

# TATROVÁK



**\* Štěstí je vrtkavé**

**str. 4**

**\* „Jen“ nosná roura**

**str. 10**

**\* Nová organizační struktura  
Úseku kvality**

**str. 13**

# Před 90 lety... TATRA 25 přesvědčila!

V roce 1928 se stal třínápravový dělostřelecký „traktor“ Tatra 25 typickým zosobněním moderního kolového armádního tahače.

Tři roky předtím vypsalo Ministerstvo národní obrany Československa soutěž na d

vě ozna  
a houfni

V Tat  
vývojem  
třínápra  
cího z ji  
ních aut  
koncept  
struktér  
systému.

Shledán podvozek nového vozu ze sériových agregátů. V rámci udržení efektivity výroby prototypu byl použit

čtyřválcový motor převzatý z typu T 23. Vůz tak dostal typicky krátkou přední kapotu, pro níž se mu okamžitě začalo přezdívat Bulldog. Užitečná hmotnost vozu se pohybovala na úrovni 4 t a jeho tažná síla odpovídala zhruba 7,5 t. Pro zvýšení průchodnosti těžkým terénem bylo možno nasadit na kola zadních ná-



**1928 überzeugte der T 25 die Armeeführung und wurde zum Kanonen-Traktor. Einzig die Motorleistung wurde bemängelt, daraufhin wurde der 4 Zyl. umgearbeitet und leistete 120 PS.**

**T 25 ging in Serie erst 1933 - 1934.**

**Es wurden 28 Wagen, mit leicht reduzierter Leistung, ausgerüstet mit einer starken Seilwinde, hergestellt.**

ilérní pl  
inily svůj

la dopl  
kže řidič  
ch stup  
du vzad.  
n, u nějž  
t bez po-



no vojenského dělostřeleckého tahače.

## Změny pro sérii

Jediná výtka mířila k použitému motoru, zástupci armády si představovali vyšší výkon. V Tatře tedy zakonstrovali do dalších vozů T 25 šestiválcový kapalinou chlazený vznětový motor (12,208 l, 120 mm x 180 mm), který disponoval maximálním výkonem na hranici 88 kW/120 k. Výkon motoru tak narostl oproti původnímu prototypu o 33 kW/45 k. Protože však šestiválec byl podstatně delší,

užití mady.

V roce 1926 byla T 25 vyrobena pouze v jednom jediném exempláři. Malosériová výroba se rozběhla až v letech 1933 a 1934, kdy během následujících dvaceti čtyř měsíců sjelo z linky dalších dvacet osm tahačů T 25. Dalším drobným rozdílem oproti prototypu byl o 5 mm snížený zdvih motoru (v sériové výrobě 120 mm x 175 mm) a tím pádem též mírně snížený maximální výkon na 81 kW/110 k.

**Milan Olšanský**

## Zasloužilý Tatrovák

Na konci ledna již tradičně proběhlo slavnostní předávání ocenění Zasloužilého Tatrováka, které se jednou za čtvrt roku předává našim loajálními zaměstnancům.

Toto ocenění přísluší našim kolegům a kolegyním, kteří v naší společnosti od-

pracovali více než 15 let. Druhou kategorií v rámci oceňovaných pak tvoří naši zaměstnanci, kteří dosáhli krásného životního jubilea - 50 či 60 let, případně již odcházejí do důchodu, taktéž za splnění podmínky odpracování více než 15 let. Slavnostního předávání se přímo zúčastnil generální ředitel pan Radek Strouhal, který s předsedou ZO OS KOVO panem Jiřím Krutílkem společně tato oceně-

ní předávali. Po ukončení oficiální části programu bylo pro účastníky připraveno bohaté občerstvení a probíhala také zajímavá diskuze, týkající se zejména témat spojených s budoucností naší společnosti. Všem oceněným ještě jednou velmi děkujeme, nejen za jejich skvělou dosavadní práci, ale také za jejich přístup a loajalitu k naší firmě.

**Zuzana Kleinová**



# Produktové školení TATRA

**Ve spolupráci se servisní školou pro vás od nového roku v pravidelných termínech organizujeme produktové školení.**

Toto školení je primárně určeno našim nově nastupujícím zaměstnancům, ale také těm, kteří mají zájem si rozšířit své

znalosti týkající se našich produktů.

Instruktoři servisní školy účastníky provedou přes historické milníky naší společnosti, jednotlivými specifiky výrobních řad až po fungování poprodejních služeb. Kromě teoretického výkladu je pro účastníky tohoto školení připravena i prohlídka praktických učeben, ve které školitelé na detailních modelech blíže vy-

světlují fungování jednotlivých součástí automobilu. Pro ty z vás, ve kterých jsme vzbudili zájem a rádi by se na toto školení přihlásili, můžete k tomu využít novou aplikaci sloužící k přihlašování se i na další interní školení, které v tomto roce nabízíme. Aplikaci naleznete na intranetu pod oddělením personalistiky.

**Zuzana Kleinová**



**Tatra bietet Schulungen für neue Service-Angestellte, wie auch bereits Beschäftigte, die sich weiterbilden wollen**



**Do týmu projektu AGÁTA hledáme zájemce z řad interních zaměstnanců, kteří by měli chuť intenzívně spolupracovat na projektu výstavby nového výrobního závodu v Saudské Arábii.**

## **Jedná**

- TECH
- TECHNOLOG OHRAŇOVÁNÍ A PÁLENÍ
- TECHNOLOG MONTÁŽE VOZIDEL

## **Požadavky a předpoklady:**

- Technické myšlení a znalosti našich produktů
- Ochota cestovat a působit v zahraničí
- Základy angličtiny

**Pokud máte o tuto atraktivní příležitost zájem, ozvěte se Šárce Hermanové na personální oddělení. Kontakt: 774 819 778, 556 492 494, sarka.hermanova@tatra.cz**

