

TATROVÁK



*** Tatrovácký festiválek**

str. 4

*** TIGON**

str. 8

*** Tatrovák CUP**

str. 11

Před 25 lety... první zákaznický projekt

V létě roku 1993 se v tehdejší společnosti TATRA, a.s. poprvé dozvěděli o veřejné soutěži pozemních sil armády SAE (Spojené Arabské Emiráty), na dodávku nákladních automobilů, vybrané jako Tendr 93.

V té době skončil na postu generálního ředitele JUDr. Stanislav Janák (ve funkci 1992 - 1993) a do vedení téměř nové společnosti TATRA, a.s., zřízené po první privatizaci v roce 1992, nastoupili, mýty úspěchů opředení, američtí manažeři Gerald Greenwald, Jack Rutherford a David Shelby (1993 a 1994). Ač jim nakonec po dvouletém pracovním úsilí šlo leccos vyčíst, například to, že ke konci své krátké éry řídili fabriku pomocí faxů z USA, jedno jim upřít nelze. Byl to právě a hlavně americký management, který měl chuť a odvahu se do tendru pro armádu SAE vrhnout.

Premiérově v tendru

TATRA, a.s. tedy obsadila vybranou soutěž nákladním vozidlem T 815 VVN 8x8 G1 s běžným sériovým přeplňovaným vzduchem přímo chlazeným motorem TATRA T3A-930.50 (265 kW/360 k), manuálně ovládanou hlavní a přídavnou/ sestupnou převodovkou TATRA. Tendr 93 proběhl v srpnu v pouštní oblasti okolo hlavního města SAE Abu Dhabi, kdy tam panují zcela nejhorší klimatické podmínky, až 60 stupňů Celsia ve stínu! Soutěž skončila pro účastníky „remízou“, a tak se zákazník rozhodl uspořádat druhé kolo - Tendr 94, za daleko horších a ztížených terénních podmínek.

Pro tatrováky to znamenalo jediné, vylepšit podstatným způsobem již tak dobré dynamické jízdní vlastnosti vozidla, nedílně spojené s podstatně lepší úrovní komfortu řidiče a posádky vozu. Cesta ke splnění tohoto úkolu vedla přes



použití automatické převodovky. V plánu technického rozvoje byla již tehdy taková vozidla navržena (těžké tahače, rychlá letištní hasičská vozidla), Tendr 94 tak jenom připravované záměry uspíšil.



Po mnoha úvahách se odpovědní pracovníci rozhodli pro americkou automatickou šestistupňovou převodovku Twin

Disc, která oproti jiným poskytovala obrovskou výhodu: po úpravě skříň ideálně zapadala do tatrovácké koncepce podvozku. Byla zakomponována do centrální nosné roury tak, že uspořila nutnost existence sestupného/přídavného převodu. Hydrodynamický měnič Twin Disc vybavený výstupy pro pomocné pohony byl namontován na setrvačnickovou skříň motoru.

Tak vznikla druhá generace nákladního speciálu, prototyp s označením G2. Za kabinou měla umístěnou konstrukci s chladičem oleje převodovky. Vozidlo bylo dynamičtější, ovšem relativně nízký výkon motoru TATRA, nešťastné použití pneumatik Goodyear a podivné „terárium“ olejových hadic mu příliš na slávu nepřidalo. Svoji roli hrála též nepochopitelná nedůvěra Arabů ke vzduchem přímo chlazenému motoru. Tendr 94 začal 7. 8. 1994 za účasti těžké zahraniční konkurence a dvou vozidel z Kopřivnice: T 815 8x8 G1 a T 815 8x8 G2. Dvanáct dní se jezdilo v národních písčinných dunách, v nichž postupně všechna konkurence odpadla.



