

## Az Imperator (Piëch) és az Imperium (VW-konzern)

### Útban a világegyetem felé

Témám a VW-konzern és jelenlegi helyzete. A VW világcég, ahol a szak-szervezetnek nagyobb hatalma van, mint pl. a francia cégeknél (ez már aztán valami), ráadásul üzletileg rendkívül sikeres, amit ma az autópár-óriásaira általánosságban nem lehet elmondani. Itt a szakszervezet „egy-úttal” cégtulajdonos is – ugye milyen praktikus. De ne legyünk cinikusak, mert ez a siker egyik titka.

„Rossz nyelvek” szerint amikor a VW szakszervezeti főnöke felveszi a telefont, akkor a helyi tartományi (Niedersachsen) politikai főnök már kabátban van, hogy készen álljon a találkozóra, megbeszélésre. Annak ellenére teszi ezt – vagy éppen ezért –, mert maga is a VW 20%-os részvényese. Az egész konstrukció mozgatója – ahogy illik, főleg a háttérből, a cégtulajdonos részvényes „imperátor” és kitűnő mérnök, Ferdinand Piëch. Tulajdonképpen ő határoz meg mindent, és ez nem is baj, mivel a cég azóta nagyon sikeres, amióta ő a főnök. Természetesen hivatalos tisztsége is van, de ő jóval túlmegy a hivatalos tisztsége korlátain. Gyakorlatilag egyszemélyben vezeti a konszernt. Ne tévesszen meg senkit, hogy Martin Winterkorn a „hivatalos operatív főnök”. Ő kiválóan teljesíti feladatát, jól játssza szerepét, ami abból áll, hogy Piëch háttérből érkező utasításait végrehajtja. Winterkorn úr anyagtudományokban, elsősorban fémtanban elmélyült mérnökember, aki ezen a területen kutató is volt.

A duó kiválóan működik – olyannyira, hogy mostanra mindenki felteszi a stratégikus kérdést: mi lesz, ha ez a sikeres tandem „leköszön”? Ebben az életben – szerencsére – egyszer mindenki elérkezik a saját határaihoz. Én is úgy látom: – ameddig Piëch határozza meg a konszern- és a modell-politikát, a VW-konzern biztosan sikeres marad; – addig, ameddig valaki (ez név szerint behelyettesíthető...) 100%-osan végrehajtja Piëch utasításait, a VW-konzern expandál; – ha tényleg nagy, politikai jellegű gondok „keletkeznek”, akkor a Bundeskanzler/in azonnal beszáll a repülőgépebe, és oda megy, ahová kell, és azt intézi el, amit neki el kell intéznie.

Ennyi. Tényleg csak ennyi? Na jó, a 20%-os niedersachseni részvényességet ugyan ne felejtjük, de azt sem, hogy a VW-nál az egyszerű munkae- rő nagyon megbecsült, és nem csak anyagilag.

Ez nagyon jól van így – sehol máshol nincs világosan kimondva, hogy a munkaerő és ennek know-how-ja a cég egyik legfontosabb tőkéje.

Mit tudunk még elmondani az ún. VW/Piëch módszerről? A felelős vezetők körében a bukástól való félelem dominál. Emiatt is sehol nincs olyan nagy jelentősége az informális – egymás karrierjét támogató – belső csoportoknak, mint a VW-nál. Az ember igyekszik magát ott bebiztosítani, ahol csak lehet. Maga Piëch azonban több olyan vezetői baklövést túlélt (pl. Lopez/Opel affér), ami másoknak 100-szor a fejébe került volna, de ő cégtulajdonos is, ezért sérthetetlen. Mai világos és objektív értékelés: nála jobb vezetője ennek a konszernnek nem volt, és valószínű, hogy nem is lesz. Neki van még „pluszban” egy családi alapon motivált motivációja a céggel, ami a kiváló mérnöki adottságai és jó stratégiai döntései mellett sikerének és pozíciójának fontos pillére: ez a családi „identifikáció”. Ez motiválja és különbözteti meg más konszernek főnökétől, neki nem munkája, hanem „missziója” van.

A Piëch által definiált konszern-modellpolitikát design szempontból klasszikus konzervatív stílus és korrekt konstrukció, ill. technika jellemzi. A hibátlan produkciónak, de még inkább a „quality managementnek” a szerepe ugyancsak jelentős. Meg kell azonban mondani, hogy talán egyik konszern sem fordít annyit a továbbképzésre, mint a VW.

Hogyan tovább, ha a jelenlegi vezetői duó (max. 5–10 év) „leköszön”. Ezt a lyukat betölteni nehéz lesz, ha nem lehetetlen. A történelemből tudjuk: az imperátor halálával gyakran az imperium napja is leáldozik. De meg is erősödhet.