**Tatra sucht möglichst aus eigenen Reihen Monteure; die bereit wären in Saudi Arabien für Tatra zu arbeiten**

**DÁL**



**I V KARIÉŘE**

# Štěstí je vrtkavé

Řeklo a napsalo se o něm již mnoho. Všichni jistě také známe tu pohádku „Rozum a štěstí“. V podání K. J. Erbena vychází její závěr úspěšně právě pro něj. Ano, pro štěstí. A tak to vypadá, že bez něj to vlastně ani nejde. Ostatně, o tom, co to znamená, mít ho, a nebo ne, by mohl vyprávět například náš dlouhodobě nejlepší český dakarista a jednička týmu TATRA Buggyra Racing Martin Kolomý. Také letos držel hrdě vztyčený prapor naší automobilky TATRA a bojoval až do konce. Přes všechny překážky dovedl svůj speciál TATRA Phoenix G3 až do cíle čtyřicátého ročníku nejtěžší soutěže na světě, rallye Dakar. Měl štěstí a nebo mu naop:

Čtyřnultost váš, m  
Tak j  
to, že  
TATRA  
vším p  
nět ty  
špičkov  
jsme s  
speciál

a solidně se umístily. Dva vozy ze dvou nasazených to zvládly, tedy stoprocentní úspěšnost. To se nedá říci o většině naší konkurence. Téměř každý tým letos zaplatil Dakar „ztrátou“ jednoho nebo více vozů. Pověstně těžké etapy si



zkrátka vybraly svoji daň. Nebo, chceš-li to slyšet jinak: někteří měli méně štěstí.

**Takže Dakar opět dostal své pověsti**

V soutěži jedu od začátku do konce s ambicí vítězit. Když se vyskytnou překážky, je to pro mě výzva - je překonávat. A to

**Martin Kolomny berichtet über seine Teilnahme am 40. Dakar mit dem Phoenix G3. Alle hatten technische Probleme, jeder Hat etwas Glück gebraucht, dass er überhaupt ins Ziel kam. Kolomy hatte Glück, sowie auch der zweite Tatra - die meisten anderen Teams haben mindestens einen Wagen "verloren". Unglaublich, dass man in solchen Bedingungen zweimal die Hinterachse wechseln kann. Andere haben mehrmals die Kühler repariert. Kenntniss der Technik hat Kolomy ins Ziel gebracht. Viermal von 11 Etappen landete er auf dem Treppchen.**

Měl jsi nějaké krize v soutěži? Musel ses za volantem přemlouvat?

Já žádné krize nemám. Jsem životní optimista a to štěstí mám také v tom, že mohu dělat to, co mě opravdu baví.

byla  
ítce,  
z toho usil v nejlepší petce a ve čtyřech případech dokonce na stupních vítězů. Co chybělo k lepšímu konečnému výsledku?

Možná právě jen kousek toho štěstí. Ve třetí a v poslední etapě nás trochu



pozlobila technika. Ale to se stalo během soutěže i všem ostatním. Preventivně či operativně všichni měnili celé konstrukční sestavy vozidel, opravovalo se. Prakticky každý to někde na trati „položil“. Rozbílžela se auta. Například v předposlední etapě měly všechny zbylé Kamazy obrovské problémy, s rozbitými chladiči, s převodovkou. My jsme také spravovali jak na trati, tak v bivacích. Vyměnili jsme dvakrát zadní nápravu, měli jsme nějaké další drobné problémy, ale pořád jsme jeli a pořád dobře. Jen ti, co skončili nakonec před námi, měli zkrátka o něco víc štěstíčka. Je to paradoxní, v drtivé většině etap jsme jeli skvělé výsledky. Ty dvě, ve kterých by nám pomohlo, kdybychom měli více štěstí, ty nás zkrátka v konečném účtování srazily.

**Je možné v ostré etapě za volantem kalkulovat a spekulovat na to, že byt to není první místo, tak jsi třeba pořád ještě na stupních vítězů?**

Je obrovský rozdíl mezi tím, zda jedeš na vítězství či především na dojetí do cíle. Rozdíly v čase jsou malé, ale v tom, jak dostane zabrat technika, jak z ní i ze sebe vyždímáš maximum, a někdy i trochu víc, to je propastný rozdíl. Těžko se to vysvětluje, ale například byt jedeš ty největší a nejsložitější duny, pořád je to terén, který je k technice vlastně příznivý. Pak ale přijde řečiště s kameny jak kopací míče. Musíš si vybrat – buď na jistotu nebo na vítězství. Já



v takových podmínkách ženu Tatra stočtyřicátkou, to je maximální povolená rychlost, a vím, že můžu, protože to Tatra zvládne. Ano, sem tam některou terénní překážku „prodáš“, ale jen proto, abys byl na té další ještě rychlejší. Nedovedu si představit, že bych ztratil takovou soutěž, jako je Dakar, třeba o minutu. A přesto, tři etapy před koncem dělila prvního a druhého v průběžné klasifikaci jen jediná sekunda! Celou soutěž jeli oba dva na ostří nože. V následující etapě ten první ze soutěže v důsledku kolapsu techniky odstoupil! Také mu chyběl ten pověstný kousek štěstí.

**Budeš tedy příště čekat na větší díl štěstí?**

Ne, tak to není. Sám nejlépe víš, že „štěstí přeje připraveným“. Navíc je vrtkavé, nelze si ho naordinovat, nelze si ho kupit, nelze ho přidělit. Můžeš se na něj jen připravit. Takže již teď pracujeme na tom, abychom byli příště na Dakaru lepší. Techniku máme jedinečnou, díky za ní všem tatrovákům, těm, kteří ji vymysleli, zkonstruovali a vyrobili. Za všechny cítím zdravou odpovědnost. Za Tatra, za tatrováky!

Děkuji za rozhovor  
**Milan Olšanský**



# Informace z TATRA METALURGIE a.s.

**METALURGIE**

## Kvalita v roce 2017

V tuto chvíli máme již sečtena všechna čísla nákladů za nekvalitu a můžeme se tedy podívat na naše kvalitativní úspěchy či neúspěchy v loňském roce.

