



Az a bizonyos felső polc

Van, akik megelégszenek a középső fokkal, mert azt könnyebb elérni. Van, akik ágaskodnak, de nem tudnak felnőni a feladathoz. És akik olyan lépcsőt építettek az eléréséhez, amin tudatos folyamatokkal végighaladva nap mint nap felhelyezik termékeiket a legfelső polcra.

Az Audi Hungariánál a minőség a legmagasabb szintű követelményünk. Folyamataink biztosítják, hogy hosszú távon prémium minőséget tudjunk nyújtani teljes folyamatláncunkban, melynek végső soron az eredménye egy tökéletesen működő erőforrás vagy autó. Többmárkás gyártóhelyként nemrég a 100.000 CUPRA Terramar is legördült gyártósorunkról, összességében pedig már több mint 2,5 millió autó hirdeti világszerte a győri gyár minőség iránti szenvedélyét. Eredményeink mögött egy a legkisebb részletekig kidolgozott, összehangolt rendszer működik, melynek utolsó ellenőrzéseit a járműgyári minőségbiztosítás csapata végzi. A terület munkatársa Léber János, aki izgalmas karrierugrásokkal több feladatkörben is bizonyította már nemcsak szakmai hozzáértését, hanem őszinte rajongását is.

János már 15 éve dolgozott informatikusként szakmájában, amikor úgy érezte, ez a pálya már nem tartogat kihívásokat számára. Lakhelyéhez közel esett az Audi Hungaria tesztpályája, ahol rendszeresen láthatta a vállalat tesztpilótáit munka közben, és a vágyakozása minden nappal egyre erősebb lett. Egy szép nyári napon aztán ő maga is beülhetett immár abban a bizonyos piros kabátban egy A3 Limousin volánja mögé, és figyelte minden reakcióját, zaját és viselkedését.

Miben más ez a munka, mint egy „hagyományos” autóvezetés?

A legnagyobb különbség az, hogy itt nem a közlekedés a cél, hanem a folyamatos megfigyelés és értékelés. Vezetés közben ez komoly koncentrációt és rutint igényel. Ráadásul egyszerre több autó is van a pályán, így egymásra is nagyon figyelünk, illetve külső próbaút során a forgalmi helyzetekre is.

Milyen szempontok alapján tesztelitek az autókat használat közben?

Mindig egy igényes ügyfél szemével nézzük az autót, melynek kritériumrendszerét konszernelőírások szabályozzák. Egy apró zaj vagy egy finom rezgés elsőre jelentéktelennek tűnhet, de a mindennapos használat során hamar ráterelődhet a figyelem, nem beszélve arról, ha egy funkció nem úgy működik, ahogy azt elvárnánk. Ezért minden ilyen eltérést komolyan veszünk. Az ügyfél azt várja, hogy az autó minden helyzetben megbízható, csendes (vagy bizonyos helyzetekben éppen szenvedélyesen hangos) és kiszámítható legyen. Számomra is ezt jelenti a prémium minőség: ha az autóban minden folyamat természetes, kiszámítható, a terv



szerint működik. Ha érthetően kommunikál a vezetővel, de nem terheli túl információval. Ha letisztult, kifinomult és modern a design és persze keresve sem talállok benne kifogásolhatókat.

Vannak standard tesztkörök vagy szituációk, amiket minden járműnek teljesítenie kell?

Igen, a teljes próbaút – mind a pályán, mind külső próbaúton – szigorúan standardizált. Minden típushoz részletes, többoldalas vizsgálati leírás tartozik. Ez biztosítja, hogy kollégáink ugyanazokat a vizsgálatokat, ugyanabban a sorrendben és ugyanazon az útvonalon végezzék el, így az eredmények összehasonlíthatók és objektívek maradnak.

Milyen körülményeket szimuláltok a pályán?

