

TATROVÁK



*** Dakar 2019**

str. 4

*** T141 ve sbírce**

str. 5

*** Rozhovor s novým
španělským dealerem**

str. 9

Vážení tatrováci,

Jak jste již byli informováni na setkání s majiteli 30. 10. 2018, byl jsem požádán o dočasné převzetí řízení TATRA TRUCKS z pozice generálního ředitele. Mým úkolem je stabilizovat situaci ve společnosti, nastavit procesní stránku řízení minimálně na úroveň, ve které fungovala na přelomu let 2015/2016, a připravit podmínky pro nástup nového stabilního generálního ředitele. I následně napomoci celému týmu vedení formou jakéhosi mentoringu k tomu, aby nedošlo k opakování destabilizace tým, že se neodůvodněně přestanou dodržovat fungující postupy a namísto potřebného vylepšování slabých míst dojde k diskontinuitě v oblastech dobře fungujících a k obecnému poklesu vnitrofiremní disciplíny ve spolupráci mezi týmy i jednotlivci.

Jak již bylo na setkání řečeno, toto mé angažmá nebylo dopředu plánováno, nicméně k mé profesi interim manažera patří i nutnost reagovat na podobné situace promptně. Proto jsme s kolegy Václavem Korcanem a Ivou Hovadovou ihned poté, co jsme dokončili projekt týkající se jiných strojírenských podniků, mohli od počátku prosince začít spolupráci s TATRA TRUCKS.

Nicméně tomu předcházely ještě jiné události. Již na jaře nás požádali Jaroslav Strnad a René Matera o provedení jakési analýzy, auditu toho, jak se situace v TATRA TRUCKS vyvíjí a zejména proč se nevyvíjí směrem, který by byl jak pro ně, tak věřím i pro většinu tatrováků uspokojivý. Naše závěry a doporučení jsme rozdělili do čtyř kapitol, přičemž každá z těchto kapitol je symbolizována jedním ozubeným kolem. Tato symbolika není použita proto, že jsme strojaři, ale spočívá v tom, že TATRA TRUCKS je poměrně složitě fungující soustrojí, které může fungovat dobře jen za předpokladu, že ozubená kola do sebe dobře zapadají, mají shodné moduly a jsou neustále dostatečně promazávána. Porucha jakéhokoli jednoho zubu v soukolí pak způsobuje špatnou funkci soustrojí jako celku. Za těmi jednotlivými zuby si lze představit jednotlivé procesy, činnosti uvnitř firmy, jednotlivé týmy, které spolu musí dobře a těsně spolupracovat. Aby soukolí dobře vykonávalo svoji činnost, tak je povinností majitelů a manažerů o ozubení dobře pečovat



asprávně jej promazávat.

První kapitola je věnována strategii, cílům a úkolům. Tedy kam směřujeme a zejména proč. Já bych to asi takhle shrnul: „Žít a jak to líbí“ a jak to podnikům prospěje. Podniky proto otevřely, aby se mohly rozvíjet, a proto je důležité, aby se mohly rozvíjet i v jiných oblastech, než je výroba. Výsledkem analýzy v průběhu posledních tří let je, že výstřední a neobvyklé řešení v oblasti obchodu a marketingu se objevují, ale jejich implementace je bez potíží. Produkty jsou kvalitní a konkurenci v evropském i světovém měřítku. Výraznějším problémem relativně nedávno byla potřeba v provozu a v údržbě. Všechny tyto problémy byly řešeny a nyní je firma v dobré podobě.

Zkouška byla, že firma byla schopna být podpořena a rozvíjena. Některými argumenty a pružnou organizací a potřebou v provozu a v údržbě. Všechny tyto problémy byly řešeny a nyní je firma v dobré podobě. Zkouška byla, že firma byla schopna být podpořena a rozvíjena. Některými argumenty a pružnou organizací a potřebou v provozu a v údržbě. Všechny tyto problémy byly řešeny a nyní je firma v dobré podobě.