Prototyp G3

V roce 1995 byla připravena třetí generace vozu do tendru v SAE, prototyp G3 s kapalinou chlazeným motorem KHD Deutz. Takto vybavený prototyp valníku T 816 G3 (přestavěný na podvozku G2 v prototypových dílnách za 40 dnů), později v rámci zákaznické vstřícnosti nazvaný LIWA, se zúčastnil jak světově uznávané mezinárodní vojenské výstavy IDEX '95 (Abu Dhabi), tak posléze, opět v měsíci srpnu, vypsané soutěže Tendr 95 s nebývalým úspěchem.



Zde je potřeba s velkým důrazem zmínit Ing. Antonína Bezděka, který byl konstrukčním garantem, projektantem celého vozu. Přesně tak, jak byl vždy zvyklý, také celý tento projekt bral velmi osobně a rval se za něj i přes počáteční velkou nedůvěru kolegů. Zúčastnil se osobně i následných testů v SAE a dovedl celý projekt úspěšně až do sériové výroby.

Přes jedenáct set dodaných vozidel TATRA 816 LIWA (1127, většinou valníkové provedení, ale též s jinými nástavbami) v letech 1996 – 1998 a pozdější následné obchodní případy hovoří samy za sebe.

První opravdu zákaznický projekt a dokonale se vydařil!

Milan Olšanský



Licence do Číny

V uplynulých dnech byla podepsána smlouva o licenční výrobě našich vozidel TATRA v Číně. Partnerská společnost Hebei Changzheng Automotive Manufacturing Co., Ltd. pro nás není zcela nová.

Naše původní spolupráce v Číně byla aktivní do roku 2008/2009. Poté došlo ze strany tehdejšího partnera k určitým obtížím, jejichž vyvrcholením bylo převzetí čínské průmyslové společnosti vládou provincie Hebei (na severovýchod od Pekingu).

Současná smlouva je uzavřená mezi naší společností TATRA TRUCKS a.s. a společností Hebei Changzheng Automotive Manufacturing Co., Ltd. Jistota výhodou jsou vládní záruky, neboť nová společnost vyrábějící nákladní automobily je vlastněna provincií Hebei, která má zhruba 100 milionů obyvatel.

Čínský partner bude v licenci vyrábět těžká nákladní vozidla vycházející z podvozku TATRA obchodní řady TERRNO1 s kombinovaným systémem odpružení zadních náprav KING FRAME a později vybavená i motory emisní specifikace Euro VI, s tím, že některé důležité díly bude vždy dodávat naše česká společnost TATRA TRUCKS a.s. To je však obrázek finálního stavu. Na začátku, pro nastartování výroby, budeme dodávat naše vozidla v tzv. CKD sadách. V dalším kroku však

již bude čínský partner pracovat s kabínami, motory a převodovkami místní provenience Dong Feng.

Celý systém konstrukce vozidel, resp. jejich podvozků tatrovácké koncepce vozidla, projde tzv. lokalizací, kdy budou postupně vytipovány části a konstrukční celky, které budou vyráběny v Číně. Prozatím mluvíme o vozidle vhodném především pro čínský automobilový trh.

Zajímavý obchodní artikl

Uzavřená smlouva o licenční výrobě nás staví do pozice, že budeme se značkou TATRA přítomni v Číně s velmi solidním modelem těžkého nákladního vozidla. Předpoklad je, že místní konstrukční skupiny (kabina, motor, hlavní převodovka) a výroba celé řady dílů podvozku učiní z vozu ekonomicky zajímavý artikl.

Naše společnost TATRA TRUCKS a.s. bude nadále držet nejen licenční poplat-

ky, ale též výrobu klíčových komponent podvozku, které zaručí jeho kvalitu a dokonalé jízdní vlastnosti vozidla. Navíc budeme mít na místě naše pracovníky, kteří zajistí dokonalé pochopení možností využití vozidel s naším podvozkem. Také dohlédnou přímo ve výrobním procesu na kvalitu výroby.