V první řadě je nutné připomenout, že pro rok 2017 byly stanoveny limity nekvality jako procentuální náklad na nekvalitu k tržbám výrobní povahy. Lidsky řečeno, za naše zmetky jsme si stanovili maximální náklady ve výši **2,00 % z tr-**

**Konečný výsledek roku 2017: za společnost 1,97 % (splněno), kovárna 0,49 % (splněno), slévárna 3,28 % (nesplněno).**

Rozhodně je však potřebné vnímat, že se nejedná pouze o nějaká procenta, ale konkrétní finanční ztráty, které mohly být využity účelněji ve prospěch nás všech. Všichni si umíme představit, jak bychom uměli jinak využít více než **dva miliony za ztráty za nekvalitu na kovárně nebo necelých 20 milionů ztrát za nekvalitu ze slévárny.** Bohužel pro-



**společnost 1,98 %, kovárna 0,65 %, slévárna 3,14 %.**

Je však naším společným cílem, aby

**Tatra investiert in Entwicklung und vergrößert die Produktion und sucht deshalb ständig neue Mitarbeiter. Für eine Empfehlung zahlt sie den Vermittlern eine Prämie von 9000 Kronen.**

**Diese Motivation hat sich schon ausgezahlt, sagt der Personalchef.**

## Devítitisícová odměna za doporučení funguje

Na konci roku 2016 jsme začali zkušebně odměňovat naše zaměstnance za doporučení vhodného uchazeče na volné místo.

Z celkových 60 doporučených uchazečů jsme si vybrali a nakonec i přijali přesnou polovinu, tzn. 30 nových za-

městnanců. A protože s doporučenými zaměstnanci máme lepší zkušenosti, co se týče kvalifikace, pracovní morálky, stability atd., rozhodli jsme se pro další období (byť v částečně pozměněné podobě) s tímto nástrojem na podporu nábory pokračovat.

**Ladislav Drozd,**  
*manažer personalistiky*



## Blahopřejeme jubilantům

V měsíci únoru jsme v naší společnosti ocenili dlouholetou poctivou práci našich zaměstnanců.

U příležitosti významného životního jubilea byli odměněni a vyznamenáni

titulem „Zasloužilý tatrovák“ pánové Stanislav Raška, zaměstnanec tavrny slévárny, Petr Vystavěl a Zdeněk Špaček, oba dlouholetí zaměstnanci cidírny, pan Josef Jurečka, který pracuje na dřevomodelárně, a pan Vlastimil Kresta, zaměstnanec šrotového hospodářství slévárny.

Všem oceněným ještě jednou gratulujeme, přejeme jim hodně štěstí, zdraví a životního optimismu, zároveň jim děkujeme za jejich dlouhodobou přízeň naší firmě.

**Pavel Svoreň, generální ředitel,**  
**a Libor Merta, místopředseda odborů**

# BENEFIT PLUS

**Jak jste již mnozí zaznamenali, během ledna došlo k připsání bodů na vašich benefitních kartách.**

Těm, co benefit kartu neměli a vznikl jim na ni nárok, byly předány obálky s kartičkou a přihlašovacími údaji. Každý zaměstnanec si kartu nejprve **musí aktivovat** přes portál [www.benefit-plus.eu](http://www.benefit-plus.eu), zadáním přihlašovacího jména a hesla z obálky, kterou dostal spolu s kartičkou.

Nárok na tento benefit vzniká po odpracování 6 měsíců ve firmě, kdy období přidělování karet je totožné s obdobím přidělování dvakrát udělení ky odpr

V první část bodů, která je pro všechny stejná, a to **1000 bodů**. V prvním týdnu měsíce července je připsána druhá část bodů, jejichž výše závisí na počtu odpracovaných let ve společnosti. Dle nové kolektivní smlouvy je výše bodů dle odpracovaných let následující

| Počet odpracovaných let | 1   | 2    | 3    | 4    | 5 a více |
|-------------------------|-----|------|------|------|----------|
| Počet bodů              | 500 | 1200 | 1800 | 2400 | 3000     |



(1 bod odpovídá Kč 1,-)

**Tatra belohnt seine Mitarbeiter mittels "Kredit"-Karten, die sie beim Einkaufen, Weiterbildung, Freizeitbeschäftigung vorteilhaft einsetzen können. Der Bonus wird u.A. auf Grund der abgearbeiteten Jahre aufgestockt.**

také v lékárnách, do sauny, na masáže nebo na vzdělávání v podobě jazykových a jiných kurzů.

Benefit můžete čerpat přes portál [www.benefit-plus.eu](http://www.benefit-plus.eu), kde po přihlášení můžete nakupovat přímo přes interneto-

vé obchody a u vybraných poskytovatelů chodě. ze přif: karty, bil po-otřeba

Doba platnosti připsaných bodů přidělených v lednu a červenci příslušného kalendářního roku je vždy ukončena k 31. 12. následujícího kalendářního roku.

**Veronika Bobková**



## Zaměřeno na BOZP - CHEMICKÉ LÁTKY

**Každý z nás se denně setkává s řadou chemických látek, většinou již v podobě výrobků pro domácí nebo průmyslové použití, jako jsou například čisticí prostředky, nátěrové hmoty, lepidla apod.**



Chemické látky často představují nebezpečí, která zejména při nedostatku informací o jejich nebezpečných vlastnostech mohou mít vážný dopad na naše zdraví a životní prostředí.

**Pro práci s chemickými látkami, a to nejen na pracovišti, platí tyto základní pravidla:**

**1/** před použitím chemické látky se seznam s pokyny pro použití, najdeš je v bezpečnostním listu a na obalu chemické látky

**2/** zákaz ukládání chemické látky do jiných než originálních obalů nebo obalů určených pro skladování chemických látek, nepřipustné je skladovat chemické látky v obalech od potravin

**3/** používej předepsané OOPP, dodržuj osobní hygienu

**4/** během práce s chemickou látkou ne- jíst, nepít, nekouřit

**5/** v případě zdravotních problémů vyvolaných kontaktem s chemickou látkou ihned vyhledej lékařskou pomoc

Chemická látka se do našeho organismu může dostat několika způsoby, a to vdechováním, požitím nebo kontaktem s kůží nebo očima. Zdravotní problémy se nemusí vždy objevit okamžitě, ale mohou

mít dlouhodobé dopady, jako např. u látek s karcinogenními účinky.