Im Tatrawerk lief in der letzten Zeit nicht alles nach Wunsch und zwar mit nur auf der Produktionsebene, sondern auch personell... Darum wurde Anfangs Jahr 2018 von Hr. Matera und Strnad eine Art Audit veranlasst. Auf Grund der Ergebnisse, musste man handeln und so wurde mit der Aufgabe einer Konsolidierung der global erprobte Manager-Troubleshooter Hr. Petr Karásek betraut.

že v případě strojů a výrobků podobných našim, produktově marketingové zadání společně s konstrukcí ovlivňuje až 80% nákladů na daný výrobek. Proto je plánováno vyčlenění části současného technického úseku do útvaru vývojové konstrukce, která bude mít za cíl významné inovace a zejména systematické snižování nákladů. Věřím, že se najde dost konstruktérů i technologů, kteří tuto hozenou rukavici zvednou a přinesou nové nápady, postupy, řešení, která nejen že splní technické požadavky na provoz, ale také zlepší konkurenční postavení našich výrobků nižšími cenami a vyšší systémovou kvalitou. Tato práce nemůže ležet jen na jednotlivcích, ale jde o týmovou spolupráci, nekonečné hodiny diskusí, brainstormingů, pokusů, zkoušek a hledání optimálních řešení. Jen neustálými ekonomicky opodstatněnými inovacemi můžeme zajistit udržitelnou budoucnost této firmy.

S cíli a úkoly souvisí i plánování. V současné době se zpracovává roční budget tak, aby byl, pokud možno, co nejvíce realistický. Itak nebudeme fixně směřovat na jedno konečné číslo ročního prodeje/výroby, ale cílem je pružně měnit vurčitých rozumných mezích výkonost realizační části firmy (sériová konstrukce → rozpis → technologie → operativní nákup → logistika → výroba → expedice apod.) tak, aby se v každém okamžiku optimálně využily všechny realistické obchodní příležitosti. Tedy podnik by měl být řízen namísto pevného ročního plánu tzv. tahem obchodu. Může se tedy stát, že se v kvartálních intervalech bude roční budget pružně podle obchodních perspektiv určitým způsobem upravovat.

Opuštíme plánování výroby (odvádění apod.) po měsících, protože s sebou přinášelo jen stres a shon před koncem měsíce

Tahač do sbírky

Poznenáhlu a pomaličku, ale utěšeně, se rozrůstá nová sbírka nákladních a užitkových vozidel TATRA. I když se to nezdá, čas neúprosně plyne a projekt nového továrního muzea nabývá na reálných tvarech. Jedním ze základních předpokladů jeho úspěšné realizace je existence sbírky historických vozidel připravené k vystavení.

Samozřejmě, není žádným tajemstvím, že dlouhodobě existuje krásná sbírka osobních, závodních, sportovních a jiných (včetně nákladních a užitkových) vozidel NW a TATRA, kterou ostatně můžeme všichni zhlédnout v Technickém muzeu Tatra. Stejně tak však jako vzniká nové tovární muzeum nákladních a užitkových vozidel TATRA, byla založena a roste sbírka vozidel, která budou tvořit páteř právě této expozice. Základem jsou původní exponáty nákladních a užitkových vozidel, které z prostorových důvodů již nebylo možné prezentovat v Technickém muzeu Tatra a v roce 2016 zakoupená sbírka sedmdesáti vozidel od soukromého sběratele pana Hlacha (HLA/016-07-15/424016).

V roce 2017 doplnil nově budovanou sbírku pečlivě rekonstruovaný vůz TATRA 815 VE „Ostrý-II“ z roku 1985, který je jedním ze dvou prvních dakarských speciálů naší značky. V letošním roce přibyl krásný exponát tahače nadrozměrných nákladů TATRA 141.

Do NDR a zase zpět

Koncentrací, cílenou renovací a rozmyšleným doplňováním vzniká fond sbírkových předmětů, který tematicky doplní



expozici stávající muzea. Bude tvořit přirozený můstek mezi Technickým muzeem a nově vznikající sbírkou. Naše sbírka se tedy rozrůstá a bude obsahovat více vozidel.

