

Jakub Pončík: Dakar je pro tatrováky každoroční svátek

20.5.2024 - | Vysoké učení technické v Brně

Ano. Začalo to v roce 2006, kdy táta koupil první auto a zkoušel ho sám opravit. Pak přišla Tatra 603, do jejíž renovace už nás s bráchou vtáhl. Od té doby sbírka postupně narůstá, v současnosti máme zhruba tři desítky veteránů, většina z toho jsou Tatry. Byl to taky hlavní důvod, proč jsem se ucházel o práci právě v Tatře. Prostě jsem si tu značku zamiloval.

Ředitelem výzkumu a vývoje se stal ve svých třiceti | Autor: TATRA TRUCKS a.s. Studium autářiny tedy byla jasná volba?

To vůbec ne. Studoval jsem ve Vsetíně strojní průmyslovku, pak jsem chtěl jít do Brna na VUT, protože má pověst dobré školy. Nejprve jsem se dostal na bakalářské studium Základy strojního inženýrství na strojní fakultu. Nikdy jsem nebyl moc studijní typ, ale mám rád výzvy, tak jsem si říkal, že to zkusím. A zcela upřímně, první tři roky byly očistec. Nakonec mě ale škola donutila začít věci chápat, což mi strašně moc pomohlo do praxe a vidím to i u dnešních kluků, kteří k nám z VUT chodí: nestřílí od boku, ale nejprve přemýšlí, hledají podstatu a pak začnou problém řešit. Každopádně s těmi auty to u mne bylo díky rodinnému koníčku trochu jako na houpačce: chvíli jsem to miloval, chvíli jsem to nemohl ani vidět. Naštěstí, když došlo na moment, abych si zvolil magisterské studium, byl jsem ve fázi, kdy mě to zase bavilo. Takže jsem si vybral Automobilní a dopravní inženýrství.

A odtud už pak vedla cesta do Tatry...

Jednou byl na fakultě přednášet Radomír Smolka, můj předchůdce na pozici šéfa vývoje, který se dnes věnuje vývoji na strategické úrovni z pozice člena představenstva firmy. Po přednášce nechal na stole vizitky, že kdo má zájem, může se ozvat. Pár dní po přednášce už jsem byl v Kopřivnici na pohovoru a domluvili jsme si téma diplomové práce. A po škole už jsem ve firmě zůstal: nejprve jsem byl taková „holka pro všechno“, ale postupně jsem se vypracoval.

...během sedmi let na šéfa vývoje, to je skvělá kariéra! Čemu všemu se ve vývoji Tatra Trucks věnujete?

Ta práce je velmi pestrá, člověk tak získává velmi rychle mnoho zkušeností. Tatra loni vyrobila téměř 1500 aut, z toho 400 zakázkových, to znamená, že auta byla nějakým způsobem upravena na přání zákazníka, což samozřejmě zahrnuje i práci lidí z konstrukce a vývoje. Od té doby, co jsem ve firmě, jsem měl možnost se různou měrou podílet na vývoji nepřeberného množství aut a prototypů. Mezi největší projekty, na kterých jsem pracoval je například inovace 1° přídatného převodu pro 700 logistických vozidel - s tímto projektem jsem se úspěšně zúčastnil Talent programu, který pořádá jeden z našich akcionářů. Další velký projekt, který jsem zaštiťoval, je vodíková Tatra, kterou jsme představili loni v říjnu (*více zde, pozn. red.*) a postupně s ní objíždíme celou republiku. Další velké projekty, na kterých pracujeme, jsou také elektrovozy, ale zatím ve stavu projekční dokumentace nebo prototypování.

Tatra Trucks a.s.

Kopřivnická automobilka, známá pod značkou TATRA, se řadí mezi nejstarší automobilky světa a

svou více než 170letou nepřetržitou činností značným způsobem ovlivnila automobilový průmysl nejen v České republice, ale i v zahraničí. TATRA TRUCKS a.s. je součástí holdingů Czechoslovak Group (CSG) a PROMET GROUP. Kromě standardizovaných modelových řad vyrábí i speciální nákladní vozidla na míru požadavkům zákazníka. Velmi důležité jsou domácí trhy v Česku a na Slovensku, velká část produkce automobilky je určena na export do desítek zemí světa. Automobilka TATRA TRUCKS a.s. zaměstnává více než 1400 lidí a dalších více než 700 pracuje v dceřiném podniku Tatra Metalurgie a.s., zaměřeném zejména na slévárenství a kovárenství.