K problematice chemických látek se ještě podrobněji vrátíme v některém z následujících čísel Tatrováku.

Nepodceňujme riziko, chraňme si své zdraví a životní prostředí.

**Michal Brodský**



# Pokračování úspěchu

Z výrobní linky nám v dubnu letošního roku začnou sjíždět nová těžká nákladní vozidla TATRA PHOENIX Euro6 „2018“. Na první pohled, a již z dálky, se odlišují od stávajícího modelu, především mírně modifikovanou přední maskou s původními motivy, ale s kombinací matné a lesklé černé barvy.

Vozidla TATRA PHOENIX Euro6 „2018“ - modelový rok 2018 - jsou z vnějšího pohledu velmi podobná jako vozy současné nabídky. Přesto jde o zcela nový model přinášející novou, vyšší přidanou hodnotu zákazníkům. Došlo na změny v elektronické architektuře vozu, také u motorů, včetně navýšení jejich výkonů, byla zvýšena užitečná hmotnost vozidel při zachování jejich celkové hmotnosti,



zidlech tzv. modelového roku 2018, nestačila by nám ta stávající, vždyť jsou úspěšná?

leji. Z jedné strany je zde legislativní tlak například na ještě čistější motory a koneckonců výrobu vozidel jako takových,

**Im April 2018 werden die ersten PHOENIX Euro 6 vom Band rollen. Diese Fahrzeuge sind gegenüber der bisherigen verbessert worden: grössere Zuladung bei gleichem Gesamtgewicht, geräumiger und leiser. Der Motor weist eine gesteigerte Leistung auf, trotz niedrigerem Verbrauch. Auch optisch ist der Phoenix Euro 6 attraktiver.**



známou například přívěskem „2018“ - tedy vozy modelového roku 2018.

Z vnějšího pohledu jde především o změnu barevnosti čelní masky, co všechno je na vozích TATRA PHOENIX Euro6 „2018“ nového?

Myslím, že by to zabralo prostor celého čísla našeho Tatrováku. Pokusím se tedy jen ve stručnosti. Obecně lze říci, že naše nová vozidla s označením „2018“ jsou sofistikovanější, tišší, výkonnější, zákaznický vstřícnější a více toho uvezou - tedy mají vyšší užitečnou hmotnost. Ovšem to je jen v kostce.

**Co je ze všech těch změn nejdůležitější?**

Troufnu si říci, že, především z hlediska zákazníka, a o toho nám jde v první řadě, je nejdůležitější skutečnost, že díky kompaktnějším rozměrům tzv. laboratorů za výfukem disponují vozidla nejen větším prostorem pro nástavbu, ale též, a to je velmi podstatné, vyšší užitečnou hmotností při zachování stávající celkové hmotnosti. Minimálně na stejné úrovni důležitosti je fakt, že vozy vybavujeme novými modely velmi dobře osvědčených motorů s emisní specifikací Euro VIc, které nejenže jsou tišší, spolehlivější a „zelenější“, ale mají též vyšší výkon. Když k tomu všemu připočteme mož-

nost zástavby jedné z nejmodernějších převodových skříní na světě ZF Traxon v kombinaci s naší přídavnou/sestupnou převodovkou a faktem, že 95 % produkce vozidel PHOENIX Euro6 je v provedení bez redukce v nábojích kol, potom zde máme výhodu ve velmi populárním koeficientu TCO. Tzn. že náklady z vlastnictví vozidla jsou pro zákazníka opět o něco příznivější.

**Mohli bychom rozdělit ony změny v konstrukci vozu na změny dodávaných komponentů a změny vlastních vyráběných součástí?**

Velmi jednoduše. TATRA PHOENIX jako projekt kombinující náš vlastní podvozek tzv. „tatrovacké koncepce vozidla“ s dodávanými komponenty prestižních zahraničních výrobců si velmi rychle našel své místo ve světě automobilové produkce. Jak naši dodavatelé tak my samotní konstruktéři.

S výhody smlouvy nout na vá řešit v segmentu těžkých nákladních vozidel. Mezi ně patří jednoznačně nově odhlučněná kabina s novým barevným schématem interiéru. Změnami prošly veškeré ovládací spínače a displej pod volantem. Významně byla změněna elektronická architektura celého vozidla, která dnes využívá kombinaci technologií LIN a CAN. Motory prošly výraznou úpravou za účelem nejen jejich vnějšího hlukového projevu, ale především efektivitě spalování pohonné směsi. Došlo ke snížení provozních otáček motoru a ke zvýšení točivého momentu, který je nyní k dispozici již od 900 min<sup>-1</sup>. Maximální výkon motorů MX-11 a MX-13 vzrostl o 7 kW až 14 kW a stejně tak točivý moment byl navýšen o 50 N.m až 200 N.m v závislosti na výkonové úrovni. Z hlediska naší vlastní konstrukce a výroby došlo k podstatným změnám v souvislosti



**Der neue Phoenix Euro 6 hat ebenfalls verbesserte Elektronik.**

**Es besteht die Möglichkeit Scheibenbremsen als Option zu bestellen. ZF Traxon ist ein 16 Gang, neues Getriebe für schwerstes Gelände, wird von eigenem Software angesteuert.**

**Jsou zde změny též v rámci zpravedování vozu?**

Jak již bylo řečeno, k dispozici je automatizovaná převodovka ZF Traxon, která nahrazuje průvodní automatizovanou AS-Tronic. Opět jde o výhradně šestnáctistupňové provedení a opět s naším vlastním řadicím softwarem, vyladěným vzhledem ke specifickému provozu v nejtěžším terénu, do kterého se vozidla našich zákazníků nezdědka dostávají. Kromě toho také proto, že jsou jediná, která si s takovým povozem umí efektivně poradit.

**Od dubna letošního roku tedy začnou sjíždět z naší linky nejmodernější vozidla TATRA?**

Ano, je to tak. Přesto, že naše kompletní nabídka nákladních vozidel je naprosto v souladu s konkurencí a moderními požadavky ze všech stran, TATRA PHOENIX

plného moderního výrazu, který nás činí konkurencí v těžkých nákladních vozidlech. Děkujeme za představení nových vozidel.