Velice důležité je pro nás to, že jsme našli partnera dokonce se zárukami, který je schopen a ochoten do společné záležitosti investovat nejen energii, ale též finanční prostředky, a tím pádem cítí vysokou míru odpovědnosti za úspěch. Jinými slovy bude s námi aktivně budovat dobrou pověst naší značky TATRA a naší výrobní společnosti TATRA TRUCKS a.s. Takto založená spolupráce je pro nás velmi zajímavá. Je to cesta, po níž jdeme, a strategie, kterou vyznáváme.

Milan Olšanský



Informace z TATRA METALURGIE a.s.

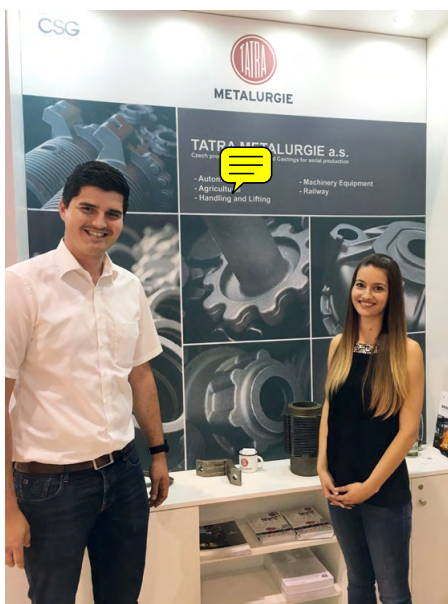


METALURGIE

TATRA METALURGIE a.s. se zúčastnila strojírenského veletrhu CASTFORGE 2018 v německém Stuttgartu

Na začátku června se naše společnost TATRA METALURGIE a.s. zúčastnila prvního ročníku veletrhu CASTFORGE v německém Stuttgartu. Tato akce byla na rozdíl od známějšího strojírenského veletrhu v Hannoveru zaměřena pouze na výkovky a odlitky, popřípadě jejich obrábění. TATRA METALURGIE a.s. vystavovala na stánku CSG společně s KOVOSVIT MAS, a.s. a ZŤS METALURG, a.s.

Za TATRA METALURGIE a.s. můžeme konstatovat, že veletrh byl nad očekávání úspěšný. Kromě stávajících zákazníků, jako je např. BPW, ELSO ELBE, G.ELBE, BONFIGLIOLI, KNORR BREMSE a dalších, proběhla jednání hlavně s novými firmami, jako je například světový výrobce vysokozdvizných vozíků JUNGHEINRICH nebo výrobce náprav KESSLER+CO. Krátce po ukončení výstavy jsme obdrželi více jak desítku nových poptávek a nyní je na nás,



jak důkladně poptávky zpracujeme. Nejen cena, ale i technické provedení nebo komunikace rozhodují a musí co nejvíce vyhovět představám nových potenciálních zákazníků.

Závěrem můžeme připomenout, že CASTFORGE 2018 se konal poprvé



a všichni vystavovatelé, tedy převážně kovárny a slévárny, se shodli s návštěvníky, že účast na akci byla velice přínosná a věří v opakování tohoto veletrhu i v následujících letech.

Ing. Michal Schmidtmeyer,
vedoucí obchodní skupiny kovárna

Zaměřeno na BOZP Ochrana rukou na obrobnách

Významným rizikem při práci na obráběcích strojích je zachycení rukavic nebo částí oděvu zaměstnance rotující částí stroje. Z těchto důvodů zaměstnanci nesmí v blízkosti rotujících částí obráběcích strojů používat ochranné rukavice.

Jednou z možností ochrany rukou obrobů, zejména při práci s řeznou kapalinou, je použití vhodných ochranných krémů. Tyto krémy se nanášejí na čisté ruce vždy před zahájením práce a jsou označovány jako tzv. „tekuté rukavice“. Aby ochrana rukou byla účinná, je důležitá komplexní péče o naše ruce, která je založena na používání zmiňovaných te-

kutých rukavic v průběhu směny, řádné očištění rukou na konci směny a následném použití regeneračního krému. Tekuté rukavice je vhodné aplikovat na umyté ruce i několikrát v průběhu směny, docílíme tím vyššího ochranného účinku.