S ohlédnutím do historie Tatry se dá říct, že vše začalo kočáry a bryčkami, pokračovalo to železničními vozy nebo elegantními limuzínami, dnes ale firma sází spíše na nákladní vozy, je to tak?

Ano je to tak, jen bych podotknul, že pro Tatra byly osobní vozy snad jen s výjimkou 30. let minulého století vždy marginální záležitostí. Prim hrály železniční vozy a později nákladní automobily. Dnes se věnujeme kategorii N3G, což jsou terénní nákladní vozy nad 12 tun. Jsou to opravdu různá auta: některá potkáváte denně na silnicích, třeba na stavbách dálnic - a tím nemyslím staré Tatry 815, kterým se kouří od výfuku, ale opravdu moderní vozidla z naší modelové řady Phoenix nebo Force s motory, které splňují nejnovější emisní předpisy. Děláme ale i těžební speciály, vojenská auta, techniku pro hasiče, zemědělce i cestáře... Portfolio je široké. Rádi říkáme, že kde konkurence zůstane stát, my teprve zapínáme uzávěrky, což podporuje i heslo, které rádi používáme - Tatra vás dostane dál. Nejlépe se cítíme v těžkém terénu, tam je naše největší přidaná hodnota, a to hlavně díky unikátnímu tatrováckému podvozku s centrální nosnou rourou a nezávisle zavěšenými polonápravami, který vyvíjíme více než 100 let.

Když už je řeč o těžkém terénu, nelze pominout Rallye Dakar. Jak ji prožíváte?

Dakar je pro nás tatrováky svátek. Když se v lednu jede rallye, všichni sledujeme, jak naše auta jedou. Byť Tatra jako taková nemá přímo závodní tým, samozřejmě nás vždycky zajímá, jak si tatrovky vedou.

Jakub Pončík s kolegy | Autor: TATRA TRUCKS a.s. Nyní pracujeme na zajímavém projektu „Karel“, kterým vzdáme hold Karlu Lopraisovi. Chceme postavit Tatra 162, která měla jet na Dakaru v roce 1989. Bohužel v roce 1988 se na rallye stala vážná nehoda v týmu DAF, což byl náš hlavní rival a T 162 jej měla porazit, a pro další rok byl závod kamionů zrušen. To auto se pak už nikdy nepostavilo, zůstalo jen na jednom výkresu. A právě tento vůz bychom chtěli přivést na svět. Jde o dobrovolný projekt, přihlásit se mohl kdokoliv z firmy. Jsme teď ve fázi konstrukce, pracuje na tom asi třicet lidí. Kolegové si tak můžou zkusit stavbu závodního vozu úplně od začátku. A vzhledem k tomu, s jakou vervou se do toho pustili, myslím, že do roka bychom mohli mít postaveno.

Vraťme se ještě k vám. Kdyby se chtěl někdo ze studentů vydat podobnou cestou, jako vy, co byste mu vzkázal?

Tatra Trucks jako firma se v posledních letech velmi proměnila. Omladil se tým, máme nový management, chceme navyšovat výrobu až na nějakých dva a půl tisíce vozů během dvou let. Z toho vyplývá, že budeme hledat spoustu dalších kolegů a kolegyně, takže šance se k nám přidat tady určitě je. Podívat se můžou třeba na naše náborové stránky chcidotatry.cz. A není potřeba se hned „stěhovat“ do Kopřivnice. V Brně jsme otevřeli konstrukční kancelář, kde máme čtyři kmenové zaměstnance a čtyři diplomanty z VUT. Pobočka je zaměřená hlavně na převody a motory, ale budeme ji rozšiřovat i o elektroniku. Od června otvíráme konstrukční pobočku také v Ostravě. A studentům bych vzkázal asi to, že si myslím, že je fakulta na praxi připraví velmi dobře. Neznamená to, že by hned po škole uměli všechno, ale cesta přes VUT je výborná průprava. Důkazem je i to, že velkou část vedoucích pozic u nás zastávají lidé s vystudovanou strojní fakultou

na VUT v Brně, například člen představenstva zodpovědný za technický úsek, výzkum a vývoj Radomír Smolka či šéfkonstruktér Josef Jakubec nebo vedoucí projekce agregátů Vlastimil Marek.

<http://www.zvut.cz/lide/-f38102/jakub-poncik-dakar-je-pro-tatrovaky-kazdorocni-svatek-d258053>