczi
 Der 32-jährige, in Csongrád lebende Architekt und Erfinder studierte an der Fakultät für Bauarchitektur der Budapester Technischen und Wirtschaftswissenschaftlichen Universität. Danach absolvierte er ein postgraduelles Studium an der Bauingenieur fakultät der Stockholmer Königlichen Technischen Hochschule. Hier entwickelte er den lichtdurchlässigen Beton – im September 2003 wurde ein menschengroßes Stück Litracon im Schwedischen Architekturmuseum ausgestellt. Losonczi erhielt zahlreiche Auszeichnungen und Anerkennungen, seine Erfindung wurde vom amerikanischen Time Magazine als eine der wichtigsten Erfindungen des Jahrzehnts beurteilt.



auch einige interessante Debatten dabei“, sagt er lächelnd. „Als wir damit fertig waren, haben wir den Rahmen mit Beton ausgegossen. Das war eine einmalige Angelegenheit, aber die Marmorierungsmuster stellen wir inzwischen schon viel einfacher her. Die Glasfasern verrutschen wegen der Bewegung im Beton und so wird die Flä-

„Es vereint wahre Werte und kann so an jedem Punkt der Erde bestehen.“

che schön dekoriert. Daher ist jedes Stück ein perfektes Einzelstück.“

Glas kontra Plastik

Neben der Mischung mit Glasfasern existiert auch das neue Litracon pXL, das mit Plastikfasern hergestellt wird. Die transparenten Plastikfasern verlaufen pixelartig im Beton, daher der Produktname. Als Laie würde ich sagen, es ist genauso speziell wie sein Vorgänger, aber als ich ein Musterstück in die Hand nehme, entdecke ich sofort markante Unterschiede.

„Zur Premiumkategorie gehört nach wie vor Litracon, da es im Erscheinungsbild viel schöner und feiner ist. Das Modell pXL weist jedoch ganz andere Vorteile auf. Die Produktion kostet nur circa ein Zehntel, weil der Beton nicht mit Glasfasern gemischt wird, und auch die

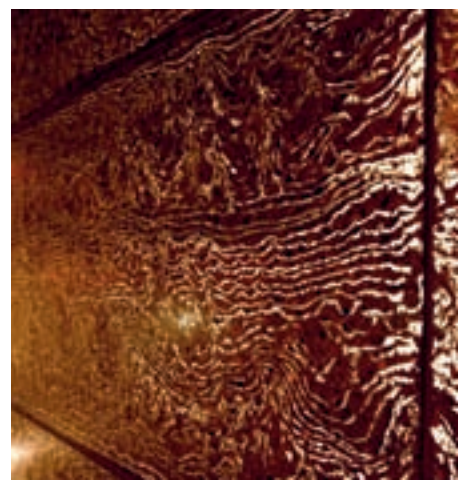


Technologie ist anders, daraus können wir sogar Stücke von vier Metern Größe herstellen. Der Glasfaserstoff ist teurer, deshalb ist auch sein Anwendungsgebiet kleiner, aber für Logos zum Beispiel können wir jeden Stoff benutzen“, erklärt Áron Losonczí, während er auf die Muster an der Bürowand zeigt. „Bei solchen Bestellungen arbeiten wir mit einfacher Maskierung, das heißt, dass die beleuchtete Fläche mit irgendeinem lichtundurchlässigen Material beschichtet wird oder auf der entgegengesetzten Seite eine sandgeblasene Fläche geschaffen wird. Das so erhaltene Bild oder die Aufschrift ist auch ohne Beleuchtung zu sehen, nur viel blasser.“

In Ungarn wurde Litracon das erste Mal in Komárom, beim „Tor Europas“, einer großen Skulptur im öffentlichen Raum, eingesetzt. Danach erhielt Losonczí den Auftrag für das Tor in der frühchristlichen Grabkammer Cella Septichora in Pécs und verwendete Litracon beim Neubau der Bibliothek der Budapester Corvinus-Universität. Das Produkt scheint sich selbst zu vermarkten, da aus dem Ausland praktisch laufend Bestellungen eingehen: In der Tokioer Montblanc-Niederlassung wurde daraus eine Innenwand und in der Ungarischen Botschaft in Paris eine Rezeptionstheke errichtet. Eine der bedeutendsten und interessantesten Bestellungen kam aus den Vereinigten Staaten, wo Litracon zum Bau eines Denkmals auf einem Veteranenfriedhof im Staat Louisiana verwendet wird.

Die neueste Idee ist die LitraCube, eine Lampe aus transparentem Beton, die in mehreren Farben erhältlich ist. Ein Exemplar können wir schon in Áron Losonczí's Privatreich bewundern, einem zur Wohnung umgebauten ehemaligen Stall. Die abgeklärte, einfache Form der LitraCube wirkt nicht einmal in dieser traditionsbewussten ungarischen Umgebung als Fremdkörper. Hier verschmelzen die Erfolge der Gegenwart, das Versprechen der Zukunft und die Tradition der Vergangenheit. Dieses Erzeugnis ist ein wenig so wie sein Erfinder: Es vereint wahre Werte und kann so an jedem Punkt der Erde bestehen.

Zum Abschied springt Hirtenhund Puli fröhlich um uns herum, während wir über den Rasen zum Tor laufen. Da wird mir bewusst, welch kreative Energie und Urkraft aus dieser Landschaft und Lebensweise strömt. Áron Losonczí wurde 2009 zum Botschafter des EU-Jahres der Kreativität und Innovation berufen, und seine Produkte spiegeln weltweit den Innovationsgeist ihres Schöpfers wider. <<<<





Preise und Anerkennungen

iF Design Award
(Deutschland, 2008)

Ernst & Young Preis,
Innovation Award
(Ungarn, 2008)

LEAF Award
(Großbritannien, 2006)

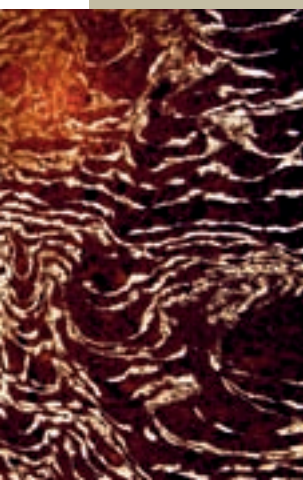
Designpreis – Nominierung
(Deutschland, 2006)

Pro Urbe Csongrád
(Ungarn, 2005)

red dot: best of the best
(Deutschland, 2005)

Venture Cup East Sweden
(Schweden, 2003)

Excitera Innovation Challenge
(Schweden, 2003)



Achim Heinfing
Geschäftsführer Produktion
der Audi Hungaria



Innovative Materialien

Wer würde denken, dass das Gewicht eines Motors um fast ein Kilogramm reduziert werden kann, wenn sämtliche Stahlschrauben durch Aluminium ersetzt werden?

Warum das so wichtig ist, wissen wir alle: Was uns heutzutage bewegt, ist die Umweltverträglichkeit der technischen Produkte. Wir tragen Verantwortung für den schonenden Umgang mit den Ressourcen unseres Planeten, auch im Hinblick auf die Welt von morgen und die Zukunft unserer Kinder. Vor diesem Hintergrund steht die Verbrauchs- und Emissionsreduzierung bei Audi besonders im Fokus. Audi leistet dazu als Technologieführer bei Downsizing, Reibleistungsoptimierung und Gewichtseinsparung in allen Motoren einen wesentlichen Beitrag. Wir verfolgen einen ganzheitlichen Ansatz in Form weiterer Optimierung konventioneller Verbrennungsmotoren und konsequenten Serieneinsatzes von Effizienztechnologien – von der Komponente bis zum System.

Wie und was können Experten im Bereich Motorenbau erreichen? Die Entwicklung bei Audi geht bis ins Detail: Ein Aggregatehersteller greift an drei Stellen in den Wertstoffkreislauf ein: Er braucht Material, aus dem er den Motor formt. Dieser Motor wird Kraftstoff verbrauchen und Emissionen ausstoßen. Diese drei Themen bilden ein System mit Wechselbeziehungen und mit einer Grundregel: Je schwerer ein Fahrzeug ist, desto mehr Kraftstoff wird zu seiner Fortbewegung benötigt. Je mehr Kraftstoff verbrannt wird, desto höher ist die Emission.

Seit den 1930er Jahren wurde die Leistung der Motoren mehr als verdoppelt und ihr Gewicht gleichzeitig nahezu halbiert. Pkw-Zylinderköpfe werden heute beispielsweise ausschließlich aus Aluminium hergestellt, während früher Grauguss mit dem 2,5-fachen Gewicht zum Einsatz kam. Jedes einzelne Bauteil wird aktuell auf sein absolutes Mindestgewicht reduziert, wobei gleichzeitig die Haltbarkeit der

Einzelkomponenten garantiert bleiben muss. Von einer Motorgeneration zur Nachfolgenera-tion gelingen damit immer noch Gewichtseinsparungen von bis zu zehn Prozent.

Um das Gewicht eines Motors reduzieren zu können, müssen wir einerseits die Menge des verwendeten Materials reduzieren. Ein gutes Beispiel dafür ist die Verwendung des sogenannten Dünnwandgusses bei den Zylinderkurbelgehäusen. Hier hat Audi weltweit erstmalig die Wanddicken des Motorblocks lokal von vier auf drei Millimeter reduziert. So ergibt sich eine Gewichtsreduzierung von fünf bis zehn Prozent.

Andererseits fördert Audi seit Jahren den Großserieneinsatz neuer Materialien wie Aluminium, kriechbeständige Magnesiumlegierungen oder Kunststoff. Dabei achten die Experten streng darauf, dass diese Materialien mindestens die gleichen Belastungsanforderungen erfüllen wie das bereits eingesetzte Material. Ein Beispiel ist die Verwendung von Magnesium im V6-CR-TDI-Motor. Durch den Gebrauch von Magnesium bei Ölwanne, Simmeringgehäusen und Ölpumpe konnte das Bauteilgewicht um zwölf Prozent reduziert werden.

Auch Kunststoff als mögliches Material im Motorenbau gewinnt immer mehr an Bedeutung und löst zunehmend Metall ab. Saugrohre, Zylinderkopfschalen, Simmeringgehäuse und Wasserrohre aus Kunststoff sind bereits bei zahlreichen unserer Motoren im Einsatz. Ich bin überzeugt, dass wir hier in der Zukunft weitere Potenziale ausschöpfen können, beispielsweise durch eine Kunststoffölwanne.

Die Kunst für uns ist dabei, die Kraft und Dynamik leicht und elegant zu gestalten.



Polar IS

der integrative

Strategieprozess der Audi Hungaria



Die schnellen Veränderungen der Welt und der Märkte erfordern heute von den Unternehmen eine ganz andere Handlungsweise als noch vor zehn Jahren. Dies gilt ganz besonders für die Automobilindustrie.

Wenn heute ein Automobilunternehmen erfolgreich sein und zu den Besten gehören will, muss es einer mit seiner Vision harmonisierenden Strategie folgen und seine Unternehmensprozesse strategisch ausrichten und kontinuierlich weiterentwickeln. Um diese Entwicklung zu unterstüt-

zen, wurde im Jahre 2005 der integrative Strategieprozess Polar IS bei der Audi Hungaria ins Leben gerufen.

Dieser Prozess rückt Jahr für Jahr die Prüfung wichtiger Fragen, Themen und möglicher Lösungsansätze in den Fokus. Die Problemfelder werden in bereichsübergreifenden „Langfristprojekten“ von Teams bearbeitet. Für diese Praxis bietet Polar IS geeignete Austauschplattformen. Der Strategieprozess ermöglicht eine dialogorientierte Vernetzung und Integration der Ergebnisse auf allen Managementebenen. Polar IS dient gleichzeitig als Energiequelle für die professionelle Führungsmannschaft, um das Unternehmen mit Klarheit, Selbstverantwortung und Motivation in eine erfolgreiche Zukunft zu führen.



„Die nächste Ebene in unserer Lernspirale: unser Wissen wirksam machen“



Neben der Langfristprojektarbeit sind die Polar IS-Foren ein besonders wichtiges Element des Strategieprozesses. Diese Veranstaltungen mit Erlebnischarakter hatten in den vergangenen vier Jahren unterschiedliche Schwerpunkte. Somit ermöglichten sie, die Bedürfnisse und Veränderungen des Unternehmens für alle Manager erlebbar zu machen. Beim letzten Forum im Sommer 2009 erforschte das Management, unter welchen Bedingungen Teamgeist entsteht. Es wurde nach Antworten auf die Fragen gesucht, wie eine Gruppe erfolgreich zusammenarbeiten kann, um ein gemeinsames Ziel zu erreichen, bzw. wie viele, für eine bestimmte Aufgabe ausgesuchte Individuen zu einem gut kooperierenden, einander unterstützenden Team verschmelzen. Das Motto des Programms lautete: *Veränderung als Chance annehmen und mit Teamgeist zum Erfolg führen*. Die vier Übungen brachten eine völlig andere Art von Herausforderungen und Erfahrungen für die Mannschaften. Beim Feuerlöschen mit den Feuerwehrprofis standen die präzise Einhaltung der Anweisungen und die genaue Rollenverteilung sowie das Vertrauen im Fokus, bei der Tanzübung konnten die 40 Manager Parallelen hinsichtlich Taktzeiten und Gleichklang ziehen. Beim Handballspiel standen die Taktik und der richtige Umgang mit den Ressourcen im Vordergrund. Die vierte Übung, während der die Gruppe für das Abendessen kochte, bildete im Sinne des Audi Produktionssystems (APS) die Grundprinzipien Takt, Fluss, Pull und Perfektion exakt ab. Das diesjährige Forum bereitete den Managern nicht nur Spaß, sondern ließ sie Erfahrungen sammeln, die sie anschließend in ihren Berufsalltag übertragen konnten.

Neben den Sommerforen findet in jedem Jahr auch ein Herbstforum statt, mit der Zielsetzung, sich einen Überblick über die wichtigsten Ergebnisse und Veränderungen des Jahres zu verschaffen und die Manager für die künftigen Herausforderungen und Fokusbereiche zu sensibilisieren. Dabei dienen die Foren sehr wohl auch zur Entwicklung der Führungskultur der Audi Hungaria, während sie gleichzeitig neue Kraft, Inspiration und Motivation für die Zukunft geben. <<<<

Stationen in die

Freiheit



Glück ist ab einem gewissen Grad physisch spürbar. Die Freude weitet sich zu einer Euphorie aus und gewollt oder ungewollt werden auch diejenigen von ihr ergriffen, die nur anwesend, aber nicht direkt am Geschehen beteiligt sind. Sie können das Lachen nicht unterdrücken, es breitet sich über das ganze Gesicht aus. So geschah es in der Nacht des 10. September 1989, als an der ungarisch-österreichischen Grenze bei Hegyeshalom vor den ostdeutschen Bürgern endlich die Schranken fielen.

„In Ostdeutschland verbreitete sich die Nachricht wie ein Lauffeuer, dass es Hunderten von Flüchtlingen gelungen war, die Grenze zu passieren.“



Das 20. Jubiläum der historischen Ereignisse wurde in Ungarn unter der Präsenz der internationalen Diplomatie mit zahlreichen Festveranstaltungen gefeiert. Zu diesem Anlass konnte dank der Unterstützung von Audi am Ort des „Durchbruchs“, im Gedenkpark von Sopronpuszta, eine Skulptur des Künstlers Miklós Melocco enthüllt werden.



Damals gab es in Ungarn – wie auch in den anderen osteuropäischen Ländern – nur eine einzige Fernsehanstalt, eine staatliche. Es war eine Gnade des Schicksals, dass ich als Berichterstatteerin des nordwestungarischen Fernsehens über Monate die Geschehnisse miterleben durfte, die dann in diesen großen historischen Augenblick mündeten.

In Ungarn hatte der Gärungsprozess des Sozialismus bereits begonnen. Der Höhepunkt dieser Entwicklung war das am 19. August 1989 in Sopronpuszta an der österreichisch-ungarischen Grenze stattfindende Paneuropäische Picknick, eine groß angelegte Friedensdemonstration. Dieses Ereignis, das sich die Idee eines gemeinsamen, grenzfreien Europas auf die Fahnen geschrieben hatte, war von den neu gegründeten Oppositionsparteien organisiert worden.

Wir wurden von Bühnen, Tontechnik und an Maifeste erinnernden Zelten empfangen. Auf dem Weg dorthin standen überall versteckte Trabants und Wartburgs mit DDR-Landeszeichen in den Büschen, unter Bäumen und entlang der Waldwege. Die beiden Schirmherren, Otto von Habsburg – ein begeisterter Befürworter der paneuropäischen Bewegung – und Imre Pozsgay – damaliger Staatsminister – eröffneten die Veranstaltung. Die etwa 15.000 bis 20.000 Teilnehmer schnitten mit Genuss die Stacheldrähte durch, worüber die Veranstalter Echtheitszertifikate ausstellten. Kinder und Erwachsene stiegen auf die Wachtürme der Grenzwahe, um von dort oben einen freien Blick nach unten zu haben, wo sie selbst früher von den bewaffneten Soldaten beobachtet worden waren.

Hilfe für die Flüchtenden

Auch die Grenzöffnung stand auf dem Programm. Davon hatten die ostdeutschen Besucher – etwa 650 waren ge-

kommen – durch Flugblätter der Veranstalter erfahren und tauchten nun im Getümmel unter. Dieses Gelände war 40 Jahre lang von keinem Zivilisten betreten worden, die Grenze bestand lediglich aus einem aus Holzleisten zusammengesetzten zweiflügeligen, mit Draht bespannten Tor, das einen Feldweg quer versperrte. Dieses Tor wurde von einer Gruppe versammelter DDR-Bürger durchbrochen, um in die freie Welt zu entkommen.