PL

# Autótechnika

## Javítás és kereskedelem

Az autójavítás és -vizsgálat, az autógyártás, az autó- és alkatrészkereskedelelem műszaki, gazdasági szaklapja

X. évfolyam, 2012/1. szám

Alapítva: 2002.

A lap a SZAKI (alapítás 1991.), illetve a kiadó AUTÓSZAKI, Karosszéria javítás és -fényezés, AUTÓHÁZ és AUTÓSZAKI-Junior folyóiratainak jogutódja.

**HU-ISSN 1588-9858**

**Megjelenés:** havonta

Példányszám: 4000

**Kiadó és laptulajdonos:** X-Meditor Lapkiadó, Oktatás- és Rendezvényszervező Kft. 9023 Győr, Csaba u. 21.

**Felelős kiadó:** Pintér-Pétek Imre

**Szerkesztőség:** X-Meditor Kft. Autó Üzletág

(Az AOE és a MAJOSZ pártoló tagja.)

Levélcím: 9002 Győr, Pf. 156.

Telefon: 96/618-074, fax: 96/618-063.

e-mail: auto@xmeditor.hu

web: www.autotechnika.hu • www.facebook.com/autotechnika

**Főszerkesztő:** dr. Nagyszokolyai Iván (Nszi)

(nszi@xmeditor.hu). Mobil: 06-30/3488-545.

**Főszerkesztő-helyettes:** Szarka János, tel.: 96/619-069.

**Felelős szerkesztő:** Csütörtöki Tamás, tel.: 96/618-061.

**Szerkesztő:** Sándorné Tamási Rita (auto@xmeditor.hu). Tel.: 96/618-074.

### Alkötőszerkesztők:

Bagi Mihály (szakképzés), Besze Sándor (motorjavítás, diagnosztika), Bogdanovits László (járműalkatrész-gyártás), Bódi Béla (autóelektronika), Csúri György (autóelektronika, informatika), Czuni Ákos (gépjármű-elektrotechnika), dr. Emőd István (autóipari kutatás-fejlesztés, alternatív hajtások), **†Enyingi Kálmán** (anyagtechnológia), dr. Frank Tibor (irányítórendszerek), Gablini Gábor (márkakereskedelelem), dr. Gellér Józsefné (kerék, gumibroncs), Horváth Tibor (gépjármű- és motorvizsgálat), Huszti Tibor (autóvilamosság), Iharos Sándor (alkatrészkereskedelelem), Kertay Nándor (kenéstechnika), dr. Lakatosné dr. Novák Éva (EU-jogász), dr. Lakatos István (gépjárműdiagnosztika, márkakereskedelelem), dr. Lévai Zoltán (folyóirat-szerkesztés), dr. Lukács Pál (újrahasznosítás, recycling), Máthé István (motorkerékpár-technika), dr. Melegh Gábor (igazságügyi és műszaki szakértés), dr. Merétei Imre Tamás (emissziótechnika), dr. Paár István (emissziótechnika), dr. Palkovics László (menetszabályzó rendszerek), Petrók János (autós innovációk), Ponyczky László (németországi tudósító), dr. Pordán Mihály (autótechnika, -gyártás és -javítástechnológia), Spindler Tibor (autószervezet), Szalai László (dízeltechnika), Szemerédy László (kanadai tudósító) Szénási Róbert (karosszéria-javítás, szakképzés és érdekvédelem), Szilágyi Tamás (karosszéria-javítás és -fényezés), Szügyi György (marketing, kommunikáció, vállalkozásvezetés, menedzseri módszerek), dr. Zöldy Máté (motor-tüzelőanyagok).

### Marketing és reklámszervezés:

Ódor Eszter (odor.eszter@xmeditor.hu) Tel.: 96/618-064, 06-30/553-7796

### Szedészet és nyomdai előkészítés:

X-Meditor Kft., Autó Üzletág. Tördelőszerkesztő: Maár Norbert

### Nyomdai előállítás:

Palatia Nyomda és Kiadó Kft.

### Megrendelés és terjesztés:

X-Meditor Kft. (9002 Győr, Pf. 156.)

Stipsits Zsuzsanna, tel.: 96/618-067.

Előfizetési díj 2012. évre: 9 840 Ft.

Az előfizetési díj az áfát és a postaköltséget tartalmazza.

Megrendelhető a szerkesztőség címen, e-mail címen, telefonon vagy

a www.autotechnika.hu oldalon.

A kiadó a hirdetések tartalmáért felelősséget nem vállal!

Nyersanyagot nem őrzünk meg és nem küldünk vissza!

Lapunkat rendszeresen szemlézi Magyarország legnagyobb médiafigyelője az



1084 Budapest, Auróra u. 11.  
Tel.: 303-4738, Fax: 303-4744  
E-mail: marketing@observer.hu  
http://www.observer.hu