

Áttervezik a tervezést

AMERIKAI AUTÓIPAR

zésére összpontosítanak, anélkül, hogy azokat egy integrált rendszer, nevezetesen az autó részének tekintnék. Vagyis sok esetben csak a fát látják, a fákból „összeálló” erdőt nem.

Az amerikai elismerik, hogy ezen a területen a japánok jelentős előnnyel rendelkeznek. Ők nem arra törekszenek, hogy minden alkatrész maga a tökély legyen, hanem arra, hogy jól beilleszkedjék a rendszerbe. Amennyiben nem illeszkedik tökéletesen, elvégzik a szükséges – de annál nem több – módosításokat. Minden jel arra utal, hogy az amerikai autógyárak elkezdték követni a japán módszereket a minőségi és a tervezési területen is. 2000-ben a Fordnak a minőségi problémákból eredő visszarendelések, javítások stb. egymilliárd dollár nem tervezett kiadást jelentettek. Ennek jelentős csökkentésére a Ford bevezette a Six Sigma minőségbiztosítási rendszert, amelyet sikerrel alkalmazott korábban többek között a General Electric, a Motorola és az Allied Signal is. A Fordnál is azt vallják ma már, hogy egy meglévő terméknél könnyű megtalálni a problémát, de nehéz azt kiküszöbölni. Ugyanakkor egy fejlesztés alatt álló kocsinál ugyan nehéz felfedezni a problémát, viszont könnyű azt megszüntetni.

A detroiti három nagy közül tavaly a General Motors érte el a legnagyobb javulást a minőség területén. A J. D. Power and Associates évi minőségi rangsora első három helyét a



Már több éve húzódott a Chevrolet SSR bemutatása, az idei Detroiti Autószalonon azonban már a végleges változatát láthatta a közönség

Toyota, a Honda és a Nissan foglalja el. Tavaly a GM került a lista előkelő negyedik helyére. Szinte forradalmi változást jelent, hogy General Motors néhány modellje vonatkozásában egyes részek teljes dizájnját, fejlesztését nagy beszállítóira bízta. Például egyes kocsik belső terének teljes kialakítása a Lear Corp. és a Johnson Controls Inc. feladata. A GM szerint beszállítói jobban tudnak összpontosítani a minőségre, ha ők saját maguk terveznek és gyártanak integrált egységeket (például műszerfalakat, ülésrendszereket) a gépkocsik számára.

FOLYTATÁSA A 6. OLDALON

bevonják, s partnerként kezelik őket annak érdekében, hogy az alkatrészek és részegységek területén a lehető legkorábban a felszínre kerüljenek az esetleges minőségi problémák. Detroit ismét ráébredt arra, hogy a minőség nagyarányú javításának legcélravezetőbb módszere a japán példa folyamatos figyelemmel kísérése és átvétele.

Az ázsiai szigetország vezető autógyárjai az egyes modellek folyamatos továbbfejlesztésénél megtartják, és nem helyettesítik, nem tervezik újra a jól bevált és jól működő alkatrészeket és részegységeket. S miután a japán gyártók egy-egy komponenst több modellben is felhasználnak, a fejlesztésnek nem kell az állandó változtatással foglalkoznia.

A fentiekkel ellentétben az amerikai autógyártók egy-egy jármű áttervezését, továbbfejlesztését tiszta lappal, tehát újra, előlről kezdik. S tulajdonképpen ez a módszer minőségi gondokhoz vezethet. Ugyancsak problémaforrás, hogy az amerikai autógyárak túlságosan is csak a komponensek megterve-



Oly nagy sikere volt az eredetileg hadászati célokra kifejlesztett Hummernek, hogy hosszú idő után elkészült a „konszolidált” utcai változat, amely a H2 nevet kapta



Kupé és kabrió változat is készült a Pontiac Solstice-ből. Az egyelőre koncepcióautóként bemutatott sportkocsi új lökést adhat a GM kisértékbe szorított márkájának



FOLYTATÁS AZ 5. OLDALRÓL

A DaimlerChrysler válsággal küszködő amerikai üzletága számára a minőség kérdése kiemelten fontos. A cég új vezérigazgatója szerint a minőség nagyfokú javítása jelenti a 3,9 milliárd dolláros átszervezési program sarkkövét. Ennek érdekében a Chrysler járműfejlesztési folyamatában a cég szinte minden részlegének – kutatás, fejlesztés, tervezés, felszerszámozás, gyártás, marketing, értékesi-

tés stb. – munkatársai részt vesznek. Ezzel a csapatmunkával a vezérigazgató szerint elkerülhetők az utolsó pillanatban történő változtatások, amelyek a tapasztalatok szerint a legtöbb esetben vezethetnek a későbbiekben a minőségi problémákhoz.