Der für mich vielleicht rührendste Augenblick dieses Durchbruchs war, als einer Mutter noch auf der ungarischen Seite in der allgemeinen Eile ihr Kind aus den Armen fiel. Über die Grenze gedrängt, blieb sie verzweifelt stehen. Dann wurde das Kleine von einem jungen ungarischen Grenzsoldaten hochgenommen, über die Grenze getragen und in die Arme seiner Mutter gelegt.

In Ostdeutschland verbreitete sich die Nachricht wie ein Lauffeuer, dass es Hunderten von Flüchtlingen gelungen war, die Grenze zu passieren. Heimlich wurden unter den Fluchtwilligen Karten über den Veranstaltungsort des Paneuropäischen Picknicks verteilt. An der österreichischen Grenze errichteten der Malteser Hilfsdienst und das Rote Kreuz Flüchtlingslager, die mit Spielzeug, Kleidung, Verpflegung, warmem Tee und Obst ausgestattet waren. Aus Westdeutschland reisten Helfer zur grünen Grenze.

An einem Sonntag filmten wir bei Mörbisch. Mit einem stattlichen deutschen Herrn standen wir zusammen am Schlagbaum an der Grenze. Dieser Herr trug eine auffallende, zitronengelbe Jacke, damit er vom Wald aus auch von den „Fliehenden“ gut zu sehen war. Die Landschaft bildete einen Gegensatz zu den Dramen, von denen wir erfahren hatten. Hier herrschten unendlicher Friede und Stille, nur das Zirpen der Grillen war zu hören. Es war kaum zu glauben, dass hier irgendetwas Außergewöhnliches passieren könnte. Wir

blickten auf den unter uns liegenden, von einem Schilfgürtel umgebenen, stummen Neusiedlersee herab.

Wir hatten schon zwei Stunden gewartet, die uns wie tausend Jahre vorkamen, als plötzlich drei Schüsse fielen. Flüchtlinge wurden so von den Grenzsoldaten gewarnt. Ohne darüber nachzudenken, krochen ein deutscher Helfer, der Fotograf der ungarischen Nachrichtenagentur MTI, Károly Matusz, ein niederländischer Journalist und natürlich auch unser Filmstab unter dem Schlagbaum durch. Dann kam eine Familie aus dem Schutz der Bäume hervor. Ohne Gepäck, nur das kleine Mädchen klammerte sich an ihren Teddybären. Endlich waren die Flüchtlinge im österreichischen Hilfslager am Ziel angekommen.

Go, Trabi, go!

Ende August war die Situation bereits unerträglich geworden. Die als Touristen angereisten Ostdeutschen wollten einfach nicht wieder nach Hause fahren. Deshalb wurde für sie auch auf der ungarischen Seite ein Flüchtlingslager eingerichtet. Nach offiziellen Schätzungen saßen bereits 60.000 DDR-Bürger in Ungarn fest. Man musste handeln. Und endlich wurde beschlossen, dass sie die Grenze nach Österreich passieren durften.

Unser Stab kam am 10. September 1989 abends um 22 Uhr an der Grenze bei Hegyeshalom an. Entlang der Straße warteten in langen Schlangen die Autos mit DDR-Kennzeichen. Die Insassen feierten bereits ausgiebig. Fröhliche Jugendliche entkorkten auf den Motorhauben sitzend mitgebrachte Sektflaschen und luden alle Passanten zu einem Schluck ein. Die Mitternacht nahte, und selbst Fremde umarmten sich und erzählten lauthals ihre Geschichten, wer wie lange und wo auf diesen Moment gewartet hatte.

Dann wurde ein vorher ausgesuchtes junges Paar in den Offiziersraum geladen. Feierlich erhielten sie eine Urkunde, die bestätigte, dass sie die ersten DDR-Bürger waren, die frei die ungarisch-österreichische Grenze passiert hatten! Im Blitzlichtgewitter der Fotoapparate und bei heulenden Motoren war die Stimmung euphorisch.

Damals schossen wir die Aufnahmen, die seitdem mehrmals in historischen

Rückblicken verwendet wurden. Junge Männer mit Rucksäcken, die mit der Sektflasche in der Hand in die schöne Welt ihrer Träume rannten. Der Wartburg, der als Spitzenprodukt der Ostindustrie gerade dann seine Seele aushauchte, als er fröhlich hätte rasen sollen – so wurde er halt über die Grenze geschoben. Das Kleinkind, das keine Ahnung hatte, an welchem historischen Augenblick es teilhaben durfte, es sah nur die vielen lachenden Gesichter und

Im Blitzlichtgewitter der Fotoapparate und bei heulenden Motoren war die Stimmung euphorisch.





1988: Ungarische Staatsbürger erhalten weltweit gültige Reisepässe und können frei in den Westen reisen.

26. Oktober 1988: Imre Pozsgay, damaliger Staatsminister, erklärt dem Ungarischen Fernsehen in einem Interview in Győr, im Kahnhaus der Grenzwanne am Donauufer: „Die elektronische Meldeanlage ist meralisch, technisch und politisch veraltet. Sie muss abgebaut werden.“

Mai 1989: Der Eiserner Vorhang fällt: In der Grenzkaserne des Dorfes Hegyeshalom versammelt sich die Weltpresse. Die Journalisten werden zu der ausgewiesenen Grenzstrecke gefahren, wo zwei Jungsoldaten mit einer großen Schere den Eisernen Vorhang zerschneiden.

Mai-August 1989: In der ungarischen Innenpolitik zeigt die Opposition eine immer regere Aktivität und die gegründeten „oppositionellen Tafelrunden“ organisieren Demonstrationen. Immer mehr ostdeutsche Flüchtlinge kommen nach Ungarn, sie werden bei der Budapester Botschaft und in Kinderferienlagern am Balaton untergebracht.

Der ehemalige Außenminister Österreichs, Alois Mock, und der ehemalige Außenminister Ungarns, Gyula Horn, bei der Durchtrennung der Grenzsperr

lief mit staunenden Augen in Richtung Frohsinn und drückte seine Händchen an die Scheibe des Trabants. Und die Frau, die Freudentränen weinend in die Kamera rief: „Endlich nach vier Jahrzehnten kann ich meine Schwester treffen, die im Westen lebt!“

Nun, das war der Zeitpunkt, als wir aus purem Glück über das ganze Gesicht lachten, obwohl wir nur taten, was wir mussten, wir berichteten über die Grenzöffnung. Wir empfanden physische Freude. Wir lachten zusammen und liefen gemeinsam mit den Freigewordenen nach Österreich, als wäre das

auch für uns die erste Reise. Und aus einem anderen Blickwinkel war sie es auch, denn es war das erste Mal, dass wir den Wert echter Reisefreiheit begriffen.

Vom Eisen bis zum Beton

Auf der österreichischen Seite standen Frauen, die auf Schildern Übernachtungsmöglichkeiten anboten. Sie hielten Teekannen in den Händen, jemand könnte ihn ja vielleicht brau-



chen. Vor dem Gasthof im österreichischen Nickelsdorf war ein Zelt zum Ausruhen aufgestellt worden, für alle, die bereits einige Kilometer Fußmarsch hinter sich hatten, bevor sie zu Fuß weiterliefen. Im Zelt war die Freude nicht zu bremsen, hier feierten junge Männer und riefen lachend in die Kamera: „Honecker!“ Kurz und bündig hatten sie dem Ersten Mann der DDR so ihre Botschaft übermittelt. Dem Mann, der glaubte, ein ganzes Volk, Millionen von Menschen, hinter einer Mauer einsperren zu können, und der im Oktober 1989 immer noch behauptete, dass die Mauer noch 100 Jahre stehen bliebe. Einen Monat später öffnete sie sich.

Drei Tage nach dem Fall der Mauer trat das Győrer Ballettensemble in Berlin auf. Wir haben natürlich nicht nur die Vorstellung gefilmt. Die Euphorie hielt immer noch an, Jugendliche feierten ausgelassen bei spontanen Straßenfesten. Allerdings trübten sich ihre Gesichter, als wir sie einen Moment lang mit unseren Fragen über ihre Zukunft auf den Boden zurückholten. Sie erzählten, dass ihre Väter noch keine Arbeit hätten und sie nicht wüssten, was die Zukunft bringen würde. Aber die Zeit würde es schon zeigen. Egal was komme, es könne nur besser sein als die Unwissenheit, das Gemunkel und die Angst, die hinter der Mauer geherrscht hatten. <<<<



So nah am Ziel

Nur knapp das Finale der Champions League zu verlieren, gilt selbst dann als fantastisches Ergebnis, wenn für viele nur eine Goldmedaille richtig glänzt. Die Győrer Mädels schlugen die ganze Welt im Handball, aber die letzte Entscheidung trafen, wie es scheint – die Götter ...



Vielleicht kann man nur dann richtig verstehen, was es heißt, zu den Spitzenmannschaften einer Sportart zu gehören, und wie viel Talent und Arbeit es erfordert, wenn man das Leben, die Erfolge und die Schwierigkeiten, die Höhen und Tiefen einer Mannschaft mit verfolgt. Es gibt Sportdisziplinen in Ungarn, von denen wir seit Jahren Spitzenleistungen ganz selbstverständlich gewohnt sind und diese auch erwarten. Viele denken vielleicht gar nicht erst darüber nach, wie groß der Einsatz der Sportlerinnen und Sportler ist, um sich immer aufs Neue beweisen zu können.

Der AUDI ETO KC spielte 2009 die erfolgreichste Handballsaison seines Bestehens. Die Frauenmannschaft hat auf nationaler Ebene alle Titel geholt: Sie wurde ungarischer Handballmeister (bereits zum sechsten Mal in ihrer Geschichte; dazu sammelte sie in den vergangenen fünf Jahren viermal den ersten Platz ein) und errang zum fünften Mal in Folge den ungarischen Pokalsieg.

Was jedoch die Ungarn wirklich mit Stolz erfüllen kann, ist die Leistung der Handballdamen in der Champions League. Die von Anfang an auf Sieg spielende Mannschaft war bis zu den letzten Sekunden nicht zu stoppen. Sie hob sich von den konkurrierenden Teams auf dem Feld sowohl in der Vorbereitung als auch im Können ab und dank ihres selbstsicheren, zielgerichteten Spiels kamen die Győrer Handballerinnen erfolgreich bis zum Endspiel, dem Finale, bei dem sie gegen das dänische Team aus Viborg antreten mussten.



Diese Sportart hat in Dänemark eine vergleichbare Tradition wie in Ungarn, daher ist es kein Zufall, dass sowohl die Nationalmannschaft des Landes als auch die Klubmannschaften zu den erfolgreichsten gehören. Von 2004 bis 2009 standen in der Champions League mit einer Ausnahme immer Däninnen im Finale, und immer siegten die Skandinavierinnen, mal Slagelse, mal Viborg. So konnte nur eine vergleichbare Mannschaft die Chance haben, sie ernsthaft unter Druck zu setzen.

Gemeinsame Zukunft

Die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. und der Győrer AUDI ETO KC verlängerten ihre Zusammenarbeit um weitere drei Jahre. Die bislang gemeinsam erreichten Ergebnisse lassen den Schluss zu, dass das Sponsoring der Handball-Frauenmannschaft auch künftig eine gute Investition sein wird. Das Unternehmen fungiert seit 2006 als Namenssponsor des Teams und – so wurde bei der traditionellen Saisonabschlussfeier angekündigt – wird neben der Verlängerung des Sponsoringvertrags bis 2012 auch den Förderbetrag erhöhen. Die besten Spielerinnen der Mannschaft und der Trainer können nach wie vor Audi Modelle fahren.



chen Kampf und zwei zu allem entschlossene Mannschaften bei einem Spiel erleben, bei dem die letzten Sekunden ausschlaggebend waren. Von Anfang an war die Begegnung ein packendes Kopf-an-Kopf-Rennen, das bis zum Schluss unglaublich spannend blieb. In den letzten fünf Spielminuten hielt es auch das Publikum nicht mehr auf den Sitzen. Zwei Minuten vor Abpfiff konnten die Győrer Damen bei einem Spielstand von 23:25 schon „den Henkel des Pokals in der Hand“ halten, als die Däninnen erneut ein Tor schossen. In der letzten Minute bekam ETO einen Siebenmeter, doch konnte der Strafwurf nicht verwandelt werden (bei beiden Spielen verfehlten die Mädels zehn Siebenmeter). Am Ende gewann Viborg mit 26:23, was beim Endstand ein nur um ein Tor besseres Ergebnis bedeutete. Diese wirklich nur minimale Differenz, die aus ungarischer Sicht eigentlich nur eine glücklicher ausgeführte Bewegung, eine um einen Augenblick schnellere Reaktion auf eine bestimmte Spielsituation bedeutete, verhalf jetzt den dänischen Handballerinnen zum Gold. Die ungarischen Frauen können jedoch trotz dieser knappen Niederlage selbstbewusst in die nächste Saison 2009/2010 starten. <<<

3 Jahre Audi Sponsoring

2 ungarische Meistertitel (2008, 2009)

3 ungarische Pokalsiege (2007, 2008, 2009)

2. Platz in der Champions League (2009)

2 Halbfinale in der Champions League (2007, 2008)

Dem Győrer ETO KC ist es gelungen – und wie! Beim Hinspiel besiegten sie die dänische Mannschaft in Aalborg mit 26:24 und dazu noch ohne Mannschaftskapitänin Anita Görbicz, die 2005 zur Welthandballerin des Jahres gewählt worden war, jetzt jedoch wegen einer Verletzung fernbleiben musste und auch beim Rückspiel nicht aufs Spielfeld konnte. Nach diesem Sieg waren alle zuversichtlich, dass den Ungarn nach früher verlorenen fünf internationalen Pokalfinalen endlich wieder ein Sieg bevorstünde.

Wegen des großen Interesses wurde das Rückspiel in der neuen, modernen Veszprém Arena veranstaltet, wo sich mehr als 5.000 Fans auf eine Fiesta vorbereiteten. Sie konnten einen unglaublich-





Revolutionäre Innovation

Mit zwei zukunftsweisenden Aggregaten erweitert die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. ihr Angebotsspektrum. Die Motoren des Audi 1.6 TDI® werden in zwei Versionen produziert, aber die wirklich revolutionäre Innovation der Audi Motorenpalette ist das 2.0 TFSI®-Triebwerk, das auch mit Bioethanol betrieben werden kann.



Im November 2009 gingen in Győr die 2.0 TFSI®-flexible-Fuel-Motoren in die Serienproduktion, die künftig in die Modelle Audi A4 und A4 Avant* eingebaut werden. Der in Europa patentierte Kraftstoff E85 senkt nicht nur die Betriebskosten, sondern verringert in erheblichem Maße auch die Schadstoff-, insbesondere die CO₂-Emission des Fahr-

zeugs. Die Fertigung der neuen Motoren wurde im Rahmen einer 30-Milliarden-Forint-Investition in die bestehende Fertigungslinie der Global-Engine-Motoren integriert.

Der flexible Kraftstoff erforderte eine Reihe technischer Überarbeitungen bei der Planung und Herstellung der Motoren, da eine der chemischen Eigenschaften des E85 das stark kor-

rosive Verhalten einzelner Materialien ist. Das Basistriebwerk ist von den Audi Konstrukteuren bereits auf diese Merkmale ausgelegt worden, sodass bei der Produktion des neuen Motors weder die Kraftstoff führenden Leitungen noch Dichtungen modifiziert werden mussten.

Die Zylinderbohrungen der 2.0 TFSI®-Bioethanolmotoren werden – zum ersten Mal in der Triebwerkfamilie – mit Laserbelichtung bearbeitet.

Vorteil des Audi Konzeptes ist, dass der Motor bis zu einem maximalen Ethanolanteil von 85 Prozent jede beliebige Konzentration des Bioalkohols im Benzin verarbeiten kann, ohne dass ein spürbarer Unterschied im Fahrverhalten oder in der Fahrleistung zu bemerken wäre.

Durch den hohen regenerativen Anteil des Bioethanols fällt die CO₂-Emission um 75 Prozent günstiger aus als bei herkömmlichen Kraftstoffen.

Ebenfalls 2009 wurde mit der Fertigung der neuesten Generation von Dieselmotoren mit Common-Rail-Einspritzung begonnen. Mit den in beiden Versionen mit 66 und 77 kW Leistung (90 und 105 PS) hergestellten 1.6 TDI®-Motoren werden mehrere Fahrzeugtypen des Audi und



Ein umweltfreundlicher Kraftstoff

Bioethanol ist ein aus erneuerbaren Energiequellen hergestellter Kraftstofftyp. Er besteht zum größten Teil aus Ethylalkohol (Ethanoll), der hauptsächlich aus pflanzlichen Grundstoffen gewonnen wird. Bemerkenswert ist, dass schon die ersten Ottomotoren von Nicolaus Otto eigentlich für die Verbrennung von Ethanol entwickelt wurden. Vor allem in Westeuropa sind umweltschonende Kraftstoffe verbreitet, hier steht Autofahrern bereits ein ausgebauter Tankstellennetz zur Verfügung.