Abychom zaměstnancům usnadnili použití těchto krémů, umístili jsme nově přímo na pracovištích obroben v obj. 330 dávkovače na ochranné a regenerační krémy. Dávkovače jsou rovněž instalovány ve vstupním prostoru šaten, aby si zaměstnanci mohli ošetřit ruce před příchodem na pracoviště a na konci směny před odchodem domů. Postupně budeme dávkovače ochranných a regeneračních krémů instalovat na všechna pracoviště obroben ve firmě.

Michal Brodský



Ultimativní speciál - TIGON

TATRA TRUCKS a.s. spojila síly s jedním z největších výrobců hasičských nástaveb a zařízení na světě - skupinou Rosenbauer a vzniklo unikátní hasičské vozidlo TIGON.

Jde o další z tzv. zákaznických projektů s využitím podvozku, kabiny a přídavné/sestupné převodovky TATRA. Zákazník, společnost Rosenbauer Group, dodala vysoce výkonný motor Volvo D16 (který standardně používá do svých letištních hasičských speciálů Panther), automatickou převodovku Allison 4800 s retardérem a speciální skříň pomocného pohonu pro pohon čerpadla a postavila na našem podvozku typového označení T 815-7VORC6.45A 8x8.1R svoji vysoce kvalitní hasičskou nástavbu. Výsledkem společné práce je speciál TIGON, který nemá v rámci globálního automobilového trhu s průmyslovými vozidly obdobu.



Důležitý segment

Segment hasičských a záchranářských vozidel je z hlediska výroby naší společnosti TATRA TRUCKS a.s. významný, čehož důkazem je, že v posledních letech činí 10 až 15 % naší roční produkce.

„Hasičské speciály TATRA jsou mezi odborníky a zákazníky velmi ceněny nejen z hlediska vysoké průchodnosti téměř jakýmkoliv terénem, ale také z hlediska jízdní stability a efektivity provozu. Dlouhodobě vyvíjený podvozek tzv. tatrováké koncepce vozidla a především systém pneumatického odpružení všech náprav, možnosti jeho nastavení, kombinace vhodných tlumičů a stabilizátorů zajišťuje vysokou jízdu



ní stabilitu na jakémkoliv povrchu, včetně hladkých asfaltových ploch, při průjezdu ostrými zatáčkami nebo prudkých změnách směru,” říká Ing. Radomír Smolka, technický ředitel a místopředseda představenstva společnosti TATRA TRUCKS a.s. „Především ona vzpomínaná jízdní stabilita je z hlediska dosažení místa nasazení v co možná nejkratším čase a efektivity samotného zásahu zcela zásadní. Navíc není u podvozku Tatra vykoupena ztrátou pohodlí pro posádku. Je to další významná přidaná hodnota, naníž mohou naši zákazníci stavět,” dodává Ing. Smolka.

Šířka téměř tři metry!

Čtyřnápravový speciál TIGON zaujme na první pohled nejen koly s pneumatikami rozměru 24.00 R21, rozvorem 4490mm, ale především vnějšími rozměry. Je dlouhý 12 285mm, jeho celková šířka činí 2900mm a celková výška 3700mm. V rámci projektu TIGON hovoříme o čtyřnápravových či pětinápravových vozidlech, jejichž možnosti se díky technologii TATRA-Lego ještě znásobí.

Především celková šířka vozidla napovídá, že jde o zcela ultimativní hasičský speciál určený pro zásahy primárně mimo běžné komunikace v průmyslových aglomeracích, těžařských dolech a v podobných prostorech. Celkové povolené hmotnosti 43t a požadavku na vysoké zrychlení a velmi rychlé dosažení poměrně vysoké maximální rychlosti (120 km/h) odpovídá využití řadového šestiválcového motoru Volvo o maximálním výkonu 515 kW/700 k a maximu točivého momentu na hranici 3260 N.m. Originální čtyřdvéřová kabina FORCE (1+2+2) modifikovaného provedení, uvnitř zcela bez krytu motoru (ten je umístěn až v prostoru za kabinou), propůjčuje vozidlu v souvislosti s nástavbou velmi nízkou a kompaktní siluetu a příznivou celkovou výšku vozidla.