**Milan Olšanský**



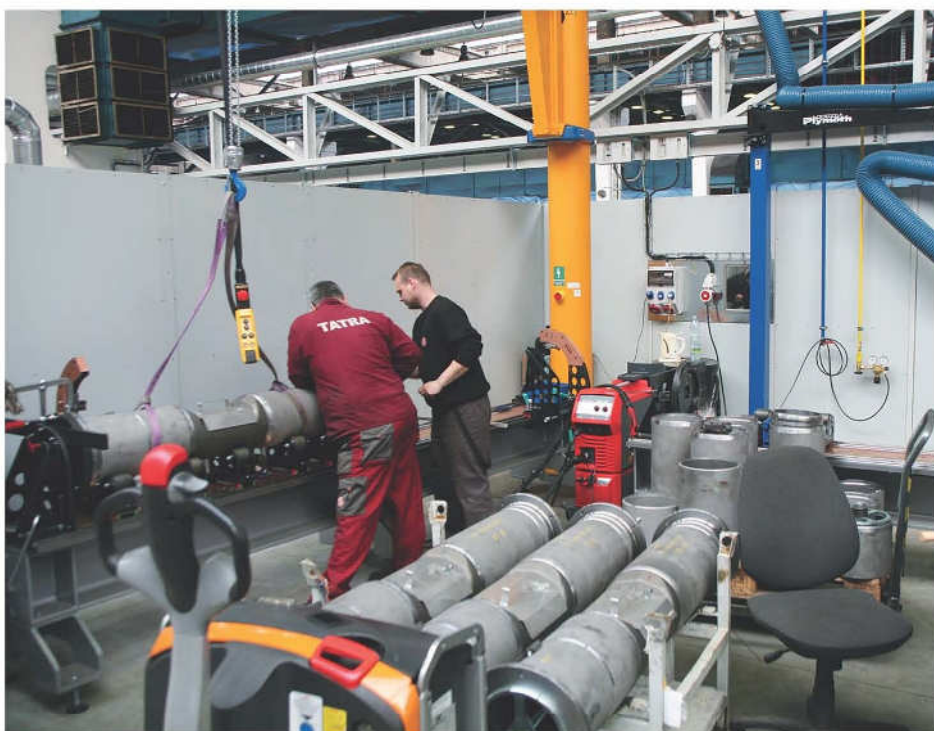
# „Jen“ nosná roura

Mluvíme-li o jedinečnosti „tatrovacké koncepce vozidla“ dotýkáme se opravdového rodinného stříbra. Prazákadem našich úspěšných vozidel je páteřový rám tvořený nosnou rourou... a dále to již všichni známe.

Jestliže považujeme něco za tradiční, máme tendenci o tom přemýšlet jako o neměnné a nezaměnitelné hodnotě. To druhé je v zásadě správně, to první již ne. I když je nějaké konstrukční řešení výborné, tak to neznamená, že se v čase nevyvíjí. Již jen z principu náběhu nových výrobních možností, nových technologií a nových poznatků, které samozřejmě dlouhodobě nabýváme, analyzujeme a pečlivě porovnáváme.

Děje se tak průběžně a v návaznosti s plánem technického vývoje. Popsané aktivity se dotýkají v konstrukci našich vozů, tedy re je inov vždy oprá šich

Letos máme to štěstí, že můžeme být svědky inovace konstrukce tatrovackého podvozku takového řádu, který byl uplatněn naposledy před dvaceti lety. Zhruba tak dlouho využíváme přednosti tzv. kombinovaného pérování KING



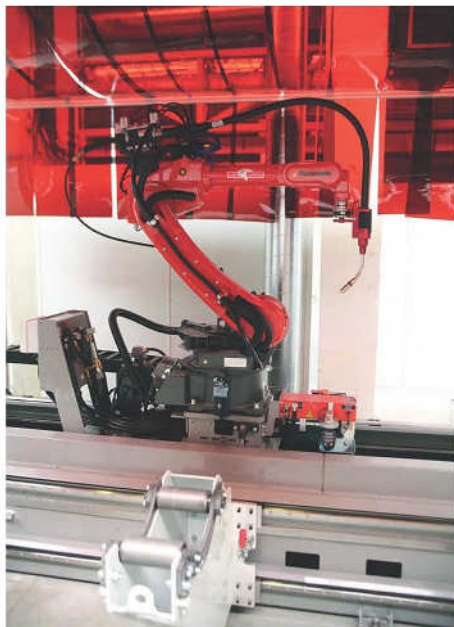
FRAME. Zavedení jeho těžké varianty která byla poprvé použita u vzniku vo-

**Bewährtes zentrales tragendes Rohr, seit 100 Jahren als Familiensilber bezeichnet und seit 20 Jahren nicht mehr verändert, erfährt dieses Jahr mehrere Verbesserungen. Unifizierung der Aussendimensionen (273 mm) und nötige Verstärkung wird von innen bewerkstelligt. Das Rohr wird neu ganz im eigenem Werk hergestellt,**

I se  
říků  
pa-  
tem  
jim

některé konstrukční prvky nosné roury, změnit technologický postup její výroby a tu převést přímo do naší továrny. Mimochodem celá záležitost má své souvislosti i s konstrukční změnou systému řízení a s tzv. „prošlápnutou rourou“,

devším ve sjednocení vnějšího průměru nosné roury, na standardizovaný rozměr 273 mm v celém průřezu podvozku, s tím, že její rozdílná tloušťka se projevuje na vnitřním průměru. A v úpravě jednotlivých segmentů a konstrukčních



prvků za účelem převedení ruční výroby na automatickou a snížení špiček namáhání u přírub nosné roury. Velkou a zároveň požadovanou výhodou je skutečnost, že hutní polotovary pro výrobu nosné roury je standardizovaný a lze ho nakupovat od více výrobců, což nebylo dosud možné, protože původně šlo o unikátní rozměr vyráběný pouze pro nás. Ruku v ruce s konstrukční inovací jde i významná technologická změna. Nově pojatá nosná roura bude vyráběna v novém provozu za pomoci automatizovaných výrobních úkonů. Zjednodušeně řečeno - lépe a rychleji bude dělen základní hutní polotovar roury. Následné čištění a třískové opracování jednotlivých konstrukčních segmentů bude probíhat na nových CNC strojích a speciálním jednoúčelovém obráběcím centru. Významnou inovací je fakt, že