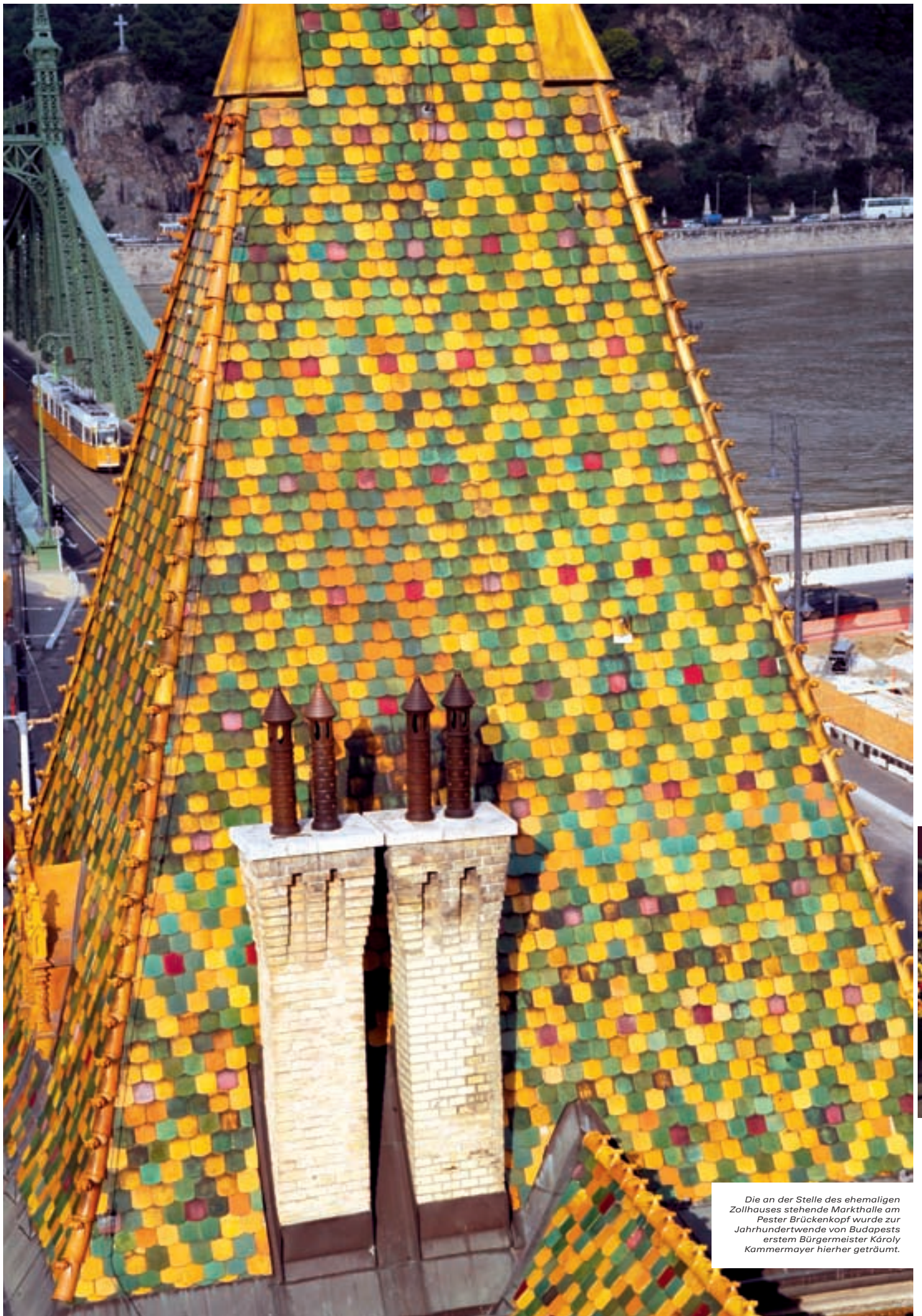
Volkswagen Konzerns ausgestattet. Die Serienproduktion des neuen Triebwerks wurde im Rahmen einer Investition von 1,1 Milliarden Forint in die bestehende Fertigungslinie der Dieselmotoren integriert. <<<<



3.0 TDI® clean diesel

Neu war der V6 3.0 TDI® clean diesel. Der motor nutzt die sauberste Selbstzündertechnologie der Welt, er erfüllt die für 2014 angekündigten Euro-6-Grenzwerte schon heute. Der starke TDI® ist nicht nur extrem sauber, sondern auch hocheffizient.

Das Technologiepaket des 3.0 TDI® clean diesel umfasst den Motor selbst und die hocheffiziente Abgasnachbehandlung. Eine neue Common-Rail-Einspritzanlage, die bis zu 2.000 bar Druck aufbaut, innovative Brennraumdrucksensoren und eine besonders leistungsfähige Abgasrückführungsanlage sorgen für eine hocheffiziente Verbrennung, bei der niedrige Rohemissionen entstehen.



Die an der Stelle des ehemaligen Zollhauses stehende Markthalle am Pester Brückenkopf wurde zur Jahrhundertwende von Budapests erstem Bürgermeister Károly Kammermayer hierher geträumt.

Wiedergeburt der Budapester Märkte

Wachsendes Preisbewusstsein der Kunden, mit ungünstiger Witterung kämpfende Landwirte, Preiskriege mit der Konkurrenz – auf diese Herausforderungen müssen die richtigen Antworten gefunden werden, wenn jemand als Markthändler erfolgreich sein will. Auf einem der legendären Budapester Märkte, in der großen Markthalle, haben wir nach Antworten auf die Frage gesucht, ob diese Gleichung mit mehreren Unbekannten überhaupt gelöst werden kann.

„Chef! Hier ist ein Kunde, der würde 15 Stück vom Gewürzpaprika zu 690 Forint nehmen, wenn Sie ihn ihm für 500 lassen!“, ruft ein Verkäufer seinem Chef in einem Geschäft inmitten der großen Markthalle am Fővám Platz zu. Ágoston Kmetty, der Ladeninhaber und gleichzeitig der Obermarkthändler des Marktes, beschwert sich daraufhin scheinbar aufgeregt – scheinbar, denn das Feilschen hat Tradition auf dem Markt: „Für so wenig gebe ich ihn nicht her! Schauen Sie sich ruhig um, eine bessere Ware finden Sie hier nirgends!“ Aber damit ist die Sache noch nicht vom Tisch. Der Kunde bietet einen neuen Preis, 620 Forint pro Stück. Der Händler jedoch bleibt hart, der Preis ist noch zu niedrig. „Für 640 Forint können Sie ihn haben!“, sagt er. „Nur damit es sich für uns beide lohnt ...“, fügt er lächelnd hinzu. Und damit ist das Geschäft besiegelt.

Historischer Platz

Auf dem berühmtesten Markt von Budapest, in der großen Markthalle am Fővám Platz, wird bis heute so gefeilscht. Die am Pester Brückenkopf der Freiheitsbrücke an der Stelle des einstigen Zollhauses errichtete Halle erträumte sich zur Jahrhundertwende der erste Budapester Bürgermeister, Károly Kammermayer, auf diesem Platz. Das Gebäude selbst erzählt eine Menge darüber, welche Rolle dieser Ort im Leben der sich in unwahrscheinlichem Tempo entwickelnden Hauptstadt spielte: Wir betreten das wunderschöne Ziegelgebäude durch an eine Kathedrale erinnernde neogotische Tore, und über uns ragt eine großzügige Stahldachkonstruktion mit Dachziegeln aus Zsolnay-Keramik auf. In der jahrzehn-

telang als Hauptspeisekammer Budapests betitelten Markthalle tummeln sich Tag für Tag die Menschen, um hier Fleisch und Fisch von garantiert guter Qualität sowie Obst und Gemüse zu kaufen, das sie an den heimischen und manchmal auch an Omas Garten erinnert. Neben guter Qualität und günstigen Preisen gilt bis heute der persönliche Kontakt zwischen Kunden und Händlern als der wahre Zauber des Marktes, denn hier werden die Stammkunden beim Namen gerufen, man weiß, was sie mögen, und legt sogar besonders schöne Ware gern für sie zurück.

„Neben guter Qualität und günstigen Preisen gilt bis heute der persönliche Kontakt zwischen Kunden und Händlern als der wahre Zauber des Marktes.“

Die Markthalle zählt heute zu den touristischen Attraktionen. Schon zum Alltagsbild gehören die mit Fotoapparaten ausgestatteten Reisenden aus dem Ausland, die stau-

nend um sich blicken und sich im Obergeschoss bei einem traditionellen Langosch-Essen vom Bummel erholen. Selbst Berühmtheiten kauften hier wohlschmeckenden, zu einer Kette gebundenen ungarischen Knoblauch oder fein gemahlene scharfe Gewürzpaprika – in Ágoston Kmettys Laden kehrten schon der japanische Kaiser, der ehemalige amerikanische Präsident und die frühere britische Premierministerin ein.

Viele könnten meinen, der obige Kurzdialo- gisch gehöre zum Marktalltag. Die Händler erzählen jedoch, dass sich die Lage inzwischen geändert habe, das Feilschen am Markt sei heute nicht mehr so selbstverständlich wie noch vor einigen Jahrzehnten. Aber natürlich gibt es nach wie vor Kunden, für die das Handeln den Reiz des Marktes ausmacht, da es beim Feilschen nicht nur um den Preis geht, vielmehr ist es ein Gesellschafts-



spiel. Fast alle Händler sind sich einig, dass heutzutage die Gastronomen am härtesten feilschen, dabei sind beide aufeinander angewiesen: In den Restaurants erwarten die Gäste frische Zutaten in guter Qualität – und die bekommt der Gastronom nur auf dem Markt.

„Grüne“ Stadtbewohner

Die Menschen haben sich aber nicht nur das Feilschen, sondern eine Zeit lang auch das Einkaufen auf dem Markt abgewöhnt. Viele bevorzugen stattdessen die Supermärkte am Stadtrand. Doch wenn man sich auf den Märkten der Stadt umsieht, ist von einer Flaute nichts zu spüren. Gerade junge Familien brechen am Wochenende samt Kindern und Körben auf, um ihre Kühlschränke und Speisekammern zu füllen. Die neue Generation der umweltbewussten Kunden will heimische Produkte kaufen, die durch die kürzeren Transportwege die Umwelt weniger belasten und dazu das Überleben der ungarischen Landwirte und die Erhaltung ihrer Arbeitsplätze sichern. Das Einkaufen auf dem Markt macht Spaß, und während man aus duftenden, aromatischen Tomaten ausgewählt, kann man die Bauern befragen, woher ihre Erzeugnisse stammen. So können die Eltern sicher sein, dass ihre Kinder, die fröhlich ins Marktgetümmel eintauchen, kein chemisch behandeltes Gemüse essen.

Und dann kommen natürlich noch die genussfreudigen Städter hierher, die nach dem stressigen Alltag Kochen als Erholung empfinden und den Ratschlägen der Starköche wie Nigella oder Jamie Oliver folgend ohne Landeier, ge-

In der Markthalle tummeln sich Tag für Tag die Menschen, um hier Fleisch und Fisch von garantiert guter Qualität sowie Obst und Gemüse zu kaufen.

reifte Lenden und junge Erbsen gar nicht erst mit der Zubereitung der Köstlichkeiten fürs Wochenende beginnen.

Großhandel – auch im Wettbewerb

Die Erfahrung der Markthändler zeigt, dass die ungarischen Kunden bei einer Sache nicht umzustimmen sind: Sie bevorzugen ungarische Erzeugnisse. Und das hat einen einfachen Grund: Ungarisches Obst und Gemüse schmeckt ihnen einfach besser. Aber nicht nur die Kunden, sondern auch die Zusammenarbeit mit den Geschäftspartnern hat sich in den vergangenen Jahrzehnten verändert: „Früher hatte ich zwei bis drei Erzeuger, bei denen ich den Großteil meiner Waren gekauft habe. Wir pflegten untereinander auch privaten Kontakt, luden einan-

„Markthändler kaufen lieber jeden Tag frisch ein und können so auch jeden Tag frische Produkte anbieten.“

der zu Hochzeiten, zu Weihnachten, und Schlachtfesten ein. Oft kam es vor, dass die Geschäftspartner nachts 200 Kisten Tomaten einfach vor meinem Laden abstellten, denn sie konnten sicher sein, ihr Geld zu bekommen“, erinnert sich Ágoston Kmetty an die schönen alten Zeiten.

Heute reicht es nicht mehr, ausschließlich auf Freundschaftskontakte zu bauen. Es gelten strenge Geschäftsregeln, mündliche Vereinbarungen genügen nicht. Der Ausbau von Geschäftsbeziehungen ist nur durch harte Arbeit möglich, da die am Großhandelsmarkt erscheinenden Landwirte genauso häufig wechseln wie die bei ihnen einkaufenden Händler. Die Verkäufer bauen meist mit zwei bis drei Landwirten einen engeren Geschäftskontakt auf, beim Feilschen jedoch kennt man keine Freundschaft mehr ...

Wie in vielen anderen Lebensbereichen sind am Großhandelsmarkt die erfahrenen Händleraugen und die jahr-



zehntelange Routine von großer Bedeutung. Ein Händler, der schon seit 40 Jahren am Markt ist, kann auf einen Blick sagen, wie viel Kilo Tomaten in einer Kiste sind oder von welcher Qualität der Paprika ist.

Das Geheimnis der guten Preise

„Früher war es schwer, gute Ware zu guten Preisen zu bekommen. Heute ist es einfacher, die Waren zu besorgen,



als sie zu verkaufen“, erklärt Ágoston Kmetty. Um erfolgreich zu sein, ist es notwendig, vom Einkauf bis zum Verkauf flexibel zu handeln. Marktmitbewerber, die Supermärkte und die Gemüse-einzelhändler tun alles, um die Marktbesucher zu sich zu locken. Deshalb reicht es nicht mehr, wenn der Kunde sich sicher ist, hier die beste und frischeste Ware zu bekommen, er muss auch wissen, dass er hier sogar etwas



Die Markthalle war jahrelang Budapests Hauptspeisekammer, wo wirklich alles zu bekommen war.



sparen kann, denn nur deshalb lohnt es sich für ihn, einen längeren Weg auf sich zu nehmen statt im Laden um die Ecke einzukaufen.

Der Wettbewerb ist aber mit dem Betreten der großen Markthalle noch lange nicht zu Ende. Hier werden an mehr als 70 Ständen Obst und Gemüse angeboten, deshalb würde eine unflexible Preispolitik das Aus bedeuten.

Die Händler vergleichen ihre Preise oft untereinander, und wenn es sein muss, reagieren sie binnen Minuten. Und alles nur für den Kunden! Aber nicht bei jedem Produkt entsteht ein Preiskampf, es gibt auch Waren, die zu sehr guten Preisen verkauft werden können und mit dem daraus resultierenden Gewinn der Händler die früheren Verluste kompensiert.

Die Preisbildung allein reicht jedoch nicht zum Erfolg, auch beim Einkauf muss der Händler flexibel reagieren. Auf dem Markt darf er nicht auf verderblichen Waren sitzen bleiben und darauf warten, dass sich vielleicht ein Kunde dafür findet, und wenn auch für einen niedrigeren Preis. Markthändler kaufen also lieber jeden Tag frisch ein und können so auch jeden Tag frische Produkte anbieten. Der Preis von verderblichen Waren wird heruntergesetzt, aber wenn sich kein Käufer findet, müssen sie nach zwei bis drei Tagen weggeworfen werden. Eine Grundregel am Markt ist daher, dass nur so viel Ware eingekauft wird, wie auch sicher verkauft werden kann. Noch dazu bedeutet dies

für die Kunden einen besonderen Anreiz: Es ist viel besser, dem Käufer sagen zu müssen, dass ein Produkt ausgegangen ist, als wenn am Ende das weggeworfen werden muss, was übrig geblieben ist.

Und es gibt noch ein Geheimnis: Man muss geöffnet haben. Jeden Tag.



Und so dem Kunden dauerhaft zur Verfügung stehen. Erholung gibt es nicht. Wer alles richtig macht, kann davon leben, und vielleicht sogar besser als der Durchschnitt. Aber für den aus dem Erlös gerechneten Profit muss er hart arbeiten und auf vieles verzichten. Trotzdem behaupten fast alle Händler mit niemandem tauschen zu wollen. „Nachts kaufe ich ein, tagsüber verkaufe ich. Das geht schon 40 Jahre so, trotzdem mache ich es gerne. Der Markt ist mein Leben.“ <<<<



Ulf Berkenhagen
Mitglied des Vorstands der AUDI AG
(Beschaffung) Mitglied der Aufsichtskommission der Audi Hungaria

Es ist grundsätzlich nie leicht, über Preise zu verhandeln. Das ist per Definition kein Harmonieprozess. Doch der permanente Abgleich der Preise für Zukaufteile ist eine unerlässliche Maßnahme. Die Frage, die wir in der Beschaffung immer wieder stellen, lautet: Ist ein veranschlagter Preis tatsächlich noch marktgerecht? Und das Hinterfragen lohnt sich: Häufig kommen wir zu dem Ergebnis, dass wir Veränderungen vornehmen müssen. Wobei wir in manchen Fällen den Preis anpassen müssen, weil dieser mit Blick auf den aktuellen Markt zu hoch ist. In anderen Fällen erkennen wir, dass sich hinter dem Preis Kostenstrukturen verbergen, die optimiert werden können.

Das ist kein von der Krise getriebenes Thema. Die Optimierung von Preisen und Prozessen ist konsequenterweise unser tägliches Geschäft – Krise hin oder her. Wir bei Audi achten natürlich darauf, dass wir die wesentlichen Attribute unserer Marke durch Optimierung nicht infrage stellen. Salopp gesagt heißt das: Ein Audi wird auch weiterhin vier Ringe haben und auf keinen Fall nur drei.

Denn wir dürfen nicht nur rein kommerziell getriebene Entscheidungen treffen, sondern wir müssen auch sämtliche anderen Kriterien, wie zum Beispiel den Qualitätsanspruch unseres Hauses, sicherstellen. Schließlich können wir mit unseren Kunden keine Diskussion darüber führen, ob ein oder zwei Fehler am Auto noch zulässig sind. Unsere Kunden erwarten null Fehler von uns – und das ist auch richtig so. Daher ist es nur folgerichtig, wenn wir diese Null-Fehler-Qualität auch von unseren Zulieferern einfordern.