Nebst einer Sammlung von PKW und Rennwagen, besitzt Tatratrucks seit 2016 eine neu erworbene Sammlung von ca. 70 LKW, 2017 kam in die Sammlung der originale T 815 VE "Scharf II" vom 1985, der Dakar fuhr. Heuer kommt dazu eben eingetroffener Schläpper T 141, der drei Dekaden in der DDR diente.

nebyl vystaven každodennímu pracovnímu shonu, ale rozhodně nestál jen v „ga-

ráži“, připraven kobčasně vyjíždě na sraz automobilových veteránů. Majitel využíval jeho původních schopností k transportu nadrozměrných nákladů vztahujících se samozřejmě především k jeho hobbytické činnosti. Jeho posledním dopravním počinem byl v létě letošního roku realizovaný převoz parolodě Arno z Drážďan do Pirny a její umístění na řeku Labe.

V sobotu 24. 11. 2018 jsme v Německu, kousek od českých hranic, naložili T 141 na těžký návěs silniční soupravy firmy Martin Kozyk a vyrazili z okolí Drážďan zpět do Kopřivnice. Po zastavení a nezbytné „technologické“ přestávce přibyla na konci listopadu T 141 do areálu naší společnosti TATRA TRUCKS a.s. v Kopřivnici. V současnosti je uložena v depozitáři a čeká na svoji první velkou chvíli, aby se nám všem mohla představit v plné kráse a provozu.

Milan Olšanský



Před 87 lety... První africké dobrodružství

Při slovech - expedice, Afrika, automobil - většině česky a slovensky mluvících občanů maně vytane na mysli náš vůz TATRA. Hůře se již hledají jména cestovatelů.

Běžně se vybaví populární dvojice inženýrů z padesátých let, pan Hanzelka a pan Zikmund. Faktem ovšem zůstává, že první pionýrské cesty po Africe s vozem značky TATRA uskutečnili mrákotínský akademický sochař František Vladimír Foit (mimochodem prastrýc mé ženy Ivony) a honorární spolupracovník Národního muzea v Praze Dr. Jiří Baum.

Zatímco Dr. Baum zůstal v paměti národa jako úspěšný a významný světoběžník takový, jaký ve skutečnosti byl, sochař Foit se řízením osudu a odpovědných činitelů propadl časem do hlubin zapomnění. Vždyť více jak třetinu svého tvůrčího života prožil v Afrických dálavách (tehdy již svozem TATRA 57b). Narodil se na přelomu století v roce 1900 v Táboře. Dětství a mládické roky strávil v Doupi u Telči.

Rodina Foitova byla několik generací široko daleko známa příslušností k nejlepším uměleckým kameníkům. Usazení v mrákotínské vysoké škole s velkým moravským vysvětlivkami a velkými pracemi hranice Československa a vyzdělání v Telči na odborné katedře. V rozšířování akademii v Drážďanech a v Mekce našel své celkové směřování. Museé v transu a vlivně slovenské logické v Praze afrických

**Erstes Afrika-
Abenteuer fand
1931 statt. Zwei
ungleiche
Partner,
Bildhauer Folt
und Dr. Baum
fuhren nach
Afrika und
überquerten das
Kontinent auf der
Nord-Südachse,
bis nach
Kapstadt.**

Z Prahy do Kapského města

V roce 1931 tedy podnikl se svým přítelem Dr. Jiřím Baumem a s dvouválcovou Tatro 12 studijní cestu napříč Afrikou.

Z Alexandrie do Kapského města s nákladem přes 1060 kg soch a botanicko-zoologických sběrů. V době, kdy v Africe prakticky ještě z 90 % neexistovaly žádné cesty upravené pro automobily. Sledovali tedy pouze vyježděné pisty, bez servisu, bez skladů pohonných hmot a bez hotelů. V Egyptě studovali historické památky. Pokračovali přes Chartúm do anglického Súdánu a do Konga, kde mistr Foit modeloval domorodé obyvatele. Navštívili kraje, kam noha Evropana nikdy předtím nevnikla. Projeli rovníkovou část Afriky, zastavili se u Viktoriinih vodopádů, přešli Jižní Rhodésii a Transvaal. Prožívali mnohá dobrodružství, zapadali až po nápravy do hlubokého písku, brodili se potoky a museli se vyhýbat stepním požárům.