**Standardisiertes Rohr kann man neu auf dem Markt, bei verschiedenen Lieferanten als Halbfabrikat bestellen. Im neuen Werk der Tatra Trucks, werden die Rohre mit neu eingekauften CNC Maschinen bearbeitet.**

žnění kvality svaru a především zvyšující se legitimní nároky našich zákazníků, například na rozměrové parametry našich vozidel, nás vedly k tomuto poměrně zásadnímu kroku. Automatizovat svařování po vnitřním průměru nosné roury by bylo z hlediska vynaložených

#### **Nově přímo v TATRA TRUCKS**

Od prvního čtvrtletí letošního roku tak budeme nosné roury podvozku tatrovácké koncepce nově vyrábět přímo ve společnosti TATRA TRUCKS a.s. Z tohoto důvodu vzniklo zcela nové pracovi-

Řeklo by se „jen nosná roura“ - je to však náš základ a i na jeho vývoji pečlivě a dlouhodobě pracujeme. Kdybyste chtěli vědět více, zeptejte se našeho konstruktéra podvozku pana Petra Kolíby.

**Milan Olšanský**



# Nový 3D software a nový PLM systém pro Tatra

Z kraje minulého roku se v lednovém vydání Tatrováku objevila stručná informace o chystaném rozsáhlém projektu implementace PLM systému TeamCenter pro konstrukci, spojeném s přechodem na nový CAD systém od společnosti SIEMENS.

Tento systém CAD NX dnes využívají některé velké automobilky v Evropě. Od nasazení PLM systému se očekává zvýšení kvality a rychlosti vydávané dokumentace.

Celý rok 2017 naše IT oddělení, mana-

**Seit einem Jahr wir der Übergang auf das neue 3D CAD NX System vorbereitet. Dieses "komplet Management" begleitet jedes Erzeugnis vom Vorschlag, Zeichnung, Prototyp, Herstellung, Service und bis zu seiner Entsorgung. Dieses Software vereinfacht unseren Konstrukteuren und Zeichnern ihre Arbeit.**

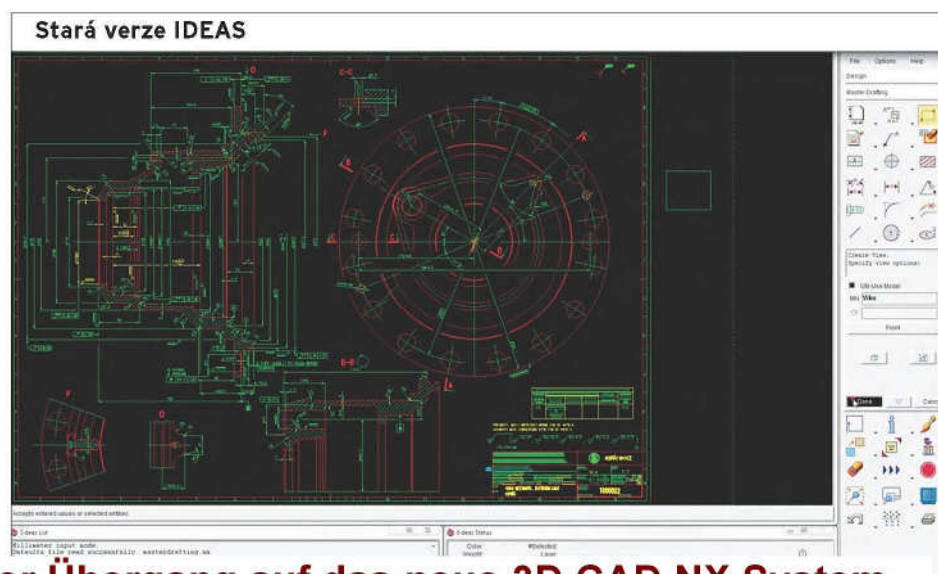
sárie zaskoivani vsecn konstrukturu a projektantů na zcela nový 3D CAD software NX.

PLM je anglická zkratka Product Lifecycle Management. Česky řečeno Řízení životního cyklu výrobku. Je to proces řízení celého životního cyklu výrobku od prvního nápadu přes návrh, konstrukci a výrobu až po servis a likvidaci výrobku. PLM zahrnuje návrh výrobků a správu veškerých podkladů pro jejich výrobu a údržbu. Kromě toho také slouží jako centrální úložiště pro různé druhotné informace, například poznámky z praxe prodejců, katalogy, reakce zákazníků, marketingové plány, archivované plány projektů a jiné informace nashromážděné za dobu života jednotlivých výrobků.

Jako nejvhodnější pro potřeby Tatra byl ve spolupráci s firmou ITS vybrán zmiňovaný systém TeamCenter. 3D CAD software NX nahradí současný, již zastaralý kreslicí program IDEAS.