Qualität ist also ein Muss, das für Audi ebenso gilt wie für alle unsere Partner. Man darf Teile, die einen Wert von zehn Cent haben, nicht unterschätzen im Vergleich zu Teilen, die 100 Euro oder mehr kosten. Wenn eine einfache Schraube in einem mehrere Tausend Euro teuren Aggregat dazu führt, dass dieses nicht mehr funktioniert, dann kann der Schaden gewaltig sein. Also muss der Qualitätsmaßstab für alle Bauteile immer der gleiche sein. Dazu gibt es keine Alternative. Das ist also besonders wichtig für das Beschaffungsteam in Győr, das für die Bündelung der Einkaufsaktivitäten bei C-Teilen im gesamten Unternehmen verantwortlich ist.

Dieser Druck hilft nicht nur uns, sondern auch dem Lieferanten. Natürlich werden wir hier und da auch darüber streiten, ob ein Preis angemessen ist. Das gehört dazu. Doch wenn man sich ansieht, welche Qualität wir mittlerweile damit erzeugen, dann passen Fairness und harte Bandagen durchaus gut zusammen.

Treffpunkt Győr



Hier, an der Grenze zwischen Orient und Okzident, lassen sich wunderbare Entdeckungen machen. Vielfältige Geschmackswelten und Kulturen werden in dieser modernen Stadt miteinander verflochten, die so stolz die Traditionen bewahrt und die immer offen ist für neue Ideen und Gedanken. Győr (Raab) bietet also unzählige Möglichkeiten zum angenehmen und nützlichen Zeitvertreib ...

Eine Entdeckungsreise

1.

Aranypart (Goldenes Ufer)

Entfernung: 15 Minuten

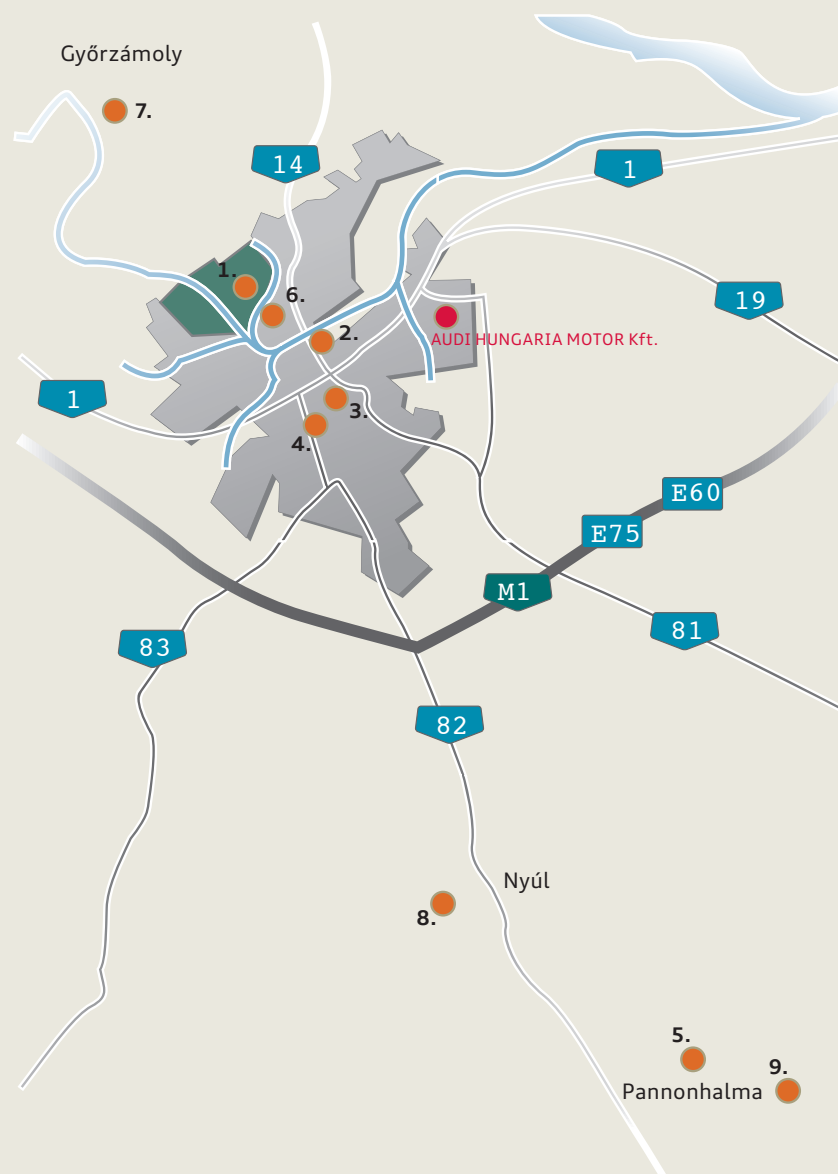
Dauer: ein Tag



15 Minuten

Diese Uferstrecke der Donau lockt tagsüber Schwimm- und Rudersportbegeisterte, während abends Entspannung Suchende hier ihr Ziel finden. Aranypart ist Freibad und Festivalveranstaltungsort, wo vom Drachenbootrennen über Filmvorführungen bis zu Konzerten verschiedenste Kultur- und Sportereignisse geboten werden. Darüber hinaus eignet sich die Donau bei Győr hervorragend für den Wassersport, sei es mit von Menschen oder von Motoren angetriebenen Fahrzeugen.





15 Minuten

2.

Erlebnis- und Thermalbad Rába-Quelle

Entfernung: 15 Minuten

Dauer: ein halber Tag

In der auch für ihr Thermalwasser bekannten Stadt wurde 2003 ein Badekomplex mit Heil-, Thermal- und Erlebnisbad eröffnet. In dieser Anlage mit Kapazitäten für 1.500 Badegäste befinden sich neben zwei Thermalbecken noch fünf weitere Erlebnisbecken und zwei Riesenrutschen. Im Saunagarten erwarten die Gäste Trocken- und Dampfsaunen, Whirlpools und Tauchbecken. Für Kinder steht ein extra Kinderbecken mit Spielhäuschen bereit. Weitere verlockende Angebote von der Massage über die Swimmingpool-Bar bis zum romantischen Schwimmbecken dienen darüber hinaus der perfekten Entspannung.



10 Minuten

3.

Zum Kaffee in die Innenstadt

Entfernung: 10 Minuten

Dauer: 30 Minuten

Vor, nach oder auch statt der Arbeit, in der Mittagspause oder einfach zur puren Entspannung verbringen hier sowohl die Győrer als auch Touristen eine lockere halbe Stunde auf den Terrassen der innerstädtischen Cafés. Vom Frühlingsbeginn bis zum Spätherbst kann man in der Fußgängerpassage an einem der Tische der unter bunten Sonnenschirmen versteckten Kaffeehäuser sitzen – und bei kühlerem Wetter frönt man drinnen in gemütlichen Räumen der Kaffeeleidenschaft.



4.

Győrer Ballett

Entfernung: 10 Minuten

Dauer: 120 Minuten



10 Minuten

Jede einzelne Premiere des Győrer Balletts gilt in der Stadt als wahres gesellschaftliches Ereignis. Das seit 30 Jahren existierende Ensemble hat nicht nur in Ungarn, sondern auch im Ausland mit Recht große Berühmtheit erlangt und ist sowohl im Genre der klassischen als auch der modernen Tänze heimisch. Die romantische Geschichte des „Phantoms der Oper“ wurde hier zum ersten Mal als Ballett aufgeführt.



5.

Pannonhalma

Entfernung: 25 Minuten

Dauer: ein halber Tag



25 Minuten

Die etwa 20 Kilometer von Győr entfernt liegende Ortschaft ist eines der Zentren der christlichen Glaubenswelt, denn hier befindet sich die mehr als 1.000 Jahre alte Benediktiner-Erzabtei. Der zum UNESCO-Weltkulturerbe erklärte Gebäudekomplex dient nicht nur religiösen, sondern genauso Bildungszwecken. Dank größerer Investitionen in der jüngeren Vergangenheit wurde auch der Weinbau bedeutend ausgedehnt. Pilger und Liebhaber weltlicher Freuden sind das ganze Jahr über willkommen, da hier für die Besucher zahlreiche Musik- und Kulturveranstaltungen organisiert werden.





10 Minuten

6. Püspökerdő (Bischofswald)

Entfernung: 10 Minuten

Dauer: ein halber Tag

Dieser Hain im Westteil der Stadt wird auch die grüne Lunge von Győr genannt. Einst wurde die ganze Umgegend von ähnlich dichter Pflanzenwelt bedeckt, doch aufgrund der Trockenlegung weiter Gebiete verblieben nur noch wenige ähnlich unberührte Wälder in unmittelbarer Nähe der Stadt. Der Püspökerdő gilt dank seiner kristallklaren Luft, seiner Naturschönheiten und natürlich dank der günstigen Lage bei Naturliebhabern unter den Ausflugszielen als Nummer eins.

7.

Ausflug zur Szigetköz (Schüttinsel)

Entfernung: 20 Minuten

Dauer: ein Tag

Dank ihrer einmaligen Flora und Fauna gehört die Landschaft zwischen der ungarischen Donau und der Mosoner Donau zu einem der bedeutendsten Naturschätze des Landes. Die bezaubernd schöne Landschaft lohnt sich am besten zu Fuß oder per Fahrrad zu erkunden, sie bietet Gelegenheit zur stillen und kontemplativen Beobachtung oder zu vergnüglichen Ausflügen mit Freunden. Szigetköz ist sowohl für kürzere als auch für längere Touren geeignet – in jeder der Ortschaften sind ansprechende Unterkunftsmöglichkeiten und Gasthöfe zu finden.



20 Minuten



8.

Szél Fiai (Söhne des Windes) – Gasthof und Weinkeller

Entfernung: 15 Minuten

Dauer: ein Wochenende



15 Minuten

In dem 12 Kilometer von Győr entfernt liegenden Gasthof erwartet die Gäste eine unverfälschte ungarische Umgebung und eine ebensolche Küche. Hier werden im Winter zum im Ofen gebackenen Langosch (Langalló) und im Sommer zum Kesselgulasch selbst angebaute Weine serviert. Interessierte können zudem an Weinverkostungen teilnehmen. Fern des Lärms der Stadt finden die Besucher beim Angeln oder bei der Jagd Erholung. Menschen, die fliegen lieben, können Kleinflugzeuge anmieten und die wunderbare Landschaft von oben betrachten.



Sehen und hören



Internationale Zeichen- und Grafikbiennale
Künstlertreffen, Ausstellungen und kunsthistorische Vorträge an zahlreichen Punkten der Stadt unter Mitwirkung ungarischer und ausländischer Künstler.

Arrabona Sommerfestival – Győrer Sommer

Eines der ältesten ungarischen Festivals. Das Programm der zwei Wochen dauernden Veranstaltungsreihe reicht von Popkonzerten über Extremsportvorführungen bis zu Theateraufführungen. Dieses außergewöhnliche Festival lockt jeden Sommer mehrere Tausend Besucher an.

Internationales Festival der Schlaginstrumente

Konzerte, Vorführungen und Workshops für Anfänger und Fortgeschrittene. Dieses Treffen mit jahrzehntelanger Tradition wird jeden Frühling veranstaltet.

Tanzkunst-Biennale

Ein Kulturtreffen für Bewegungskünstler vom Ballett bis zum Volkstanz, bei dessen Schlussakkord der Ungarische Tanzpreis überreicht wird.

Raum-Film-Musik-Festival

Das Kinoerlebnis im Freiluftkino am Goldenen Ufer für Liebhaber anspruchsvollen cineastischen Vergnügens. Filme unterschiedlichster Art von Stummfilmen bis zu Spielfilmen werden live am Klavier begleitet.



9



25 Minuten

Weinbauregion Pannonhalma

Entfernung: 25 Minuten

Dauer: ein halber Tag

In der Gründungsurkunde der Pannonhalmaer Benediktiner-Erzabtei wurde diese Weinbauregion das erste Mal urkundlich erwähnt. Sie liegt nördlich von Bakony in der Sokoróer Hügellandschaft. Zum kleinsten Weinbauregion Ungarns gehören zurzeit 13 Gemeinden, das registrierte Weinbauregion umfasst 650 Hektar. Obwohl in der Region traditionell Weißwein angebaut wird, scheint sich dank der Neubepflanzungen der letzten Zeit diese Tendenz umzukehren. Zu den charakteristischen Weinen dieser Region gehören der Pannonhalma Rheiner Riesling, der Écser Chardonnay, der Nyúler Graumönch und der Győrújbaráti Sauvignon Blanc.



Investitionen in die Zukunft

Erfolgsgeheimnisse lassen sich in den meisten Fällen einfach erklären: eine ausgearbeitete Strategie, ein schlagkräftiges Team und bewusste Nachwuchsförderung. Dass diese Strategie nicht nur für die Welt des Sports gilt, hat Audi Hungaria 2009 mehrfach bewiesen.





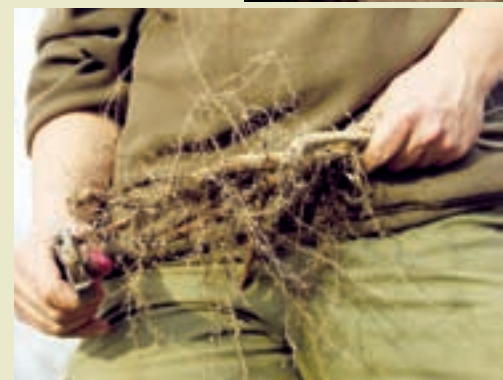
Bäume für die Forschung

Große Geister, politische Lenker und geniale Schöpfer in der Geschichte haben nicht nur damit zur Gestaltung unserer heutigen Welt beigetragen, dass sie zu ihrer Zeit etwas Bleibendes geschaffen haben, sondern auch damit, dass sie das Leben vieler Menschen von Grund auf verändert haben. Der Wandel vollzieht sich oft unmerklich, weil es Zeit braucht, bis sich die Ergebnisse unserer Anstrengungen zeigen. Trotzdem können wir täglich selbst etwas tun, um der nächsten Generation eine lebenswerte Welt zu hinterlassen. Schon mit dem Pflanzen eines einzigen Baumes können wir etwas für die Zukunft unserer Umwelt tun.

Und wenn wir 13.000 Bäume pflanzen? Audi Hungaria hat genau so viele Stieleichen in der Nähe von Győr auf einem etwa vier Hektar großen Gelände gepflanzt, um so die biologische Vielfalt und die Klimaschutzforschung zu unter-

stützen. Das wissenschaftliche Forschungskonzept wurde von der AUDI AG initialisiert zur Förderung der über 100 Jahre dauernden Wirkungsforschung. Dieses Konzept erstreckt sich über die Stadtgrenzen hinaus – in einem ersten Schritt wurde die Baumpflanzung von Audi um die Werke in Ingolstadt und Győr verwirklicht.

In Kooperation mit der Westungarischen Universität, der Technischen Universität München und der Forstwirtschaft der Region Kisalföld (Kleine Tiefebene) wurde das Aufforstungsprogramm in Ungarn auf einem Gelände an der slowakisch-ungarischen Grenze umgesetzt. Die Bepflanzung erfolgte mit einer speziellen Methode: Nach GPS-Koordinaten geordnet, in konzentrischen Kreisen wurden die Stieleichen gesetzt, sodass es möglich wird, die klimarelevanten Kohlendioxid-Bindungseigenschaften des Wal-





des und die Auswirkungen auf die Biodiversität, also die biologische Vielfalt, zu messen. Die für die Bewaldung ausgesuchte, in der Region heimische Baumart kann große Mengen Kohlendioxid binden und bietet eine perfekte Umgebung für die Entstehung biologisch vielgestaltiger Biotope. Die Baumpflanzung wurde von Audi Hungaria, Vertretern der Stadt Győr und der Umweltbehörden offiziell ihrer Bestimmung übergeben. Die regionale Försterei übernimmt die Pflege der Bäume.

„Naturschutz sowie umweltbewusstes Handeln und die Erziehung dazu gehörten schon immer zu den vorrangig behandelten Programmen der Stadt. So erfüllt uns auch diese Initiative mit Freude, mit der nicht nur das Waldgebiet um Győr zunimmt, sondern auch ein Projekt gestartet wird, das über die kommenden Jahrzehnte hinweg zu einer qualitativen Verbes-

serung der Luftreinhaltung beitragen kann“, erklärte Zsolt Borkai, Bürgermeister der Stadt Győr.

Ingenieure der Zukunft

Wer die künftige Generation erzieht und fördert, kann auch die Zukunft selbst gestalten oder zumindest beeinflussen. Audi Hungaria unterstützt schon seit Jahren verschiedene Bildungsinitiativen in Győr unter Beachtung aller Altersgruppen. Schon im Kindergartenalter, wenn der Geist noch am aufnahmefähigsten ist, kann mit der Förderung begonnen werden – denn die Sichtweisen und die Wissensgrundlagen, die die Kinder sich in diesem Alter aneignen, wirken sich wesentlich auf ihre weitere Entwicklung aus.

Die nächste Stufe ist die Grundschule. Seit 2005 fördert Audi Hungaria daher zweisprachige deutsch-ungarische



Klassen. Angesichts des großen Interesses konnten 2009 im Győrer Bildungszentrum Szabadhegy nicht nur eine erste Klasse, sondern gleich zwei erste Klassen an den Start gehen. Das Unternehmen unterstützte das Projekt zum Schulbeginn mit Lehrmaterial in dem Bewusstsein, dass dies eine Investition in die Zukunft ist.