Certifikace pro letiště

Prototyp vozidla TIGON byl v rámci dohodnutého testovacího programu podroben zkouškám, při nichž bylo ověřeno plnění parametrů nutných pro splnění certifikace hasičských vozidel vhodných



pro zásahy na letištních plochách. Vůz v plném zatížení tak absolvoval zkoušky definovanou rychlostí v kruhu, vyhýbací manévry, zkoušky brzd a statického i dynamického náklonu atd. Samozřejmě vše s ohledem na případné další projekty...

„TIGON je postaven na podvozku TATRA FORCE. Využívají ho záchranná, hasičská i vojenská vozidla, která jsou známa opravdu skvělými jízdními vlastnostmi v jakémkoliv terénu. Nejdůležitější vlastností je tuhý páteřový rám a z našeho pohledu též pomocný pohon (PTO) nezávislý na spojce, což znamená, že TIGON umožňuje systém hašení označovaný v naší branži jako pump-and-roll – tedy za jízdy vozidla,“ vysvětluje Daniel Hofstätter, produktový manažer divize průmyslových vozidel společnosti Rosenbauer.

Voda i pěna

Nástavba, která je výrobkem společnosti Rosenbauer, využívá hliníkový materiál ve formě plochých dílců řezaných laserem, zpevňujících prostorových prvků a speciálně strukturovaných lehčených částí v podobě „včelích plástů“. Obě dvě hlavní nádrže na vodu (9000 l) i technickou pěnu (3500 l) jsou vyrobeny z polypropylenu a jsou v případě potřeby schopny transportu pitné vody. Nástavba je uložena na pomocném rámu podvozku pomocí pružných silentbloků.

Hasební systém zahrnuje standardní čerpadlo Rosenbauer N80 s pracovním tlakem 10 bar a kapacitou až 8000 l/m a vysokotlaké čerpadlo Rosenbauer H5 s pracovním tlakem 40 bar a kapacitou až 500 l/m. Pro práci s hasicí pěnou využívá TIGON systémy Rosenbauer HYDROMATIC a Rosenbauer FIXMIX 2.0E.

Zacílení a vypouštění hasebních prostředků má na starosti na střeše umístěná, elektricky ovládaná, nově vyvinutá



věžička Rosenbauer RM 80C s maximálním výkonem 9500 l/m při pracovním tlaku 10 bar. Proud hasebních prostředků je ovládán elektricky, může být vržen v plné nebo poloviční kapacitě. Dopad hasebních prostředků, dle úhlu náměru (-20° až +70°) až 100m, schopnost rotace o 360°. Druhé hasební dělo Rosenbauer RM 15C je umístěno těsně před kapotou trambusové kabiny. Je opět elektricky řízené, ovládané z interiéru a disponuje maximálním výkonem 2000 l/m při pracovním tlaku 10 bar či 540 l/m při tlaku 40 bar. Dle úhlu náměru (-40° až +80°) je schopno dávko-

vat hasební prostředky až do vzdálenosti 70m od vozidla, schopnost rotace 330°.

„Na TIGON jsme opravdu hrdi. Je to doslova průkopnické vozidlo, použitelné v jakémkoliv terénu a za jakýchkoliv podmínek,“ říká obchodní ředitel společnosti Rosenbauer a člen jejího představenstva pan Andreas Zeller.

A my jsme samozřejmě hrdi na fakt, že naše vozidla TATRA dokáží nabízet efektivní řešení všech legitimních požadavků zákazníků, i těch, která jsou pro konkurenci zcela mimo realitu.

Milan Olšanský