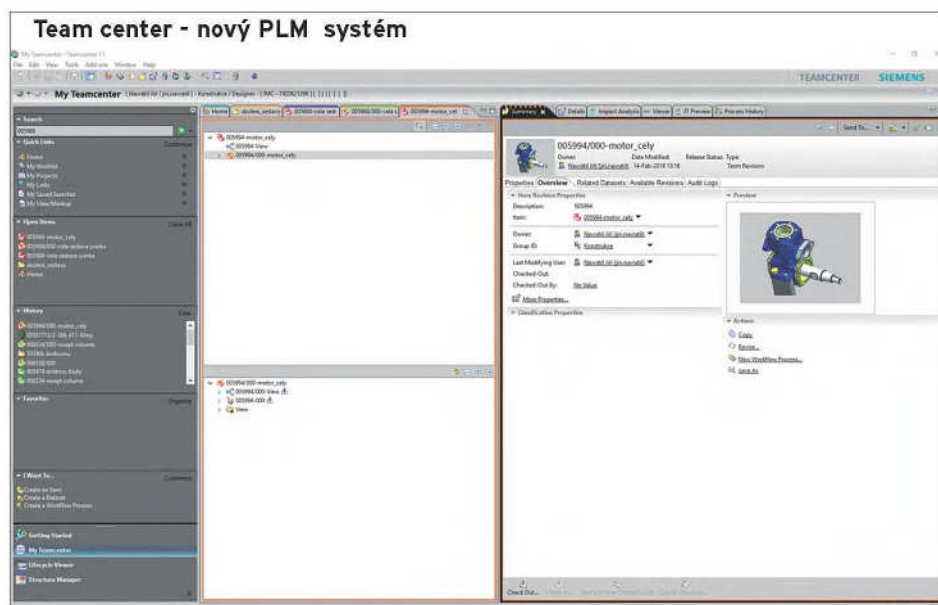
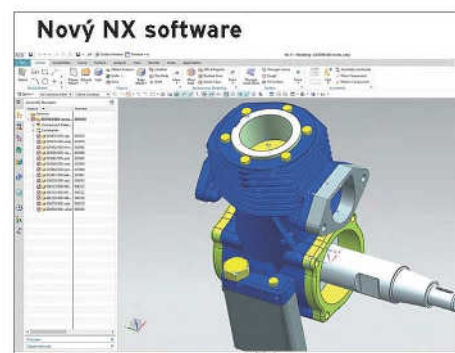
Nový 3D software NX a PLM systém TeamCenter bude jako první usnadňovat práci desítkám konstruktérů a projektantů v Technickém útvaru. Po absolvování náročných školení ho pracovníci TÚ začali od února 2018 také prakticky používat.

Nové systémy ale nebudou sloužit jen konstruktérům. Po úspěšném roz-



se podílejí na přípravě dokumentace a podkladů pro výrobu. Informace a data z těchto systémů budou moci využívat ke své práci jak technologové, tak třeba obchodníci, logistici, nákupčí, výroba, kvalita, servis a další. To, co je dnes řešeno mnoha odlišnými systémy, se může v budoucnu propojit pod jeden centrální systém. Odpadne tím náročná a zdoluhavá práce překlápění dat a informací z jednoho systému do druhého. To dnes zabírá nejen spoustu času, ale bohužel je i zdrojem mnoha chyb.

JIRI NAVRATIL



# Nová organizační struktura Úseku kvality

**Od 1.1. 2018 došlo na Úseku kvality ke změně organizační struktury, kdy úsek má čtyři odbory a tři oddělení. Nově vznikl Odbor řízení kvality dodavatelů, Odbor kvality předvýrobních etap a Odbor řízení kvality výroby a zůstal původní Odbor vstupní kontroly.**

a je nutno připravit pro jednotlivé výrobky dokumentaci. Také je potřeba se neustále věnovat již zavedeným dodavatelům, které je nutno pravidelně kontrolovat a pravidelně hodnotit, sledovat jejich vývoj. V případě negativních výsledků hodnocení požadovat po dodavateli nápravná opatření.

Odbor vstupní kvality - tato část kvality se bude zaměřovat na přejímky dílů, především na komplikované celky jako kabiny DAF, mo-

kontroly jednotlivých agregátů), kdy kontrola bude vybavena tablety pro okamžitý sběr dat. Dalším důležitým úkolem je proces neustálého zlepšování, odhalování problémů a realizace nápravných opatření formou nástroje PDCA. Je to každodenní činnost, kdy je potřeba drobnými kroky neustále zdokonalovat naše procesy, denní činnosti. Hlavním cílem je další snižování zmetkovitosti a reklamací zaviněných vlastní výrobou.

**Qualitätskontrolle erfuhr eine grundsätzliche Reorganisation.**

**Es entstanden drei neue Abteilungen: Kontrolle der Zulieferung, Kontrolle der Vorproduktions-Etappen und die Produktionskontrolle.**

**Es bleibt die Eingangskontrolle bestehen. Die Verteilung der Kompetenzen führt zur Verbesserung der Produkte.**

odbory, jaké jsou jejich cíle pro další období.

Odbor řízení kvality dodavatelů - společnost TATRA Trucks má velké portfolio dodavatelů a nakupovaných výrobků, které je potřeba efektivně řídit tak, abychom měli subdodávky v čase, v požadovaném množství a kvalitě. Tím, jak konstrukce připravuje nové projekty, inovace, tak vznikají požadavky na nové díly a nové dodavatele. Velmi důležitý je výběr nových dodavatelů a ověření jejich schopnosti dodávat, kdy takové ověření je potřeba již provádět v procesech přímo u dodavatele formou auditů. Nové výrobky je nutno testovat před použitím a ověřovat, zda splňují požadovanou kvalitu,

kvality se bude zabývat řízením kvality výrobků Tatra. Jak novými projekty vznikají nové díly nakupované, tak stejně vznikají díly pro vlastní výrobu. U těchto dílů je již na začátku nutno plánovat jejich ověřování, vzorkování v celém procesu výroby. Do ověřování kvality vlastní výroby jsme investovali nemalé prostředky, kdy byly zakoupeny nové měřicí 3D stroje, optické zařízení pro ověřování prvních kusů na hrubových a bruskách, 3D měřicí rameno pro výrobu nosných rour (investicím do kvality se budu věnovat v jiném vydání Tatrováku). Pro řízení kvality montáží připravujeme sběr on-line informací na jednotlivých Q-GATE (výstupní

oblasti kvality bude řízení nových výrobků, inovací ve spolupráci s konstrukcí, technologií a nákupem již v oblasti vzniku dokumentace, stavby funkčních vzorků, prototypů, přes technologickou přípravu výroby až po stavbu prvního vozidla v sérii.

Na závěr bych chtěl nám všem popřát, aby nás tyto změny posunuly dál, abychom měli více spokojených zákazníků, abychom mohli být hrdí na značku TATRA. Jediné hodnocení, že děláme naši práci dobře, je, že se k nám zákazníci vrací, že mají zájem o naše vozidla, že naše výrobky splňují jejich očekávání.