„Das Sicherstellen eines exzellent ausgebildeten Arbeitskräftenachwuchses gehört zu unseren strategischen Zielen. Audi Hungaria ist als zukunftsorientiertes Unternehmen ein engagierter Verfechter des deutschsprachigen Unterrichts, von der Grundstufe bis zur Oberstufe“, meint Richárd Rozman, Geschäftsführer Personalwesen bei Audi Hungaria. In diesem Sinne wird bereits seit Jahren erfolgreich die duale Berufsausbildung praktiziert, damit der kontinuierliche Arbeitskräftebedarf im Győrer Werk Jahr für Jahr mit zahlreichen exzellent qualifizierten Facharbeitern sichergestellt werden kann. Den Absolventen

Nach dem früh begonnenen Sprachunterricht, der abgeschlossenen Fachausbildung und dem Kennenlernen der internen Unternehmensprozesse können die Jugendlichen ihre umfassenden Bildungsanstrengungen in einem Universitätsstudium fortsetzen. Am von Audi Hungaria gegründeten Lehrstuhl für Verbrennungsmotoren an der Győrer Széchenyi István Universität beschäftigen sich die Studenten mit modernen Technologien, Produktionsprozessen und -strukturen; seit Sommer 2008 besteht hier sogar die Möglichkeit zu einem Bachelor-Studium. Im Rahmen des mehrsprachigen Studiums (in deutscher und englischer Sprache) können die Studenten zwischen den Fachrichtungen Mechatronik, Maschinenbau und Kraftfahrzeugtechnik wählen. Tamás Szekeres, Rektor der Universität, erläutert, dass diese Fachbildung für Ingenieurstudenten äußerst attraktiv ist und ihnen eine interessante und arbeitsmarktgerechte Ausbildung bietet.

„Wer die künftige Generation erzieht und fördert, kann auch die Zukunft selbst gestalten oder zumindest beeinflussen.“

in den Berufen Fahrzeugbauer, Automechaniker und Werkzeugmacher werden die praxisorientierten Lehrinhalte in dem speziell dafür geschaffenen Ausbildungszentrum bei Audi Hungaria vermittelt.



Top Ten

An der Győrer Szent István Universität hatten die Studenten 2009 neben regulären Fachvorlesungen auch die Möglichkeit, an Vorlesungen von Gastdozenten teilzunehmen. Einer von ihnen war Axel Eiser, Leiter Aggregateentwicklung der AUDI AG, der die Vorlesungsreihe auch eröffnete. Zu den Themen zählten innovative Antriebstechnologien wie der Elektroantrieb und Strategien zur Minderung der

CO₂-Emissionen. In den öffentlichen Vorlesungen beschäftigten sich die Dozenten darüber hinaus mit den neuesten Errungenschaften der Fahrzeugindustrie, angewandten Technologien und gegenwärtigen Trends – mit all jenen Themen und aktuellen Informationen also, die wesentlich sind für die Ausbildung der künftigen Ingenieure.

Zum komplett ausgearbeiteten Bildungsplan kam 2009 ein weiteres spe-

Tages blieben noch zehn Bewerber übrig – ihnen bot Audi Hungaria einen Arbeitsvertrag an. Diese Auswahl der zehn besten künftigen Ingenieure bedeutete nicht nur für die Absolventen, sondern auch für das Unternehmen eine ungewöhnliche und spannende Herausforderung. „Es ist ein wichtiger Aspekt der Audi Hungaria Personalstrategie, rechtzeitig die richtigen Experten auszuwählen und damit in die



zielles Angebot hinzu: Das Programm „Top Talent“ war für solche Hochschul- und Universitätsabsolventen mit Deutsch-

kenntnissen ausgeschrieben, die ihre technische Fachrichtung (Maschinenbau-, Elektro-, Verkehrs- und Wirtschafts- sowie Mechatronikingenieure) mit hervorragendem Ergebnis abgeschlossen hatten. Nach Auswertung der Bewer-

bungen wurden 30 Bewerber ausgewählt, die ihre Kompetenzen in einem besonderen Auswahlverfahren unter Beweis stellen mussten. Am Ende des

Zukunft des Unternehmens zu investieren. Durch Programme wie ‚Top Talent‘ geben wir jungen Menschen einen sicheren und attraktiven Arbeitsplatz, herausragende Entwicklungschancen und beste Zukunftsperspektiven“, erläuterte Richárd Rozman, Geschäftsführer Personalwesen der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.

Als Ergebnis kontinuierlicher Weiterbildungsmöglichkeiten, Förderungen und Entwicklungen wird Audi Hungaria auf den studentischen Ranglisten seit Jahren unter den beliebtesten ungarischen Arbeitgebern geführt. Im AIESEC-Ranking* „Attraktivster Arbeitgeber“ wurde das Unternehmen 2009 von Studenten der Ingenieur- und Wirtschaftswissenschaften auf Platz eins gewählt. <<<<





Dynamik und Rhythmus



So lautet kurz die Philosophie des ungarischen Tanzensembles ExperiDance, die sich in fast einem Jahrzehnt herauskristallisierte. Doch schauen wir etwas tiefer unter die Oberfläche, sehen wir, dass das von dem Choreografen Sándor Román geleitete Ensemble noch viel mehr geben und erreichen möchte.

Neun Jahre erfolgreiche Arbeit, sechs abendfüllende Produktionen, mehr als 1.200 verkaufte Vorstellungen, nationale und internationale Erfolge, Einladungen zu Aufführungen, erneute Einladungen – der Traum eines jeden Ensembles. Doch bei ExperiDance träumt man von ein wenig mehr: Das Ensemble möchte in Ungarn und weltweit zu einer Marke werden. Was bedeutet das? Wenn in den nächsten Jahren die Frage gestellt wird: Was ist das – es ist ungarisch, in den letzten zehn Jahren entstanden, es wird sich kontinuierlich weiterentwickeln und bleibende Werte schaffen, dann soll jeder antworten: ExperiDance.

Dahinter steht eine Denkweise, die nicht den „Kultur-Verbraucher“ im Blick

hat, aber von sich behaupten kann: „Wir verkaufen keine Tanzvorstellungen, sondern wir entführen unser Publikum Abend für Abend mit ‚gutem Tanz – gut getanzt‘ aus dem Alltag und bescheren ihm ein besonderes Erlebnis, von dem es noch lange zehren kann.“ Nur so kann ExperiDance zu einer bekannten Marke werden – indem es sein Publikum begeistert und verzaubert, und diese Begeisterung immer größere Kreise zieht.

Nach so viel Theorie sollten wir aber nun endlich die Frage klären: Was bietet denn ExperiDance, was verbirgt sich hinter dieser Kulturdelikatesse, die das Publikum seit beinahe einem Jahrzehnt in ihren Bann schlägt? Dass auf einer großen Bühne viele Leute gut tanzen, ist noch keine wahre Kunst, dazu

ExperiDance

Das Ensemble wurde im Oktober 2000 vom Tanzkünstler und Choreografen Sándor Román und Tibor Vona mit dem Ziel gegründet, es als Boten des ungarischen Tanzes durch die Welt reisen zu lassen. Das Ensemble besteht zurzeit aus 32 Profitänzern, die die Hochschule für Tanzkünste absolviert haben, und aus einem Background-Team mit 20 Mitarbeitern. ExperiDance absolvierte in den vergangenen neun Jahren 1.200 Auftritte und hat ein Repertoire aus sechs abendfüllenden Programmen (Glück 69:09, Essenz, Nagyidaer Zigeuner, Tausendundein Jahr, Revanche, Maß für Maß). Diese Vorstellungen wurden bislang von rund einer Million Zuschauern gesehen. ExperiDance eröffnete im Juni 2008 sein aus eigenen Mitteln finanziertes Veranstaltungshaus.



braucht es schon etwas mehr, nämlich: die perfekte Harmonie zwischen Musik, Lichteffekten, Tänzern, Kostümen und Bühnenbild, wobei ein Element das andere nicht auslöscht, sondern es verstärkt, ihm mehr Bedeutung verleiht und dadurch selbst eine neue Bedeutung bekommt. Bei den Vorstellungen von ExperiDance sehen, hören und fühlen die Zuschauer – selbst diejenigen, die anfangs skeptisch waren. Mit den

Augen sehen sie, aber vor allem hören sie – und fühlen sie die Musik, die in der unendlich bunten ungarischen Volksmusik als schier unerschöpfliche Quelle verwurzelt ist. Das ist das musikalische Fundament der einzelnen Vorstellungen, die Musik von ExperiDance ist gleichzeitig ungarisch und universal, sie wird vom ungarischen Publikum genauso verstanden und geschätzt wie etwa vom chinesischen.

Die andere Sprache von ExperiDance ist der Tanz: Sándor Román ist Choreograf und Leiter des Ensembles, er war Schüler des Staatlichen Ballettinstituts und danach Solist des Honvéd Ensembles. In seinem Kopf und seinen Beinen entstehen die Produktionen. Der Tanz befreit, jedoch nur, wenn er sich an bestimmte Regeln hält! Es gibt eine selbstverständliche, gemeinsame Wissensgrundlage, die von niemandem infrage gestellt wird: Das ist das Kodierungssystem des ungarischen Volkstanzes, das den Tänzerinnen und Tänzern in Fleisch und Blut übergegangen ist. Sagt der Choreograf „Kalotaszeg“ oder „Mátramoros“, dann wissen alle, was zu tun ist, die Bewegungsabläufe können jederzeit abgerufen werden.

Dieses Wissen und dieses Können sind die Grundlagen des Erfolges von ExperiDance, und daraus erwächst eine andere: die Authentizität, die von der Qualität der Vorstellungen bestätigt wird. Jede einzelne Produktion muss besser sein und mehr bieten als die vorangegangene, denn die Konkurrenz ist beängstigend stark. Sie heißt: ExperiDance. <<<<



Nicht jeder wird zum Vorbild – er muss sich dessen erst würdig zeigen. Tímea Nagy hat es sich wahrlich verdient: Sie gewann im Degenfechten zweimal olympisches Gold und bewährt sich gleichzeitig als Mutter von drei Kindern. In ihrem Leben und bei der Arbeit nach ihrer Sportkarriere zeichnet sie der gleiche Leistungswille aus wie früher auf der Planche.

In perfekter Harmonie

„Es war noch vor den Olympischen Spielen in Athen, bei einer Weltmeisterschaft – damals trainierte ich nach einem sehr strengen Trainingsplan. Da bin ich nach meinem verlorenen Assaut für das Achtelfinale sofort zur Damentoilette gegangen und habe mein Tagespensum im Hüpftraining absolviert. Daraufhin hat mir mein Trainer Gábor Udvarhelyi gesagt, dass ich anders als die anderen sei.“

Ja, anders. Im modernen Fechtsport gelingt nur in den seltensten Fällen, was Tímea Nagy gelang: Bei zwei aufeinanderfolgenden Olympischen Spielen gewann die Degenfechterin Gold im Einzel der Damen. Eine gute physische Vorbereitung gilt heute als Grundvoraussetzung. Alle Kämpfer treten in entsprechender Kondition zum Wettkampf an, insbesondere zu den Olympischen Spielen. In ihrem technischen Repertoire jedoch gibt es schon Unterschiede, denn es reicht nicht, wunderbar zu fechten und die schönsten Tricks zu beherrschen. Alles entscheidend ist, im passenden Moment die zum Erfolg führende Aktion auszuführen und in der aktuellen Situation in der Lage zu sein, die passende Verteidigungstechnik anzuwenden, um zu verhindern, vom Gegner zum dritten Mal auf gleiche Weise getroffen zu wer-

den. In diesem Sport sind auch Kleinigkeiten entscheidend, zum Beispiel – so Tímea Nagy – „ob an jenem Morgen die Ameisen nach links oder rechts laufen“.

Ein Tag bedeutet die Welt

Fechter kämpfen unter besonders strengen Bedingungen. Wer bei den Olympischen Spielen gewinnen will, hat alle vier Jahre einen einzigen Tag dafür. Nur einen einzigen Tag. Am Morgen beginnen 64 oder 32 Sportler den Wettkampf und am Abend kann ein einziger Kämpfer erleben, dass für ihn die Nationalhymne gespielt wird. Er ist derjenige, der keine Niederlage erlitten hat. Alle anderen sind Verlierer.

Vielleicht hing es von einem einzigen Touché ab. Es kann sein, dass du noch am Morgen, als auf so vielen Planchen gekämpft wurde, beim lauten Waffengeklirr und 14:14 einen unglücklichen Treffer eingefangen hast. Eigentlich war die Chance da, aber du konntest sie nicht nutzen. Eine Armbewegung – und alles war vorbei. Es fiel kaum auf. In den Nachrichten ist es dann nur ein Satz, in den Zeitungsberichten sind es vier Zeilen: „Sie/Er hat sich aus der Riege der 64 verabschiedet.“ Und so sind die Olympischen Spiele für dich zu Ende.

Wenn du aber diesen Treffer eingebracht hast, dann kommst du weiter. Und kommst in die nächste und die übernächste Runde. Am Abend stehst du im Mittelpunkt und ein ganzes Land erwartet mit Spannung, ob du es von der Vorentscheidung ins Finale schaffst. Es steht 14:14 gegen Laura Flessel, die Titelverteidigerin der Weltmeisterschaften der letzten Jahre – und die Lampe leuchtet auf deiner Seite auf. Als es darum geht, ob du den Weg zur Unsterblichkeit betrittst, aktivierst du bewusst die Bewegungsfolge, die zum Sieg führt. Der Weg ins Finale – und zur Goldmedaille ist frei.

So geschah es 2000 in Sydney, als Titi Nagy – alle kennen sie unter diesem Namen – ihr erstes Olympiagold gewann.

Danach hätte sich die Olympiasiegerin zurücklehnen können. Doch das tat sie nicht. Bereits Mutter einer Tochter brachte sie ihr zweites Kind zur Welt und beschloss, den Leistungssport fortzusetzen – mit einer unerbittlichen Entschiedenheit, die nur wenige charakterisieren. Wie viele Olympiasieger absolvieren denn nach einem Wettkampf eine halbe Stunde lang ihr Beinttraining, nur weil es im Trainingsplan so vorgesehen ist?! Titi Nagy wusste, es





kann nur klappen, wenn sie zu keinem Kompromiss bereit ist. Wenn sie sich immer das Maximum vor Augen hält.

Mit eisernem Willen

Früh hat sie lernen müssen, dass für sie nur die Höchstleistung der Maßstab sein kann. Hundert Prozent. Mit zehn Jahren riet man ihr vom Fechten ab. Sie sei zu mollig und habe kein Talent. Aber Tímea Nagy wollte bleiben. Sie war sich dessen bewusst, dass sie nur dann weiterkommen konnte, wenn sie hart arbeitete. Viel härter als alle anderen. Ein überaus begabter Meister der Klinge mit speziellem Gefühl wird vielleicht einmal das Ziel erreichen. Wir betonen: vielleicht. Denn Genies sind dann am schwierigsten dazu zu überreden, alles aus sich herauszuholen, wenn sie keine Lust dazu haben. Sie haben ja alles in der Hand, warum also sollten sie sich überanstrengen? Wenn aber jemand eine Bewegung erst tausend Mal üben und wiederholen muss, bis sie perfekt ist – was einem Genie sozusagen in den Genen steckt –, dann kann die Willenskraft Wunder bewirken.

Und Titi Nagy hat die Bewegungen tausend Mal gemacht. Nicht vierhundert Mal oder sechshundert Mal. Tausend Mal, weil sie die Beste werden wollte. Wie lässt sich mit Worten ausdrücken, was das bedeutet? Auch für Titi ist das nicht einfach: „Ich kann es auch nicht sagen. Das kommt aus meinem Inneren, aus meinem tiefsten Inneren, dass ich die Beste werden will. Es ist viel

„Wenn ich bei einer Arbeit nicht das Maximum gebe, schlägt das später genauso zurück ...“

einfacher, Erfolge zu erreichen, wenn du weißt, dass du dafür alles Menschenmögliche unternommen hast.“

Der Geschmack des Erfolgs

Nach der Geburt ihres ersten Kindes erreichte die außerordentlich erfolgreiche Laufbahn Tímea Nagys ihren ersten Höhepunkt: Die Sportlerin gewann ihre erste Goldmedaille. Das zweite Gold folgte nach der Geburt der zweiten Tochter. Und nachdem sie das dritte Kind zur Welt gebracht hatte, errang sie den Weltmeistertitel im Einzel und führte ihre Karriere damit an die Spitze.