A Chrysler azzal is fegyvelmezettebbé teszi a fejlesztési folyamatot, hogy átvette a Mercedestől az úgynevezett minőségikapu-rend-

szert. Ennek az a lényege, hogy a háromszendős új modellfejlesztési folyamatba számos ellenőrzési pontot iktatnak be. A „kapukon” csak akkor lehet átjutni, amikor egy-egy szakasz időközben felmerült problémái megnyugtató megoldást nyernek. Ezzel biztosítható, hogy a vásárlók csak ritkán és kis számban térjenek vissza minőségi problémákkal a garanciális időszakban.

A Chrysler minőségjavulást vár attól is, hogy több modelljébe azonos alkatrészeket, részegységeket épít be, s mind több komponenszt vesz át a Mercedestől.

Mindent összevetve, az amerikai autógyártók visszamennek a hetvenes évek gyökereihez, ami a japán minőséget illeti. Detroit szeretne mielőbb felzárkózni az ázsiai szigetország autógyártóinak minőségéhez, s ennek érdekében nagy ütemben tanulmányozza és veszi át azok bevált, úgynevezett legjobb gyakorlatát ezen a területen is.

GONDA GYÖRGY



Mivel a sportkocsi és a kisteherautók kelendők a piacon, így érthető, hogy a Cadillac is az extrém járművek gyártásának irányába indult el. A Cien kitérő példája ennek



Az amerikai autópárra még mindig nem jellemző a kiváló minőség, annak ellenére, hogy ma az USA-ban készült személy- és teherautók minősége minden korábbit meghalad. A Consumer Reports című szaklap statisztikái szerint a GM, a Ford és a Chrysler által gyártott minden száz kocsira 1980-ban még 105 minőségi reklamáció, 2000-ben pedig csak 23 érkezett. A kétségtelen nagy ívű javulás ellenére a Consumer Reports szerint az amerikai kocsik jelenlegi minősége az 1985. évi japának felel meg. Ezzel is magyarázható, hogy a detroiti nagy háromkocsinként 125 dollárral fordít többet garanciális javításokra, mint japán versenytársaik.



Legendás idöket idéz a Chevrolet Bel Air legújabb generációja. A formaterv jól sikerült, és a múlt felelevenítése is jó ötlet, ám a kocsis sikerét nagyban befolyásolhatja a gyártási minőség

JOGGAL MERÜL FEL a kérdés: miből adódik ez a jelentős minőségi különbség az amerikai és a japán kocsik között, hiszen az amerikai munkások nem lustábbak, nem tehetségtelenebbek, nem ügyetlenebbek, mint japán társaik. A statisztikák szerint a minőséggel kapcsolatos reklamációknak csak 15 százaléka vezethető vissza gyári, gyártási hibára. Az igazi problémát az amerikai kocsik minőségével kapcsolatban a fejlesztési folyamatban érdemes keresni: ki és hogyan tervezett, mi-

lyen gyártási folyamatokat alakítottak ki, milyen anyagokat használnak egy-egy modell, típus előállításához stb. Miközben az amerikai autógyárak igyekeznek a termelési költségeket drasztikusan csökkenteni és a minőséget javítani, egyre inkább a gyártást megelőző időszakokra összpontosítanak. Olyan japán stratégiákat vesznek át és adaptálnak az amerikai viszonyokra, amelyek nagy valószínűséggel biztosítják a kiváló minőséget. Beszélőiket például már a dizájn folyamatába is