A pályán igyekszünk a valós használat minél több helyzetét reprodukálni. A gyorsító szakaszon két fajta aszfaltfelület van, a rázószakaszon pedig 12 különböző útfelület, így macskaköves szakasz, gyeprács, vasúti átjáró, csatornafedelek, különböző úthibák. A Győrben gyártott autók kivétel nélkül végig mennek a pályán, és célpiactól függetlenül minden márkára, így az Audi-ra és a CUPRA-ra is ugyanazok a standardok vonatkoznak. Ritkán, de előfordulnak persze extrém esetek, mindig mosolyogva emlékszem vissza egy TT Roadster tesztjére, amikor a gyári tűzoltócsapatot bevetve szimuláltunk erős esőt több köbméter vízzel elárasztva a tesztpályát.

Hogyan garantáljátok, hogy a vásárlóhoz minden esetben kifogástalan jármű kerüljön?

Minden egyes autó végigmegy a próbapálya standardizált tesztfolyamatán. Ezen felül az autók 8%-át külső próbaútra is kivisszük, ahol valós forgalmi körülmények között kapnak nagyobb terhelést. Itt az asszisztensrendszerek működését is ki tudjuk próbálni. A vizsgálataink összeállításakor törekedtünk arra, hogy a lehető legtöbb funkciót le tudjuk tesztelni, de a vizsgálati időt is alacsonyan tartjuk. Így sikerült elérni, hogy a konzernen belül nagy hatékonysággal tudjuk a leggyártott autók 100%-át vizsgálni. Fontosnak tartom még, ha az autón olyan beavatkozás történik, ami érintheti a próbaút eredményét, akkor újra visszakerül hozzánk ellenőrzésre.

Ma már nem tesztpilótaként, hanem támogató mérnökként dolgozol. Hogy néz ki egy átlagos munkanapod?

Alapvetően a járműgyárban dolgozom, ahol a nap mindig egy reggeli egyeztetéssel indul. Utána lemegyek a próbapályára, ahol a kollégákkal átbeszéljük az aktuális feladatokat és fókuszpontokat, gyakran egyeztetünk az analízises munkatársakkal is egy-egy konkrét hiba megítéléséről. A nap második felében már inkább az adatelemzés, adminisztráció és a fejlesztési munka kerül előtérbe. Én kifejezetten szeretem ezt a kettősséget. A munkakörömet gyakran színesítik forgatások, rendezvények, szakmai látogatókat is fogadunk más telephelyekről, sokan kíváncsiak a munkánkra. Annál is inkább, mert igazi benchmarknak számít a győri tesztpálya, amit folyamatosan fejlesztünk saját megoldásainkkal is.



A Győrben gyártott autók a tesztpályáról visszatérve a minőségbiztosítás másik fontos területére visszatérnek a csarnokba, ahol a végső ellenőrzés történik. Míg a gyártás során több digitális kameraállomáson, lézeres letapogatáson is keresztülmennek a járművek, addig a fényalagutakban a kifinomult emberi érzékszerveké a főszerep az ellenőrzés során. Itt dolgozik Skuba Ákos fiatal kollégánk, aki 2013-ban érkezett a minőségbiztosítás csapatába. Ákos 2018-tól már csoportvezetőként felel 13-17 fős csapata koordinációjáért, és lelkesen mesél munkája kihívásairól és szépségeiről.

Hogy jelenik meg a prémium minőség a mindennapi munkád során?

Standardizált folyamatok mentén, egységes és nagyon szigorú kritériumrendszer szerint dolgozunk, így biztosítva, hogy minden egyes autó, függetlenül attól, hogy melyik kollégám vizsgálja, ugyanazt a magas színvonalat képviseli a legapróbb részletekig. Számomra a prémium minőség a következetességet, a kompromisszummentességet jelenti.

Milyen ellenőrzéseket végeztek?

Két szakaszakaszról áll a munkánk. Miután az autók visszaérkeznek a tesztpályáról, egy 40 méter hosszú, monszunesőt imitáló kabinon haladnak át, így próbára téve a tömítettségét. Ezt követően érkeznek a Finish 1-es fényalagútba, a gyártócsarnok lámpáinál erősebben világító fényviszonyok közé. Ezen az 1-es szakaszon az esetleges felületi hibák kiszűrése történik, így a karosszéria, valamint a fényezés eltéréseit keressük. A Finish 2-es fényalagútban az autók belső terére koncentrálnak, zajokat is ellenőrzünk, a mérésekhez mérőcsillagot használunk, valamint az érzékszervi megfigyelésre, így a tapintásra is alapozunk.