Und keines ihrer drei Kinder wird sagen, es habe seine Mutter damals nur wenig gesehen. Denn Tímea Nagy gelang es, Familienleben und Leistungssport in perfekter Harmonie zu vereinen. „Damals trug ich Scheuklappen, mich interessierte nur das Fechten. Aber als ich schwanger wurde, war für mich nicht mehr wichtig, was für Ergebnisse ich erreiche, für mich war nur die Ankunft meiner Tochter Csenge von Bedeutung. Und das Gleiche geschah auch beim zweiten Mal. Meine Tochter Luca war für mich am wichtigsten, Athen ließ mich völlig kalt. Und beides ist irgendwie identisch: Die neun Monate gelten zwar nicht als Training, aber als eine Art Vorbereitung auf etwas Wunderbares. Wie die Olympischen Spiele im Fechten. Als Mutter hat man es sowieso leichter. Man will den Erfolg nicht mehr so verkrampft, da man etwas anderes hat, was ebenso wichtig ist. Ich fechte immer noch, aber nicht mehr auf dem Niveau wie früher. Ich vermisse zwar den Geschmack des Erfolgs, denn ein Sportler kann das wunderbare Gefühl des Sieges nie vergessen. Wenn du aber eine Familie hast, erlebst du ganz andere Dinge als Erfolg, du hast neue Ziele. Jetzt freue ich mich darüber,

wenn mein Kind etwas Ähnliches erfährt wie ich damals. Und der Moment, wenn ein Kind auf die Welt kommt, ist ein ebenso wunderbares, wenn nicht noch herrlicheres Gefühl als ein Sieg unter den fünf Ringen.“

Lange schien es so, dass Tímea Nagy einfach nicht von der Planche lassen kann. Dass sie neben drei Kindern, nahe der vierzig weiter fechten wird ... Doch dann übernahm sie einen Job im Schwimmbad Hajós Alfréd, um in der Nähe ihrer Kinder zu



sein. Und der Wunsch nach Erfolg und Selbstbestätigung, ihre eigenen Erwartungen haben sie nach kurzer Zeit in den Chefsessel der Anlage katapultiert: Heute leitet sie den größten Schwimmbadkomplex Ungarns. Inzwischen hat sie gelernt, aus den gleichen Fähigkeiten Nutzen zu ziehen, die sie zur erfolgreichsten Degenfechterin aller Zeiten machten. „Wenn ich bei einer Arbeit nicht das Maximum gebe, schlägt das später genauso zurück wie damals, wenn ich ein Training etwas lockerer anging. Sie endet entweder mit einer Kritik vom Boss oder einfach mit Gewissensbissen. Die Lehre davon: Es ist immer noch am besten, das Angefangene auch zu Ende zu führen.“

Schade, dass viele zwar ihren Namen, aber nur wenige ihre Person kennen. <<<<



Csenge mit blauen Lippen
 „Mein Kind soll nicht begabt,
 sondern fleißig sein“ – lautet
 die aus eigener Erfahrung
 gezogene mütterliche Lehre.
 Eine der Töchter Tímea
 Nagys hat sich diese Lehre
 zu eigen gemacht. Csenge,
 die älteste, gleicht in ihrer
 Einstellung sehr ihrer
 Mutter. In Fleiß und
 Ausdauer übertrumpft sie
 ihre Sportkameraden.
 „Csenge trainiert zwei-
 dreimal so viel wie die
 anderen und nach vier
 Stunden muss man sie
 richtig anflehen, mit blauen
 Lippen endlich aus dem
 Becken zu steigen. Sie weint,
 wenn sie aus irgendeinem
 Grund ein Training verpasst.
 Und ich sage ihr voller Stolz:
 Du bist nicht normal – genau
 wie deine Mutter ...“



Dr. Johannes Roscheck
 Geschäftsführer Finanzen
 der Audi Hungaria



Erfolgshunger der Mannschaft

Was ist Erfolg, was macht den Erfolg aus und nach welchen Kriterien kann man ihn messen? Diese Fragen stellt sich vermutlich jedes ambitionierte Unternehmen. Für die Audi Hungaria ist diese Fragestellung mehr als nur selbstverständlich.

Eine mögliche Definition ist zum Beispiel: Erfolgreich ist man, wenn man seine nachhaltigen Ziele erreicht hat. Wenn ich an unser Unternehmen denke, fallen mir viele Faktoren für Erfolg ein – und verschiedene Parameter, mit denen er gemessen werden kann. Erfolg kann kurzfristig oder langfristig sein. Ein verantwortungsvolles Unternehmen ist nur dann dauerhaft erfolgreich, wenn der Erfolg langfristige Effekte hat. Um überhaupt langfristig erfolgreich sein zu können, ist es für ein Unternehmen besonders wichtig, sich erreichbare, aber ambitionierte Ziele zu setzen.

Bei Audi Hungaria wurde der Begriff „Erfolg“ in den verschiedenen Entwicklungsphasen des Unternehmens unterschiedlich interpretiert: In den ersten Jahren musste die Organisation den Anforderungen des Wachstums gerecht werden. Ziel war es damals, die anstehenden Investitionen und Projekte zu realisieren, die Einführung neuer Produkte termingerecht und unter Einhaltung der festgelegten Rahmenbedingungen in bester Qualität zu leisten. Die Audi Hungaria war erfolgreich, weil die kontinuierliche Entwicklung sichergestellt werden konnte. Das erkennt man nicht nur an der positiven Entwicklung bei den wesentlichen Unternehmensdaten und an den erfolgreichen Produktanläufen, sondern auch an der Bereitstellung des notwendigen qualifizierten Personals und der Entwicklung der Infrastruktur.

Dann begann vor drei Jahren eine Phase der Konsolidierung, in der das Ziel verfolgt wurde, alle Produktions- und Unternehmensprozesse zu standardisieren und zu optimieren. Die eingeleiteten Schritte waren bisher erfolgreich und zwar langfristig, da wir damit unser Unternehmen weiter zukunftsfähig gemacht haben.

Heute, in einer veränderten Wirtschaftssituation, interpretieren wir den Begriff „Erfolg“ anders. Wie schon Einstein formulierte: Die Fragen sind die gleichen, nur die Antworten sind andere. Die langfristigen Strategien und Ziele der Marke Audi stehen fest. Audi hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2015 weltweit die erfolgreichste Premiummarke zu werden. Es ist uns dabei bewusst, dass gerade für die Marke Audi Innovation nachhaltige Stabilität für unser Unternehmen bedeutet. In diesem Sinne wird Audi in den kommenden Jahren seine Produktpalette kontinuierlich erweitern.

Wir, die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., werden als zentraler Motorenhersteller und Fahrzeugbauer unseren maximalen Beitrag dazu leisten. Die Wege, welche die Audi Hungaria heute zum Erfolg führen sollen, müssen permanent geprüft werden. Zahlreiche Themen werden gerade zu Beginn jedes neuen Jahres in den Fokus genommen: 2009 haben wir aufgrund der allgemeinen wirtschaftlichen Situation das Unternehmen im Bereich der Investitionen besonders vorausschauend gesteuert und natürlich stand die Beschäftigungssicherung für unsere Mitarbeiter besonders im Fokus.

Unsere Programme für die Ergebnisverbesserung und Kostensenkung waren dabei durch die fachbereichsübergreifende Arbeit überaus erfolgreich. Dabei geraten Prozessoptimierungen und Effizienzsteigerung grundsätzlich nie aus dem Blick.

Die Krise hat uns die Chance geboten, neue Wege zu suchen, neue Erfahrungen zu sammeln und den Erfolgshunger der Mannschaft erneut zu wecken. Wir trotzen der Krise, und ich bin überzeugt, dass wir aus der Situation generell gestärkt hervorgehen werden.



Geschäft und Rahmenbedingungen

KONJUNKTUR UND BRANCHE

Weltwirtschaftliche Lage

Der massive konjunkturelle Abschwung setzte sich zu Beginn des Jahres 2009 zunächst weiter fort. Die Industrieländer befanden sich in einer Rezession und auch die wirtschaftliche Entwicklung in den Schwellenländern Asiens, Lateinamerikas sowie Zentral- und Osteuropas wurde vom globalen Wirtschaftsabschwung teilweise deutlich erfasst. Im weiteren Verlauf des Jahres stabilisierten dann umfangreiche Konjunkturprogramme und die expansive Geldpolitik zahlreicher Länder die wirtschaftliche Lage weltweit. Bis zum Jahresende schwenkte so die Entwicklung der Weltkonjunktur wieder auf einen moderaten Wachstumspfad ein. Infolge der erheblichen Belastungen im ersten Halbjahr verringerte sich jedoch die globale Wirtschaftsleistung im Gesamtjahr 2009 um 2,0 (+ 1,9) Prozent.

In den Vereinigten Staaten fand die seit Sommer 2008 andauernde Rezession zur Jahresmitte 2009 ein Ende. Die sich anschließende Erholung verlief jedoch nur mit moderatem Tempo, sodass das Bruttoinlandsprodukt 2009 gegenüber dem Vorjahr um 2,4

(+ 0,4) Prozent schrumpfte. Eine Belastung für den privaten Konsum bildeten hierbei insbesondere der rasche Anstieg der Arbeitslosenzahlen sowie die Vermögensverluste infolge der anhaltenden Immobilienkrise.

In Lateinamerika stabilisierte sich die Wirtschaftsentwicklung im Anschluss an den konjunkturellen Einbruch zur Mitte des Jahres 2009, wobei die Länder der Region insbesondere von der wieder anziehenden Nachfrage nach Rohstoffen profitierten.

Die Schwellenländer Asiens konnten sich von den negativen Auswirkungen der weltweiten Wirtschaftskrise rasch erholen und verzeichneten bereits wieder seit dem Frühjahr 2009 eine kräftige Belebung der Konjunktur. Dabei erreichte das Wirtschaftswachstum in China mit 8,7 (9,0) Prozent annähernd den Vorjahreswert. Auch in Indien expandierte die Wirtschaft mit einem Zuwachs von 6,5 (7,3) Prozent kräftig. Dagegen war das Bruttoinlandsprodukt in Japan 2009 um 5,2 (– 0,7) Prozent rückläufig.

Euroraum mit Deutschland und Ungarn

Euroraum

Die Wirtschaftsleistung in Westeuropa war 2009 mit einem Minus von 3,9 (+ 0,5) Prozent stark rückläufig. Dabei wiesen alle Länder der Region zum Teil deutliche Rückgänge ihres Bruttoinlandsprodukts auf. So schrumpfte die Wirtschaft in Großbritannien um 4,8 (+ 0,6) Prozent, in Italien um 4,8 (– 1,0) Prozent und in Spanien um 3,6 (+ 0,9) Prozent. Seit Jahresmitte 2009 zeigten sich in einigen Ländern erste Erholungstendenzen. Infolge der Weltwirtschaftskrise erhöhte sich im Euroraum die Arbeitslosenquote von 8,2 Prozent zu Beginn des Jahres 2009 auf 10,0 Prozent zum Jahresende 2009.

Deutschland

Die deutsche Wirtschaft musste Anfang 2009 einen außergewöhnlich starken Einbruch hinnehmen, der vor allem durch den starken Rückgang der Exporte bedingt war. Erst im Jahresverlauf setzte eine leichte wirtschaftliche Erholung ein. Dabei sorgte die Aufhellung der globalen Wirtschaftslage wieder für eine moderate Verbesserung der Exportnachfrage. Als stützender Faktor für die Konjunktur erwies sich die staatliche Umweltprämie für den Neuzulassungsgüterkauf, die für die leichte Zunahme des privaten Konsums in Deutschland verantwortlich war. Insgesamt verringerte sich das deutsche Bruttoinlandsprodukt im Gesamtjahr 2009 um 5,0 (+ 1,3) Prozent. Damit schrumpfte die deutsche Wirtschaft so stark wie seit der Gründung der Bundesrepublik nicht mehr.

Ungarn

Nahezu alle Länder Zentral- und Osteuropas konnten sich 2009 dem globalen Abwärtstrend nicht entziehen und verzeichneten starke Rückgänge ihrer Wirtschaftsleistung. Auch die ungarische Wirtschaft war stark vom Nachfrageeinbruch auf den Weltmärkten betroffen. So war die Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts stark rückläufig, wogegen der Anstieg der Preissteigerungsrate verhältnismäßig gering war. Die nationale Währung Forint (HUF) war nach einem volatilen Verlauf in der ersten Jahreshälfte zum Ende des Jahres hin vergleichsweise stabil.

INTERNATIONALE AUTOMOBILKONJUNKTUR

Die weltweite Automobilnachfrage war 2009 infolge der globalen Wirtschaftskrise deutlich rückläufig. Vor allem die westlichen Industriestaaten, die Länder Zentral- und Osteuropas sowie Japan erlitten in den ersten Monaten des Jahres Absatzrückgänge in bislang unerreichtem Ausmaß. Infolge dessen führten zahlreiche Länder Programme zur Stabilisierung des Automobilabsatzes ein, die vor allem in der zweiten Jahreshälfte für eine Belebung der Nachfrage sorgten. Dennoch verringerte sich der weltweite Fahrzeugabsatz im Berichtsjahr insgesamt um 6,0 Prozent auf 52,4 (55,7) Mio. Pkw.

In den USA sorgten die Folgen der starken Rezession im Berichtsjahr für eine erneute Verschlechterung der Automobilnachfrage. So war das Marktgeschehen von einer anhaltenden Konsumzurückhaltung geprägt; zudem blieb die Kreditvergabe für Fahrzeugfinanzierungen weiter restriktiv. Dementsprechend verringerte sich der Automobilabsatz 2009 gegenüber dem bereits schwachen Vorjahresniveau nochmals um 21,3 Prozent auf lediglich 10,4 Mio. Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.

In Lateinamerika setzte sich die Aufwärtsbewegung des brasilianischen Automobilmarktes ungeachtet der Weltwirtschaftskrise weiter fort. Die Pkw-Verkäufe übertrafen dort mit 2,5 Mio. Fahrzeugen den Vorjahreswert um 12,8 Prozent. Dagegen schrumpfte der Automobilgesamtmarkt in Argentinien mit 378 Tsd. Pkw um 11,8 Prozent.

In der Region Asien-Pazifik hat die Wachstumsdynamik 2009 erneut stark zugenommen. Das Absatzvolumen erhöhte sich dort um 19,7 Prozent auf insgesamt 17,5 Mio. Pkw. Vor allem in China beschleunigte sich dank staatlicher Fördermaßnahmen die Expansion des Automobilmarktes und die Verkaufszahlen legten um 53,9 Prozent auf 8,5 Mio. Pkw zu. Auch der indische Pkw-Markt erfreute sich einer weiter steigenden Nachfrage mit einem Verkaufsplus von 17,3 Prozent auf 1,4 Mio. Fahrzeuge. Dagegen hielt die Marktschwäche in Japan an. Die Pkw-Neuzulassungen verzeichneten hier ein Minus von 7,2 Prozent auf 3,9 Mio. Einheiten.

Der deutsche Automobilmarkt erlebte im Jahr 2009 eine Sonderkonjunktur mit einem Wachstum der Neuzulassungen um 23,2 Prozent auf 3,8 Mio. Pkw. Haupteinflussfaktor war dabei die staatliche Umweltprämie für Privatkäufer. Dies führte von Februar bis November 2009 zu einem monatlichen Wachstum der Pkw-Neuzulassungen mit zweistelligen Zuwachsraten. Gleichzeitig kam es zu einer Verschiebung der Marktstruktur, da sich der Anteil der privaten Zulassungen von 40,2 Prozent im Vorjahr auf 62,7 Prozent im Jahr 2009 stark erhöhte, während die gewerblichen Neuzulassungen im Zuge der Wirtschaftskrise nachgaben. Vom Anstieg der privaten Nachfrage profitierten vor allem die Anbieter von Klein- und Kleinwagen sowie von Fahrzeugen der Kompaktklasse, die ihre Marktanteile dadurch stark ausweiten konnten.

Der Dieselanteil an den Gesamtzulassungen hat sich im Berichtsjahr infolge der Zunahme der Verkäufe an Privatkunden, die vorrangig Benzinmodelle nachfragten, deutlich um 13,4 Prozentpunkte auf 30,7 Prozent verringert. Bei den gewerblichen Neuzulassungen entwickelte sich der Dieselanteil hingegen nahezu stabil.

Die Pkw-Neuzulassungen in Westeuropa (ohne Deutschland) lagen 2009 trotz umfangreicher Stützungsmaßnahmen zahlreicher Länder mit 9,9 Mio. Pkw um 6,2 Prozent unter dem Vorjahreswert. Von den großen westeuropäischen Automobilmärkten waren vor allem Spanien und Großbritannien mit Rückgängen um 17,9 Prozent bzw. um 6,4 Prozent deutlich rückläufig. Auch der italienische Pkw-Markt gab um 0,2 Prozent nach. Erfreulicher entwickelte sich dagegen der französische Automobilmarkt, der um 10,7 Prozent über dem Vorjahresniveau lag.

Die expansive Entwicklung der Automobilnachfrage der letzten Jahre in Zentral- und Osteuropa fand 2009 ein abruptes Ende. So brach in zahlreichen Ländern der Region die Pkw-Nachfrage stark ein. Mit 1,3 Mio. Pkw hat sich in Russland das Marktvolumen gegenüber dem Vorjahreswert halbiert. Die Nachfrage auf dem ungarischen Pkw-Markt ging ebenfalls um rund 50 Prozent zurück.

UNTERNEHMENSITUATION

Zahlen, Daten und Fakten

Die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. hat im abgelaufenen Geschäftsjahr trotz der weltweiten Finanzmarktkrise und deren Übergreifen auf die Realwirtschaft ein relativ hohes Produktions- und Absatzniveau erzielt.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr war im Fahrzeugsegment der erfolgreiche Anlauf der Serienfertigung des TT RS hervorzuheben. Im Motorenbereich wurde auch im vergangenen Jahr wieder in neue Produkte investiert. Der neue 2,5-Liter-TFSI-Fünfzylinder-Ottomotor und der neue 1,6-Liter-Common-Rail-Dieselmotor sind wieder ein Beweis für die hohe Fertigungskompetenz und Ingenieurskunst der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.

Umsatzentwicklung

UMSATZENTWICKLUNG NACH IFRS

in Mio. EUR	2009	2008
Umsatz gesamt	3.875	5.617

Der Umsatz nach IFRS erreichte 2009 infolge der belasteten Marktsituation 3.875 (5.617) Mio. EUR.