VERSENYFUTÁS



Tar András
jegyzete

Jövő héttől Svájcra figyel a világ, hiszen március 6-tól nyit a 72. Genfi Autószalon, a földkerekség legjelentősebb tavaszi járműipari seregszemléje. A nagy benzingözös találkozó számára soha találobb jelmondatot nem agyaltak ki, mint most. A szlogen így hangzik: Genf a mobilitás találkozóhelye. Valóban itt rendezik mindenki, aki számít. Tervezők, gyártók kereskedők, szakmai megszállottak, no és persze maguk a főszereplők, a négykerekek. A bennfentesek azt szokták mondani, hogy mindig Genfben dördül el a startpisztoly, itt veszi kezdetét a nagy versenyfutás, ami természetesen mindig a következő svájci randevúig tart. Igaz is, meg nem is, hiszen a valóság évről évre rácaffol eme bölcsességre. Idén például a legjelentősebb európai autógyártók már a januári detroiti szalonon kitegettek a maguk kártyáit, amelyik cég pedig piaci érdeklődés híján nem jutott el Amerikába, az az elmúlt hetekben itt, az öreg kontinensen tárta a világ elé a 2002-es újdonságokat. Mintha semmit nem akarnának a véletlenre bízni. Isten ments, nehogy belemosódjék a szenzációs szánt modellt a genfi áradatba, kerül, amibe kerül, inkább bemutatjuk külön, fényes attrakció keretében. Így tett például a Seat, amikor Gibraltár környékére invitálta az új Ibiza iránt érdeklődőket, vagy a Skoda, amely a ködös Prága helyett a napfényes Sevilában prezentálta Suberb nevű luxusautóját. No és a Ford se akart kockáztatni. Ők az új Fiesta tesztvezetésére trombitálták össze a szakcsajtót ugyanúgy, mint az alfások, akik a ráncfelvarráson átesett 156-osokat tárták a világ elé. A sornak persze ezzel közel sincs vége, hiszen Genfet megelőzően teszteltették az új 4x4-es Volvo S60-ast, a Citroën C3-ast, a Renault VelSatist, a Mercedes megújult E osztályját, vagy a BMW hosszított karosszériás 7-es luxuskocsiját. A verseny tehát elindult, de azért maradt szenzáció a tőparti konferenciaváros számára is. Az előzetes hírek szerint csaknem ötven világújdonságról hivatalosan itt rántják le a leplet, a közönség pedig először áhítozhat szabadon a vágy titokzatos tárgyai után.

autószalon

Felelős szerkesztő:

Művészeti vezető:

Tervezőszerkesztő:

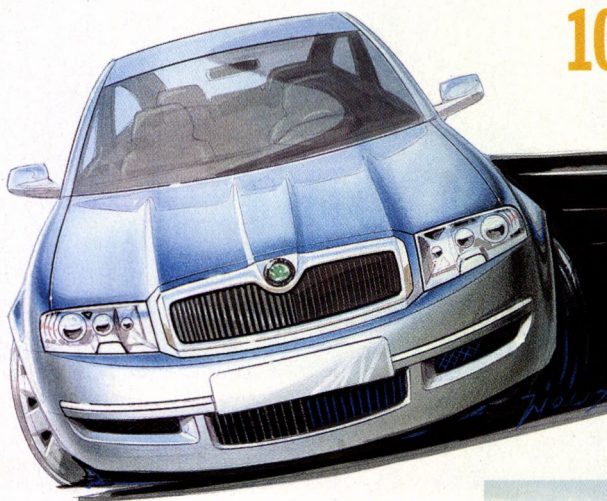
Fotó archív:

Kiadja:

A Magyar Hírlap
magazinja
Tar András
Lovasi Eszter
Salát Zalán Péter
Európa Mobil
Magyar Hírlap Könyv-
és Lapkiadó Rt.
1145 Budapest,
Szugló u. 14.
Telefon: 470-1100
Felelős kiadó: Christoph Tonini
Nyomja: Révai Nyomda Kft.

Áttervezik a tervezést 4

Az USA autóiparára még mindig nem jellemző a kiváló minőség, annak ellenére, hogy ma az ott készült személy- és teherautók minden korábbinál jobbak. A kétségtelen nagy ívű javulás ellenére az amerikai kocsik jelenlegi minősége az 1985. évi japán szintnek felel meg.



10 A Skoda óriás lett

Az immár százszázalékos VW-tulajdonban működő Skoda autógyár leporolta a dicső múltat, és elkészítette első luxuskocsiját. A hagyománytiszteltből Superbnek elnevezett 4,8 méteres limuzint minden idők legtokéletebb és legnagyobb Skodájának tartják.

Medinától a Szaharáig 12

Az arab világ legnyugatibb országának számító Marokkó a fantasztikus ellentétek földje. Casablanca talán a híres filmnek köszönhetően olyan, mintha csak éppen leszorult volna Európa térképéről, igazi kozmopolita nagyváros, a sivatag kapujában elhelyezkedő Marrakech viszont az ősi berber-arab világ mementója.



21 MH-teszt: Lexus LS 430

Tíz évvel ezelőtt a Toyota exkluzív kocsikat előállító önálló márkája, a Lexus új normákat szabott a kifinomultság, a gyártási minőség, a tartósság, az utazási komfort és az élettartam terén. A folytatást a tavaly megjelent LS 430-as jelenti.

TOVÁBBI AJÁNLATAINK: Luxusautó a Lanciától ■ Megnőtt a Ford Fiesta ■ Itt az új E-Mercedes ■ Igazi terepjáró a Volvótól ■ Sportosabb Jaguarok ■ A hónap autása...