Nagy hangsúlyt kapnak az érzékszervek. Mennyire számít a rutin, az egyéni tapasztalat?

Új kollégáinkat minden esetben tapasztalt mentor tanítja a kezdetekben, így 1-2 hónap után a speciális fényviszonyok között "rááll a szemre" a legkisebb eltérésekre is, a rutin idővel kialakul. A laikusok figyelmét a legtöbb esetben elkerülnék ezek a hibák, de minket a prémium minőség kötelez, arról nem is beszélve, hogy mi "tesszük az utolsó pipát" a járművek egyébként teljesen digitálisan dokumentált gyártási életútjába, hiszen utánunk már a csomagolás történik, és utaznak is a kifogástalan Audi vagy CUPRA modellek a célállomásukra.

Nem mondom, hogy nem fárasztó a folyamatos koncentráció, ezért műszakon belül 4 óránként cserélünk is szakaszakaszt egymás között.

Még mindig nagyon fiatal vagy, de már 13 éve itt dolgozol, így van rálátásod a gyártás fejlődésére. Mi változott ezalatt az idő alatt?

Felgyorsult a sor, a taktidők ennek megfelelően rövidültek. Jelenleg három műszakban, heti hatnapos munkarendben dolgozunk, naponta 813 autó gördül le a sorról, tehát műszakonként 271 jármű megy át a kezeink között. Brutális számok ezek, az Audi Hungariától elvárt és



megszokott prémium minőség pedig eközben mit sem változott, az autók ugyanazt a nekik járó figyelmet kapják mindenkitől.

Mi motivál nap mint nap a munkád során?

Nagyon szeretek szervezni, koordinálni, emberekkel foglalkozni. Minden nap változatos kihívásokkal szembesülök, amiket jól kezelek, a csapatommal is öröm és eredményes együtt dolgozni. Jelentéseket készítek, prezentálok, éltetnek az emberi kapcsolatok. Hogy a vevők gondolják-e, hogy milyen alapos minőségbiztosítási rendszer áll a prémium autójuk mögött, nem tudom. Az biztos, hogy ha gyárlátogató csoport halad el mellettünk, akkor 10-ből 10-en rácsodálkoznak és elismerően bólintanak a folyamataink alaposágára, és ez nagyon büszkévé tesz engem is.

Audi Hungaria Vállalati Kommunikáció

Lőre Péter

Telefon: +36 30 767 1265

E-Mail: peter.lore@audi.hu

www.audi.hu

Szabó Katalin

Telefon: +36 30 767 4152

E-Mail: katalin3.szabo@audi.hu



A győri székhelyű AUDI HUNGARIA Zrt. az Audi Konzern tagja, az Audi és Volkswagen Konzern központi motorszállítója. Évente közel 1,6 millió erőforrás, köztük elektromos meghajtások is készülnek a vállalatnál. Győrben gyártják az Audi Q3 és Q3 Sportback modelleket, amelyek PHEV elektromos hajtáslánccal is készülnek. Az Audi Hungaria számos alumínium karosszériaelemet szállít különböző Volkswagen konzernmárkák számára, valamint egyre jelentősebb fejlesztési tevékenységet – járműhajtás- és járműfejlesztés – folytat. A vállalat széleskörű szolgáltatásokat nyújt a teljes Volkswagen Konzern számára, első sorban az IT, beszerzés, pénzügyek és a műszaki fejlesztés területén. Az Audi Hungaria Magyarország egyik legnagyobb árbevételű vállalata, az ország legnagyobb exportőreinek egyike és a hazai járműipar legnagyobb beruházója. Az Audi Hungaria 2020 óta mérleg szerint CO₂-semlegesesen végzi tevékenységét és a régió legnagyobb munkáltatója.