Motorenproduktion und -absatz

MOTORENPRODUKTION NACH VARIANTEN

	2009	2008
Vier-/Fünfzylinder	1.113.575	1.549.750
davon R4/R5 Otto	660.018	840.982
davon R4 Diesel	453.557	708.768
Sechszylinder	249.622	300.572
davon V6 Otto	115.997	118.732
davon V6 Diesel	133.625	181.840
Achtzylinder V8 (Otto und Diesel)	15.194	40.960
Zehnzylinder V10 Otto	4.818	8.668
Zwölfzylinder V12 Diesel	700	383
Gesamtproduktion	1.383.909	1.900.333

Die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. hat sich 2009 den großen Herausforderungen der weltweiten Wirtschaftskrise und ihrer Auswirkungen auf die Automobilnachfrage erfolgreich gestellt und baute insgesamt 1.383.909 (1.900.333) Motoren. In der Motorenproduktion wurden 1.112.114 (1.549.663) Vierzylinder-Motoren, 1.461 (87) Fünfzylinder-Motoren, 249.622 (300.572) Sechszylinder-

linder-Motoren, 15.194 (40.960) Achtzylinder-Motoren, 4.818 (8.668) Zehnzylinder-Motoren und 700 (383) Zwölfzylinder-Motoren hergestellt.

MOTORENABSATZ AN KUNDEN

	2009	2008
Audi Konzern	698.133	782.944
Volkswagen Konzern	560.954	935.745
davon Volkswagen AG	235.450	363.908
davon ŠKODA AUTO a.s.	104.984	254.130
davon SEAT S.A.	125.568	159.617
Sonstige	102.131	119.757
Gesamtabsatz	1.361.218	1.838.446

Im Bereich der Motorenfertigung wurden 1.361.218 (1.838.446) Aggregate an die Kunden abgesetzt.

An andere Gesellschaften des Audi Konzerns lieferte die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. insgesamt 698.133 (782.944) Aggregate. Die übrigen Marken des Volkswagen Konzerns nahmen 560.954 (935.745) Motoren für die Produktion ihrer Fahrzeuge ab. Darüber hinaus nutzten auch externe Kunden die Expertise der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. in der Motorenentwicklung und -fertigung und orderten 102.131 (119.757) Aggregate.

Fahrzeugproduktion

FAHRZEUGPRODUKTION NACH MODELLEN

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

¹⁾ im Auftrag der AUDI AG

Im abgelaufenen Geschäftsjahr erreichte die Fahrzeugproduktion mit insgesamt 32.603 (60.359) Fahrzeugen nicht mehr das Rekordniveau des Vorjahres. Es wurden 18.010 (31.101) Audi TT Coupé, 4.811 (10.688) Audi TT Roadster und im Auftrag der AUDI AG 9.782 (18.570) Audi A3 Cabriolet gefertigt.

Mitarbeiter

MITARBEITERENTWICKLUNG AM JAHRESENDE

Personen	2009	2008
Mitarbeiter (per Jahresende)	5.624	5.879

Im Geschäftsjahr 2009 waren, berechnet aus dem arithmetischen Mittel zum Quartalsende, durchschnittlich 5.614 (5.925) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. beschäftigt.

Bedeutende Investitionen

Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

BRUTTOINVESTITIONEN

in Mio. EUR	2009	2008
Bruttoinvestitionen gesamt	187	309

Das Bruttoinvestitionsvolumen für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen belief sich im Geschäftsjahr 2009 nach IFRS auf 187 (309) Mio. EUR. Wie in den vergangenen Jahren entfiel auch im abgelaufenen Geschäftsjahr ein Großteil der Sachanlageinvestitionen auf den Komponentenbereich. Im Wesentlichen wurde in eine Kapazitätserweiterung der AVS(Audi valvelift system®)-Nockenwellenfertigung, in neue Bearbeitungszentren für die Zylinderkopfbearbeitung des V6 TDI Generation II sowie in neue Maschinen für die Kurbelwellenbearbeitung der Global-Engine-Vierzylinder-Generation III und Spezialwerkzeuge für die Otto- und Dieselmotorenfertigung investiert.

Das Jahr 2009 stand auch weiterhin im Zeichen der Entwicklung neuer innovativer Motoren. Die Produkte der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. erfüllen höchste Qualitätsansprüche verbunden mit hoher Effizienz. Das Unternehmen hat dabei stets die Anforderungen der Kunden im Fokus. Die Basis für hervorragende Produktqualität und -funktionalität bilden hochflexible Bearbeitungsanlagen, miteinander verkettete Montagelinien, zukunftsorientierte Fertigungsprozesse und hochqualifizierte Mitarbeiter.

Forschung und Entwicklung

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSAUFWAND

in Mio. EUR	2009	2008
Forschungskosten und nicht aktivierte Entwicklungskosten	155	220
Abschreibungen und Abgänge aktivierter Entwicklungskosten	93	75
Forschungs- und Entwicklungsaufwand gesamt	248	295

Im Jahr 2009 wurden bei der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. Forschungs- und Entwicklungsleistungen gemäß IFRS in Höhe von 49 (54) Mio. EUR aktiviert.

TECHNOLOGISCHE INNOVATIONEN

Die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. hat im Jahr 2009 erneut elf neue, hocheffiziente und gleichzeitig leistungsstarke Motoren in die Serienproduktion aufgenommen und ihre Technologiekompetenz im Motorenbau zum wiederholten Male unterstrichen. Besondere Highlights waren der 1,6-Liter-TDI-Dieselmotor mit Common-Rail-Einspritztechnik, der 2,0-Liter-TFSI-Ottomotor flexible fuel für Bioethanol-Betrieb und der 3,0-Liter-TDI-Sechszylinder-Dieselmotor als clean diesel, der bereits heute die ab 2014 gültige Euro-6-Abgasnorm erfüllt. Als reinrassiger Sportwagenmotor wurde der 2,5-Liter-TFSI-Fünfzylinder-Motor mit Turboaufladung in das Produktangebot aufgenommen.

Die Fahrzeugmontage war durch den Anlauf der Serienfertigung des Audi TT RS, eines kompromisslosen Hochleistungssportwagens, geprägt.

Die Zielsetzung der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. ist es, die Emissionswerte der bestehenden und künftigen Motorenpalette weiter zu reduzieren, um auch in Zukunft zu einer verbesserten Energiebilanz im Gesamtfahrzeug beizutragen.

AUDI HUNGARIA MOTOR KFT. IN DER GESELLSCHAFT

Corporate Social Responsibility

Auch 2009 wurden verschiedene Aktivitäten im Bereich der Corporate Social Responsibility bei der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. durchgeführt.

Ergänzend zu den bestehenden Hochschulkooperationen wurde im Dezember 2009 das BME-Audi K3 Forschungszentrum gegründet. Es wird die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten zwischen der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. und der Technischen Universität Budapest (BME) bündeln und weiterentwickeln.

Um den Bedarf an Fachkräften zu decken, investiert die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. schon seit vielen Jahren in die Ausbildung junger Menschen. Um eine möglichst praxisnahe Ausbildung zu ermöglichen, wurde die Ausbildungsabteilung im vergangenen Jahr um zwei hochwertige NC- und CNC-Bearbeitungsmaschinen ergänzt.

Zur Förderung der deutschen Sprache in der Region unterstützt die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. die deutschsprachige Grundschule in Győr mit Lehrmitteln und durch finanzielle Zuwendungen. Die Attraktivität dieser Schule hat in den letzten Jahren, insbesondere bei ungarischen Familien, kontinuierlich zugenommen.

RISIKOBERICHT

Auch das Jahr 2010 wird voraussichtlich von schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen geprägt sein. Die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. wird deshalb auch in diesem Jahr vor großen Herausforderungen stehen.

Das Management der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. wird durch das unternehmensinterne Informationssystem in die Lage versetzt, Risikopotenziale frühzeitig zu erkennen und entsprechend zu reagieren. In jedem Geschäftsbereich wurden Szenarien und Vorgehensweisen erarbeitet, um sowohl auf interne als auch auf externe Einflüsse vorbereitet zu sein.

Darüber hinaus ist die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. als Tochtergesellschaft der AUDI AG in ein Risikofrüherkennungssystem eingebettet. Dabei sind Verantwortungsgebiete, Berichts- und Dokumentationspflichten der einzelnen Unternehmensbereiche und der Tochtergesellschaften klar geregelt. Hierbei wird für jedes Einzelrisiko die Eintrittswahrscheinlichkeit geschätzt sowie die aus dem Risiko zu erwartende Schadenshöhe auf Basis des entgangenen Ergebnisbeitrags oder der anfallenden Kosten quantitativ ermittelt. Zusätzlich werden alle notwendigen Maßnahmen und Vorkehrungen getroffen, um den Eintritt eines erkannten Risikos nach Möglichkeit zu verhindern.

Unter Beachtung aller derzeit bekannten Gegebenheiten und Fakten liegen jedoch keine Risiken vor, welche die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. wesentlich und nachhaltig beeinträchtigen können oder gar den Fortbestand des Unternehmens in einem absehbaren Zeitraum gefährden.

AUSBLICK

Weltwirtschaft

Die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. geht davon aus, dass sich die weltweite konjunkturelle Erholung, die in der zweiten Jahreshälfte 2009 begonnen hat, im Jahr 2010 mit moderatem Tempo fortsetzen wird. Die Wachstumszentren werden dabei auch weiterhin die asiatischen Schwellenländer bilden. Wenig dynamisch wird dagegen die konjunkturelle Aufwärtsbewegung in den meisten Industrieländern bleiben.

So ist in den Vereinigten Staaten 2010 nur mit einer mäßigen Zunahme des Wirtschaftswachstums zu rechnen. Dabei wird sich insbesondere der private Konsum angesichts der anhaltend ungünstigen Situation am Arbeitsmarkt bis auf Weiteres schwach entwickeln.

In Lateinamerika wird der für 2010 zu erwartende robuste Wirtschaftsaufschwung wesentlich von der steigenden Rohstoffnachfrage unterstützt werden.

Die Schwellenländer Asiens werden nach Einschätzung der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. im Jahr 2010 wieder einen deutlichen Zuwachs ihrer Wirtschaftsleistung verzeichnen. So dürfte sich das chinesische Wirtschaftswachstum gegenüber dem Vorjahr leicht beschleunigen. Auch in Indien ist mit einer weiterhin kräftigen Expansion der Wirtschaft zu rechnen. Japan wird nach der schweren Rezession im Jahr 2009 dagegen nur ein leicht positives Wirtschaftswachstum erzielen können.

Euroraum mit Deutschland und Ungarn

Die Konjunktur in Westeuropa wird 2010 ebenfalls eine leichte Aufwärtstendenz zeigen. Für Deutschland erwartet das Unternehmen eine nur schleppende Erholung gegenüber dem Rezessionsjahr 2009. So dürfte die Exportdynamik im Zuge der verbesserten Lage der Weltwirtschaft 2010 wieder zunehmen und positive Wachstumsimpulse liefern. Als dämpfender Einflussfaktor wird sich jedoch der stagnierende private Konsum erweisen, der durch den zu erwartenden Anstieg der Arbeitslosenzahlen belastet wird.

In den meisten Ländern Zentral- und Osteuropas dürfte die wirtschaftliche Dynamik 2010 nach dem tiefen Konjunkturunbruch des Vorjahres wieder zunehmen. Für Ungarn wird für das Jahr 2010 keine spürbare Erholung des Wirtschaftswachstums erwartet. So wird die Situation auf dem Arbeitsmarkt weiterhin angespannt bleiben und das Bruttoinlandsprodukt auf dem Niveau des Vorjahres liegen.

Automobilindustrie und Auswirkung auf die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.

Im Zuge der langsamen Erholung der Weltwirtschaft wird sich nach Einschätzung der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. die globale Automobilnachfrage im Jahr 2010 mit knapp 53 Mio. Fahrzeugen nur leicht gegenüber dem krisenbedingt eingebrochenen Vorjahresniveau verbessern. Dabei wird sich die Pkw-Nachfrage in allen Absatzregionen mit Ausnahme des europäischen Automobilmarkts erhöhen.

Angesichts der leicht verbesserten Wirtschaftsaussichten in den USA rechnet die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. für das Jahr 2010 dort mit einem leichten Anziehen der Automobilnachfrage. Mit einem erwarteten Gesamtmarktvolumen von rund 11,5 Mio. Einheiten wird der Fahrzeugabsatz in den Vereinigten Staaten allerdings noch weit vom Niveau vergangener Jahre entfernt bleiben.

In Deutschland wird die automobilen Sonderkonjunktur des Vorjahres, die vor allem durch die stimulierenden Impulse der staatlichen Umweltprämie verursacht wurde, ein Ende finden. Die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. geht deshalb für 2010 von einem außergewöhnlich starken Rückgang der Pkw-Neuzulassungen aus.

Auch für den westeuropäischen Automobilmarkt (ohne Deutschland) rechnet die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. mit einer Verringerung der Pkw-Neuzulassungen. So wird sich das Ende staatlicher Absatzförderungsmaßnahmen in großen Automobilmärkten wie Frankreich, Großbritannien oder Italien in einer rückläufigen Pkw-Nachfrage niederschlagen.

In den Ländern Zentral- und Osteuropas wird die Automobilkonjunktur 2010 schwach bleiben. So wird für den wichtigen russischen Markt keine Erholung gegenüber dem im Vorjahr stark geschrumpften Absatzniveau erwartet.

Die Region Asien-Pazifik wird 2010 erneut eine tragende Säule der Weltautomobilkonjunktur bilden und ein kräftiges Marktwachstum aufweisen. Insbesondere für den chinesischen und den indischen Pkw-Markt geht die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. von zweistelligen Zuwachsraten aus, wenngleich in China das hohe Absatzwachstum des Vorjahres nicht mehr erreicht

werden dürfte. Dagegen rechnet das Unternehmen trotz der erwarteten wirtschaftlichen Erholung mit einer weiterhin rückläufigen Entwicklung der Pkw-Neuzulassungen in Japan.

Die anhaltend schwierigen und schwer prognostizierbaren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die zu erwartende steigende Wettbewerbsintensität sowie die Gestaltung der Mobilität der Zukunft stellen die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. auch in den kommenden Jahren vor große Herausforderungen. Die kontinuierlichen Optimierungen der Unternehmensprozesse und der Kostenstrukturen der letzten Jahre haben entscheidend mit dazu beigetragen, dass die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. auch in schwierigen Zeiten erfolgreich sein kann. Dies ist die Grundlage, um mit einer hochmotivierten Belegschaft und einer modernen Produktpalette auch künftig erstklassige unternehmerische Leistungen erzielen zu können.

DISCLAIMER

Der Lagebericht enthält zukunftsbezogene Aussagen über erwartete Entwicklungen. Diese Aussagen basieren auf aktuellen Einschätzungen und sind naturgemäß mit Risiken und Unsicherheiten behaftet. Die tatsächlich eintretenden Ergebnisse können von den hier formulierten Aussagen abweichen.

Verbrauchs- und Emissionsangaben

Stand: Februar 2010 (Alle Angaben basieren auf den Merkmalen des deutschen Marktes.)

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

1) Dieses Modell wird noch nicht zum Kauf angeboten. Es besitzt derzeit noch keine Gesamtbetriebslaubnis und unterliegt daher nicht der Richtlinie 1999/94/EG; die oben genannten Verbrauchs- und Emissionswerte sind vorläufig.