**Kamil Žabenský**



## Vítáme nové kolegy

**V průběhu měsíce února jsme do našeho týmu přivítali tři nové kolegy.**

Do obchodního oddělení nastoupili pánové - Mgr. Evgeny Fedosov a Ing. Vladimír Sokolovský. Projekt Agáta, o jehož postupu jsme vás informovali v minulém čísle,

## Sinngemäss ins Deutsch übertragen von GWP

posiluje také pan Radim Sedlák.

Všem našim nováčkům přejeme přejemné zapracování a spoustu pracovních úspěchů.

**Děkujeme**



## Odbory informují



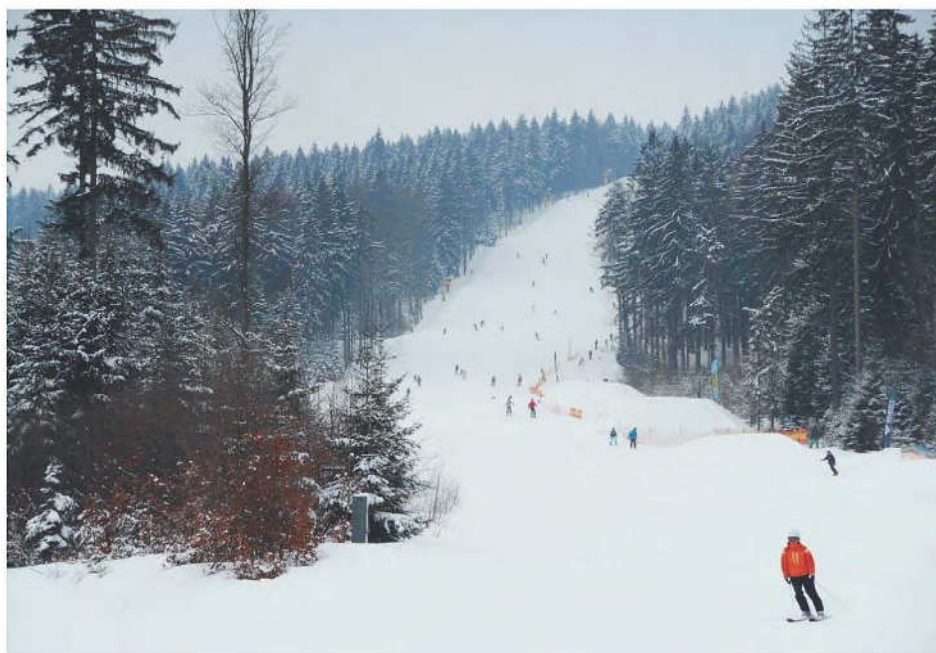
• První zasedání PV OS KOVO TATRA se konalo dne 29. ledna 2018. Hlavními body programu

bylo stanovení cenových nabídek rekreace Račkova dolina a dětských táborů, dále schválení růstu mezd a odměn pro rehabilitační sestry a lékařky rehabilitačního zařízení na Horní Bečvě, projednání plánu práce PV OS na 1. pololetí 2018, seznámení s výsledky kolektivního vyjednávání a další aktuální informace. PV OS schválil navýšení ceny poukazu na rekreaci Račkova dolina z 2 450 na 2 800 Kč/4 lůžková chata/7 nocí a navýšení ceny poukazu při víkendových pobytech z 350 na 500 Kč/chata/noc. Tyto ceny jsou bez příspěvků PV OS a ZO pro členy odborové organizace. PV OS musel přistoupit i k navýšení ceny poukazu dětského tábora ze 4 500 na 5 000 Kč/díti

pos  
I pi  
žer  
Kč,

dolina byla naposledy navýšena v roce 2012 a cena dětského tábora v roce 2013.

• První turnus dětského tábora na Horní Bečvě je stanoven v období od 8. 7. do 21. 7. 2018 na téma „Šmoulové“ a druhý turnus od 5. 8. do 18. 8. 2018 „Putování časem“. Podrobnější informace a možnost přihlášení dětí na tábory budou zájemcům poskytnuty na telefonních číslech 3490 - Libuše Prišticová za ZO Výrobní úsek, 2613 - Anna Hůlová za ZO Metalurgie a pro zájemce externí 556 49 2411 - Lenka Vonšíková za PV OS KOVO.



• ZO OS KOVO Výrobní úsek pořádá

• S neúprosně ubíhajícími dny le-

po-  
tyř-  
fnu

## Die Gewerkschaft informiert über Lohnerhöhungen für Angestellte, und Zuschüsse die für die Rekreation von Angestellten und Kinderlager ausgerichtet werden.

a rovněž i více jak 60 km hřebenových běžeckých tras upravených, jak pro klasiku, tak pro volný styl. V areálu jsou v provozu čtyřsedačková vyhřívaná lanovka a klasická dvousedačková lanovka včetně dalších kotvových vleků. I když nám počasí zcela nevyšlo dle vlastních představ a původních příznivých meteorologických předpovědí, protože oblačnost nedovolila slunečním paprskům ozářit nádherné prostředí a přírodu, odjížděli jsme s pocitem krásně stráveného dne. Zájezdu se celkem zúčastnilo 42 nadšenců.

- ubytování s polopenzí
- uvítací drink pro dospělé
- čokoládové překvapení pro děti
- jednu hodinu bowlingu minimálně pro 3 osoby
- účast na doprovodném programu spojeném s animací a ukázkou tradic spojených s Velikonocemi



Další podrobnosti a informace najdete na stránkách: [www.retaso.estranky.cz](http://www.retaso.estranky.cz) nebo telefonu: + 420 607 821 087

**Jiří Krutílek**



**Zajímá nás váš názor:** Své náměty a postřehy do dalších čísel TATROVÁKU zasílejte na e-mail: [tatrovak@tatra.cz](mailto:tatrovak@tatra.cz)  
Tatrovák vydává TATRA TRUCKS a.s., slouží pro informování zaměstnanců TATRA TRUCKS a.s. a dceřiné společnosti.  
**Adresa:** Areál Tatry 1450/1, 742 21 Kopřivnice **Redakce:** Zuzana Kleinová, Kateřina Nogolová  
**Grafická úprava:** Magdaléna Pavelková **Tiskne:** Tiskárna Kartis+Co s.r.o.