Cestovali za takových teplot, že nebylo radno opustit vůz a vydat se všanc žhavým slunečním paprskům. Po návratu z Kapského Města, kam dorazili ještě téhož roku, potvrdili skutečnost, že vzduchem přímo chlazený motor má v Africe řadu výhod. Jedinou závadu, kterou po cestě měli, byl o kámen utržený tlumič



Další Tatra do Dakaru

Již jsme si zvykli, že od roku 2009 pravidelně, hned na začátku měsíce ledna, vyrazí účastníci rallye Africa Eco Race ve stopách původního afrického Dakaru z Evropy do stejnojmenného hlavního města Senegalu.

Zvykli jsme si také, že pravidelně v této soutěži zaznamenává vynikající výsledky Ing. Tomáš Tomeček se soutěžním speciálem, kterému se poprávu přezdívá 100 % TATRA. Nejinak tomu bude i v roce 2019.

Poslední rok pro Tatrováky byl opět figurálně úspěšný, když posádka Ing. Tomáše Tomečka a Petra Čapky dokázala, že s Tatra T 815 lze vyhrát i druhou etapu. I když se zde ještě můžeme dočkat, že opět se stane Tatra T 815.

Als Zweiter hat sich Petr Čapka mit seinem Team angemeldet. Capka erfüllt sich damit seinen Bubenraum, nachdem er einen echten Dakar Tatra T 815 des Brasilianers de Azeveda gerettet und wieder aufgebaut hat.

Když v roce 1992 vyhrál vědomostní soutěž o Tatře, posunul se na cestě k naplnění svého snu. Díky panu Otovi Měřínskému měl možnost dostat se blíže k dakarským tatrovákům. Od roku 1995



se staral o polep soutěžních továrních Tater reklamou a nápisy. V roce 2007 vyrazil na svůj první Dakar jako mechanik vozu, s nímž Aleš Loprais a Petr Gilar získali třetí místo v konečné klasifikaci kamionů - mimochodem je to poslední umístění vozů Tatra na konečných stupních vítězů slavné Rallye Dakar.

Na Dakaru byl Petr Čapka ještě jednou, a to s Tomášem Tomečkem v roce 2010. V letech 2011, 2012, 2013 a 2016 působil ve funkci šéfmekanika pro Tomáše Tomečka na Africa Eco Race a v roce 2017 si „stříhl“ roli mechanika v týmu Aleše Lopraise na Silk Way Rallye.

V roce 2018 se mu podařilo sehnat dostatek prostředků, aby mohl s vlastním týmem ČAPKA Rallyesport podat přihlášku na Africa Eco Race 2019, který absolvuje poprvé, konečně (!), za volantem svého dakarského speciálu T 815-2TOR45 4x4,1 VK, se Zdeňkem Vodou na sedadle navigátora a startovním číslem 406. Pojedou sami, jen ve dvou, bez asistenčního kamionu. Vše potřebné si povevou s sebou. Jde o jistý návrat k původním myšlenkám Thieryho Sabina, zakladatele Rallye Dakar, stejně jako je to preambulí celé soutěže.

Cílem je dojet k Růžovému jezeru a znovu prokázat, že TATRA, se vzduchem přímo chlazeným motorem originální konstrukce a podvozkem tzv. „tatrovácké koncepce vozidla“, je nejen v afrických terénech velmi kvalitní a spolehlivé auto.

Držme palce Petru Čapkově a všem, kterým se splnil klukovský sen, ať si mohou říci, že byl i tou pověstnou třešničkou na dortu. Jak bude sladká, to již musíme nechat na nich samotných.

Africa Eco Race 2019 (12 etap, více než 6000 km)

1. 1. Nador - La Momie
2. 1. La Momie - Agdal
3. 1. Agdal - Assa
4. 1. Oued Draa - Fort Chacal
5. 1. Fort Chacal - Daklha
6. 1. volný den v Daklha
7. 1. Daklha - Chami
8. 1. Chami - Gare du Nord
9. 1. Chami - Amodjar
10. 1. Amodjar - Amodjar
11. 1. Amodjar - Akjoujt
12. 1. Akjoujt - San Louis
13. 1. San Louis - Dakar

Milan Olšanský