2) enthält Sonderausstattungsrestriktionen

Modell	Leistung (kW)	Getriebe	Kraftstoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO ₂ -Emission (g/km)
				innerorts	außerorts	kombiniert	kombiniert
TT Roadster 2.0 TFSI	147	6-Gang	Super Plus	10,7	6,2	7,8	186
TT Roadster 2.0 TFSI	147	S tronic, 6-Gang	Super Plus	10,8	6,1	7,8	186
TT Roadster 2.0 TFSI quattro	147	S tronic, 6-Gang	Super	10,5	6,3	7,8	181
TT Roadster 3.2 quattro	184	6-Gang	Super Plus	14,8	7,8	10,4	250
TT Roadster 3.2 quattro	184	S tronic, 6-Gang	Super Plus	13,0	7,4	9,5	227
TT Roadster 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	7,2	4,5	5,5	144
TTS Roadster 2.0 TFSI quattro	200	6-Gang	Super Plus	11,1	6,7	8,3	193
TTS Roadster 2.0 TFSI quattro	200	S tronic, 6-Gang	Super Plus	10,7	6,5	8,0	187
Audi TTRS Coupé							
TTRS Coupé 2.5 TFSI quattro	250	6-Gang	Super Plus	13,1	6,9	9,2	214
Audi TTRS Roadster							
TTRS Roadster 2.5 TFSI quattro	250	6-Gang	Super Plus	13,3	7,2	9,5	221
Audi A4 Limousine							
A4 1.8 TFSI	88	6-Gang	Super	9,5	5,6	7,1	164
A4 1.8 TFSI	88	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,9	7,2	169
A4 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	9,5	5,6	7,1	164
A4 1.8 TFSI	118	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,9	7,2	169
A4 1.8 TFSI quattro	118	6-Gang	Super	10,3	6,1	7,6	176
A4 2.0 TFSI	132	6-Gang	Super	8,3	5,3	6,4	149
A4 2.0 TFSI	132	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,7	7,1	167
A4 2.0 TFSI flexible fuel	132	6-Gang	Super/E85	8,3/12,2	5,3/7,1	6,4/9,0	149/149
A4 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	8,3	5,3	6,4	149
A4 2.0 TFSI	155	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,7	7,1	167
A4 2.0 TFSI quattro	155	6-Gang	Super	9,7	5,8	7,3	169
A4 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	9,4	6,4	7,5	174
A4 3.2 FSI	195	multitronic, stufenlos	Super	11,6	6,2	8,2	192
A4 3.2 FSI quattro	195	6-Gang	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-Gang	Diesel	6,1	4,2	4,9	129
A4 2.0 TDI e ²⁾	100	6-Gang	Diesel	5,8	3,8	4,6	119
A4 2.0 TDI	100	6-Gang	Diesel	6,1	4,0	4,8	124
A4 2.0 TDI	105	6-Gang	Diesel	6,5	4,3	5,1	134
A4 2.0 TDI	105	multitronic, stufenlos	Diesel	7,3	4,8	5,7	149
A4 2.0 TDI quattro	105	6-Gang	Diesel	7,0	4,8	5,6	147
A4 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	6,2	4,4	5,1	134
A4 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	7,1	4,9	5,7	149
A4 2.7 TDI	140	6-Gang	Diesel	8,1	4,8	6,0	159
A4 2.7 TDI	140	multitronic, stufenlos	Diesel	7,9	5,5	6,4	167
A4 3.0 TDI quattro	176	6-Gang	Diesel	8,8	5,3	6,6	173
A4 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Gang	Diesel	8,3	5,7	6,6	174
A4 3.0 TDI clean diesel quattro	176	tiptronic, 6-stufig	Diesel	8,7	5,5	6,7	175
S4 3.0 TFSI quattro	245	6-Gang	Super	13,7	7,3	9,7	225
S4 3.0 TFSI quattro	245	S tronic, 7-Gang	Super	13,5	7,0	9,4	219
Audi A4 Avant							
A4 Avant 1.8 TFSI	88	6-Gang	Super	9,6	5,8	7,2	169
A4 Avant 1.8 TFSI	88	multitronic, stufenlos	Super	9,6	6,3	7,5	174
A4 Avant 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	9,6	5,8	7,2	169
A4 Avant 1.8 TFSI	118	multitronic, stufenlos	Super	9,6	6,3	7,5	174
A4 Avant 1.8 TFSI quattro	118	6-Gang	Super	10,3	6,2	7,7	179
A4 Avant 2.0 TFSI	132	6-Gang	Super	8,4	5,6	6,6	154
A4 Avant 2.0 TFSI	132	multitronic, stufenlos	Super	9,8	5,9	7,3	172
A4 Avant 2.0 TFSI flexible fuel	132	6-Gang	Super/E85	8,4/12,6	5,6/7,3	6,6/9,2	154/154
A4 Avant 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	8,4	5,6	6,6	154
A4 Avant 2.0 TFSI	155	multitronic, stufenlos	Super	9,8	5,9	7,3	172
A4 Avant 2.0 TFSI quattro	155	6-Gang	Super	9,8	6,1	7,5	174
A4 Avant 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	9,4	6,5	7,6	175
A4 Avant 3.2 FSI	195	multitronic, stufenlos	Super	11,6	6,5	8,4	197
A4 Avant 3.2 FSI quattro	195	6-Gang	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-Gang	Diesel	6,3	4,5	5,1	134
A4 Avant 2.0 TDI e	100	6-Gang	Diesel	6,1	4,2	4,9	129
A4 Avant 2.0 TDI	105	6-Gang	Diesel	6,6	4,5	5,3	139
A4 Avant 2.0 TDI	105	multitronic, stufenlos	Diesel	7,5	5,0	5,9	155
A4 Avant 2.0 TDI quattro	105	6-Gang	Diesel	7,1	5,0	5,8	154
A4 Avant 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	6,7	4,7	5,5	144
A4 Avant 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	7,1	5,1	5,8	154
A4 Avant 2.7 TDI	140	6-Gang	Diesel	8,1	5,2	6,2	164
A4 Avant 2.7 TDI	140	multitronic, stufenlos	Diesel	7,7	5,8	6,5	169
A4 Avant 3.0 TDI quattro	176	6-Gang	Diesel	8,8	5,5	6,8	176
A4 Avant 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Gang	Diesel	8,5	5,8	6,8	179
A4 Avant 3.0 TDI clean diesel quattro	176	tiptronic, 6-stufig	Diesel	8,8	5,8	6,9	180
S4 Avant 3.0 TFSI quattro	245	6-Gang	Super	13,8	7,5	9,9	229
S4 Avant 3.0 TFSI quattro	245	S tronic, 7-Gang	Super	13,8	7,3	9,7	224
Audi A4 allroad quattro							
A4 allroad quattro 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	10,2	6,5	7,9	184

Modell	Leistung (kW)	Getriebe	Kraftstoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO ₂ -Emission (g/km)
				innerorts	außerorts	kombiniert	kombiniert
A4 allroad quattro 2.0 TFSI	155	S tronic, 7-Gang	Super	10,2	6,8	8,1	189
A4 allroad quattro 2.0 TDI	105	6-Gang	Diesel	7,5	5,5	6,2	164
A4 allroad quattro 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	7,5	5,5	6,2	164
A4 allroad quattro 3.0 TDI	176	6-Gang	Diesel	9,6	5,8	7,2	189
A4 allroad quattro 3.0 TDI	176	S tronic, 7-Gang	Diesel	8,7	6,1	7,1	189
Audi A5 Sportback							
A5 Sportback 1.8 TFSI	118	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,9	7,2	169
A5 Sportback 2.0 TFSI	132	6-Gang	Super	8,4	5,4	6,5	152
A5 Sportback 2.0 TFSI	132	multitronic, stufenlos	Super	9,5	5,8	7,2	169
A5 Sportback 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	8,4	5,4	6,5	152
A5 Sportback 2.0 TFSI	155	multitronic, stufenlos	Super	9,5	5,8	7,2	169
A5 Sportback 2.0 TFSI quattro	155	6-Gang	Super	9,8	5,9	7,3	172
A5 Sportback 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	9,4	6,4	7,5	174
A5 Sportback 3.2 FSI quattro	195	S tronic, 7-Gang	Super	13,5	6,8	9,3	216
A5 Sportback 2.0 TDI	105	multitronic, stufenlos	Diesel	7,5	4,8	5,8	152
A5 Sportback 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	6,5	4,5	5,2	137
A5 Sportback 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	7,3	5,0	5,8	152
A5 Sportback 2.7 TDI	140	6-Gang	Diesel	8,1	4,8	6,0	159
A5 Sportback 2.7 TDI	140	multitronic, stufenlos	Diesel	8,0	5,6	6,5	169
A5 Sportback 3.0 TDI quattro	176	6-Gang	Diesel	8,9	5,4	6,7	176
A5 Sportback 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Gang	Diesel	8,3	5,7	6,6	174
S5 Sportback 3.0 TFSI quattro	245	S tronic, 7-Gang	Super	13,5	7,0	9,4	219
Audi A5 Coupé							
A5 Coupé 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	9,5	5,6	7,1	164
A5 Coupé 1.8 TFSI	118	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,9	7,2	169
A5 Coupé 2.0 TFSI	132	6-Gang	Super	8,3	5,3	6,4	149
A5 Coupé 2.0 TFSI	132	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,7	7,1	167
A5 Coupé 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	8,3	5,3	6,4	149
A5 Coupé 2.0 TFSI	155	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,7	7,1	167
A5 Coupé 2.0 TFSI quattro	155	6-Gang	Super	9,7	5,8	7,3	169
A5 Coupé 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	9,4	6,4	7,5	174
A5 Coupé 3.2 FSI	195	multitronic, stufenlos	Super	11,6	6,2	8,2	192
A5 Coupé 3.2 FSI quattro	195	6-Gang	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-Gang	Diesel	6,2	4,4	5,1	134
A5 Coupé 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	7,1	4,9	5,7	149
A5 Coupé 2.7 TDI	140	6-Gang	Diesel	8,1	4,8	6,0	159
A5 Coupé 2.7 TDI	140	multitronic, stufenlos	Diesel	7,9	5,5	6,4	167
A5 Coupé 3.0 TDI quattro	176	6-Gang	Diesel	8,8	5,3	6,6	173
A5 Coupé 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Gang	Diesel	8,3	5,7	6,6	174
S5 Coupé 4.2 quattro	260	6-Gang	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-Gang	Super	10,0	5,9	7,4	172
A5 Cabriolet 1.8 TFSI	118	multitronic, stufenlos	Super	9,5	6,4	7,5	174
A5 Cabriolet 2.0 TFSI	132	multitronic, stufenlos	Super	9,9	6,0	7,4	174
A5 Cabriolet 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	9,1	5,4	6,8	159
A5 Cabriolet 2.0 TFSI	155	multitronic, stufenlos	Super	9,9	6,0	7,4	174
A5 Cabriolet 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	9,5	6,6	7,7	179
A5 Cabriolet 3.2 FSI	195	multitronic, stufenlos	Super	12,1	6,5	8,6	199
A5 Cabriolet 3.2 FSI quattro	195	S tronic, 7-Gang	Super	13,8	7,0	9,5	219
A5 Cabriolet 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	6,7	4,7	5,5	144
A5 Cabriolet 2.7 TDI	140	6-Gang	Diesel	8,1	5,2	6,2	164
A5 Cabriolet 2.7 TDI	140	multitronic, stufenlos	Diesel	7,7	5,8	6,5	169
A5 Cabriolet 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Gang	Diesel	8,5	5,8	6,8	179
S5 Cabriolet 3.0 TFSI quattro	245	S tronic, 7-Gang	Super	13,8	7,3	9,7	224
Audi Q5							
Q5 2.0 TFSI quattro	132	6-Gang	Super	10,8	6,9	8,4	195
Q5 2.0 TFSI quattro	155	6-Gang	Super	10,8	6,9	8,4	195
Q5 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	10,4	7,3	8,5	197
Q5 3.2 FSI quattro	199	S tronic, 7-Gang	Super	12,3	7,6	9,3	218
Q5 2.0 TDI quattro	105	6-Gang	Diesel	8,1	5,6	6,5	172
Q5 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	8,2	5,8	6,7	175
Q5 2.0 TDI quattro	125	S tronic, 7-Gang	Diesel	8,2	6,0	6,8	179
Q5 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Gang	Diesel	9,2	6,6	7,5	199
Audi A6 Limousine							
A6 2.0 TFSI	125	6-Gang	Super	10,2	5,9	7,5	174
A6 2.0 TFSI	125	multitronic, stufenlos	Super	10,4	6,1	7,7	179
A6 2.8 FSI	140	6-Gang	Super	12,0	6,1	8,2	191
A6 2.8 FSI	140	multitronic, stufenlos	Super	12,0	6,3	8,4	195
A6 2.8 FSI quattro	140	6-Gang	Super	12,4	6,5	8,7	204
A6 2.8 FSI	162	multitronic, stufenlos	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) Dieses Modell wird noch nicht zum Kauf angeboten. Es besitzt derzeit noch keine Gesamtbetriebserlaubnis und unterliegt daher nicht der Richtlinie 1999/94/EG; die oben genannten Verbrauchs- und Emissionswerte sind vorläufig.

Modell	Leistung (kW)	Getriebe	Kraftstoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO ₂ -Emission (g/km)
				innerorts	außerorts	kombiniert	kombiniert
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-Gang	Diesel	7,0	4,3	5,3	139
A6 2.0 TDI	100	multitronic, stufenlos	Diesel	7,3	4,9	5,8	151
A6 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	7,5	4,7	5,7	149
A6 2.0 TDI	125	multitronic, stufenlos	Diesel	7,3	5,0	5,8	153
A6 2.7 TDI	140	6-Gang	Diesel	8,3	5,0	6,2	164
A6 2.7 TDI	140	multitronic, stufenlos	Diesel	8,0	5,5	6,4	169
A6 2.7 TDI quattro	140	tiptronic, 6-stufig	Diesel	9,4	5,8	7,1	189
A6 3.0 TDI quattro	176	6-Gang	Diesel	8,9	5,4	6,7	179
A6 3.0 TDI quattro	176	tiptronic, 6-stufig	Diesel	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-Gang	Super	10,2	5,9	7,5	174
A6 Avant 2.0 TFSI	125	multitronic, stufenlos	Super	10,5	6,2	7,8	181
A6 Avant 2.8 FSI	140	6-Gang	Super	12,0	6,2	8,3	194
A6 Avant 2.8 FSI	140	multitronic, stufenlos	Super	12,1	6,5	8,6	199
A6 Avant 2.8 FSI quattro	140	6-Gang	Super	12,4	6,5	8,7	204
A6 Avant 2.8 FSI	162	multitronic, stufenlos	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-Gang	Diesel	7,0	4,3	5,3	139
A6 Avant 2.0 TDI	100	multitronic, stufenlos	Diesel	7,5	5,0	5,9	155
A6 Avant 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	7,5	4,8	5,8	152
A6 Avant 2.0 TDI	125	multitronic, stufenlos	Diesel	7,4	5,0	5,9	154
A6 Avant 2.7 TDI	140	6-Gang	Diesel	8,3	5,0	6,2	164
A6 Avant 2.7 TDI	140	multitronic, stufenlos	Diesel	8,1	5,6	6,5	172
A6 Avant 2.7 TDI quattro	140	tiptronic, 6-stufig	Diesel	9,4	5,8	7,1	189
A6 Avant 3.0 TDI quattro	176	6-Gang	Diesel	8,9	5,4	6,7	179
A6 Avant 3.0 TDI quattro	176	tiptronic, 6-stufig	Diesel	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	Diesel	9,9	6,2	7,5	199
A6 allroad quattro 3.0 TDI	176	6-Gang	Diesel	9,4	5,9	7,2	189
A6 allroad quattro 3.0 TDI	176	tiptronic, 6-stufig	Diesel	9,7	6,2	7,5	199
Audi RS6 Limousine							
RS6 5.0 TFSI quattro	426	tiptronic, 6-stufig	Super	20,3	10,2	13,9	331
Audi RS6 Avant							
RS6 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	Diesel	11,3	7,8	9,1	239
Q7 3.0 TDI clean diesel quattro	176	tiptronic, 6-stufig	Diesel	11,2	7,6	8,9	234
Q7 4.2 TDI quattro	250	tiptronic, 6-stufig	Diesel	12,8	8,2	9,9	262
Audi Q7 V12 TDI quattro							
Q7 V12 TDI quattro	368	tiptronic, 6-stufig	Diesel	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	Diesel			6,6	174
A8 4.2 TDI quattro	258	tiptronic, 8-stufig	Diesel	10,2	6,1	7,6	199
Audi R8							
R8 4.2 FSI quattro	309	6-Gang	Super Plus	21,2	9,6	13,9	332
R8 4.2 FSI quattro	309	R tronic, 6-Gang	Super Plus	19,9	9,5	13,3	318
R8 5.2 FSI quattro	386	6-Gang	Super Plus	22,6	10,2	14,7	351
R8 5.2 FSI quattro	386	R tronic, 6-Gang	Super Plus	20,7	9,6	13,7	327
Audi R8 Spyder							
R8 Spyder 5.2 FSI quattro	386	6-Gang	Super Plus	22,7	10,4	14,9	356
R8 Spyder 5.2 FSI quattro	386	R tronic, 6-Gang	Super Plus	20,9	9,9	13,9	332
Lamborghini Gallardo							
Lamborghini Gallardo LP 560-4	412	6-Gang	Super Plus	22,6	10,2	14,7	351
Lamborghini Gallardo LP 560-4	412	e-gear, 6-Gang	Super Plus	20,7	9,6	13,7	325
Lamborghini Gallardo LP 560-4 Spyder	412	6-Gang	Super Plus	22,7	10,3	14,8	354
Lamborghini Gallardo LP 560-4 Spyder	412	e-gear, 6-Gang	Super Plus	20,8	9,7	13,8	330
Lamborghini Gallardo LP 570-4 Superleggera	419	6-Gang	Super Plus	22,2	10,0	14,4	344
Lamborghini Gallardo LP 570-4 Superleggera	419	e-gear, 6-Gang	Super Plus	20,4	9,4	13,5	319
Lamborghini Murciélago							
Lamborghini Murciélago LP 640	471	6-Gang	Super Plus	32,3	15,0	21,3	495
Lamborghini Murciélago LP 640	471	e-gear, 6-Gang	Super Plus	32,3	15,0	21,3	495
Lamborghini Murciélago LP 640 Roadster	471	6-Gang	Super Plus	32,3	15,0	21,3	495
Lamborghini Murciélago LP 640 Roadster	471	e-gear, 6-Gang	Super Plus	32,3	15,0	21,3	495
Lamborghini Murciélago LP 670-4 SV	493	6-Gang	Super Plus	32,0	13,7	20,6	480
Lamborghini Murciélago LP 670-4 SV	493	e-gear, 6-Gang	Super Plus	32,0	13,7	20,6	480

HERAUSGEBER: AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.; **UNTERNEHMENSKOMMUNIKATION:** 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; **REDAKTION:** Csémy Katalin, AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Hamu és Gyémánt Magazinkiadó, Ungarn, 1012 Budapest, Pálya u. 9.; **KREATIV-KONZEPTION UND GESAMT-KOORDINATION FOTOS DRUCK:** Hamu és Gyémánt Magazinkiadó - Csetényi Csaba, Krskó Tibor; **FOTOS:** AUDI AG, Fotógyár - Acsai Miklós, Benkő Sándor, Burger Barna, Imre Barnabás, Kaczúr György, Meggyesi Bálint, Miklóska Zoltán, Oláh Gergő - corbirs, getty/Europress, Farnadi Zsolt, iStockphoto, MTI, Reuters; **CHEFREDAKTEUR:** Tarpai Zoltán; **BILDREDAKTEUR:** Szabados László; **LAYOUT, DESIGN:** Hamu és Gyémánt Magazinkiadó auf Basis der Entwürfe der AUDI AG; **PLANUNGSREDAKTEUR:** Katona Gergely; **LESERREDAKTEUR:** Edda Hattebier, Kriston Orsolya; **KORREKTOR:** Dudás Márta, Edda Hattebier; **ÜBERSETZUNG:** Buda György, Szilágyi Andrea; **DRUCKEREI:** Prospektus Nyomda, Ungarn, 8200 Veszprém, Tartu u. 6.; **PRODUKTIONSMANAGER:** Horváth Ádám

