



A megújuló TATRA gyár

Tradíció és minőségi ugrás

A Tatra gyárat, a ma már kizárólag teherautó-gyárat, alapításának 161. évében, 2011. július 8-án látogatta meg az Autószerelők Országos Egyesülete és az Autótechnika szerkesztősége által meghirdetett Autótechnika Országos Tanulmányi Verseny nyertes csapata, a nyíregyházi Bánki Donát Műszaki Középiskola és Kollégium diákjai, Bagoly Ferenc, Bihari Zoltán és Türk Norbert, valamint felkészítő tanáraik, Balázs Elek mérnök tanár és Sipeki Zoltán gyakorlatvezető tanár.

A Tatra gyár kisvárosát, a csehországi Kopřivnicét a Tatra északi oldalán, a Beszkidek lábánál nem egyszerű megtalálni, főleg ha valaki navigációra hagyatkozik és a legrövidebb útvonalat választja. Mi átmentünk még a Rumcájszt, a jószívű rablót rejtő jičini erdőn is, hogy eljussunk Kopřivnicébe. Ha valaki a városka központjába érkezik, és megkérdezi a turistainformációt, merre van a Tatra gyár bejárata, van esélye, hogy úgy jár, ahogy mi, a pult mögött a kislány csak mosolyog, nem tudja. Pedig tud angolul, mert mi sajnos cse-

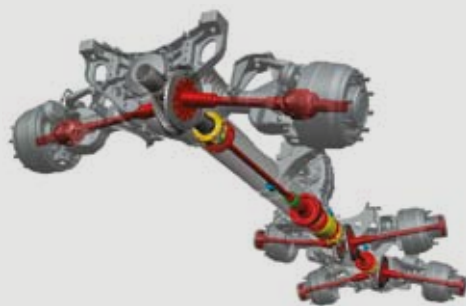
Az AOTV nyertes csapatának tanulmányútjáról szóló beszámolókat a kedves olvasó az Autótechnika 2011/7. (Tatra múzeum) és az Autótechnika 2011/9. (Hella lámpagyár) számaiban találja.



hül nem. Ha a főtérről körbenézünk, máris látjuk az ipari városrészt, valószínű ez lehet a Tatra gyár. Nem több, mint 10 perc gyaloglás, és egy igencsak lerobbant, elhanyagolt gyárterületen vagyunk, mintha nálunk ma valaki a hajdan volt legendás Csepel Művek területére tévedne. Merre menjünk? Mintha a vasúti átjárón túl irodaépület lenne, előtte néhány jobb autó áll. Próbálkozzunk ott! A környéken minden kihalt. Bejárt az alagsorba. Nem sok jót sejtet. A nyertes csapatnak nagy élményt ígértünk, magam is évtizedek óta szerettem volna ide eljutni. Ez lenne a Tatra gyár? Ez bizony egy szervezőnek igencsak „égő”.

Az ajtón belépve tárul elénk a meglepetés. Szinte nyugati színvonalú recepció, Tatra-történeti képek, relikviák. És a lényeg, tudnak érkezésünkről, már vártak. (Köszönjük a szíves beajánlást, szervezést a Tatra magyarországi importőrének, az Eurotrade Kft.-nek, Szűcs Attila vezérigazgató úrnak.)

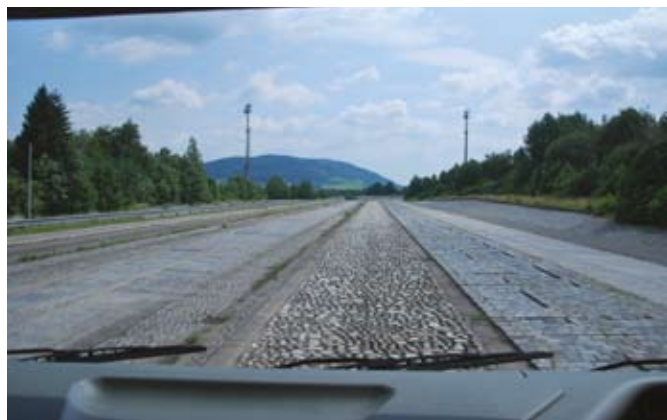
Érkezik Jiří Richter úr, gyári kísérőnk. VIP-vendégeknek kijáró fogadtatásban részesülünk, a partneri tárgyalóban hallgatjuk a gyár múltjáról, jelenéről szóló beszámolót.



„Tavaly ünnepelte a Tatra gyár százhatvanadik születésnapját. Ignác Šustala két társával 1850. augusztus 19-én megalapította a hintó- és kocsigyárat. 1897-ben, 47 évvel később elsőként Közép-Európában megkezdték az autók gyártását. Az első modellt, az Automobil Präsidentet 1897-ben készítette el a gyár Ignac Šustala fia, Adolf Šustala vezetésével. Egy évvel később már a teherautók összeszerelését is beindította. A két világháború között Ringhoffer néven gyártották az autókat, kamionokat és mozdonyokat, illetve repülőgépeket. 1923-ban a gyár bemutatta a T11-es autót, mely a maga idejében forradalminak számított. 11 évvel később kapta meg a Tatra márkanévet a gyár. A világháborúkat követően főként a kocsizériás modellekre és a teherautókra összpontosítottak a Tatránál. 1955-ben készült el a híres 603-as, áramvonalas karosz-

szériával, melyet 20 évvel később a 613-as modell váltott fel.

A XX. század végén rengeteg problémával kellett szembenéznie a nagy múltú cseh üzemnek. Az eladások visszaestek, és úgy tűnt, a gyár nem kerülheti el a bezárást. Az amerikai Terex Corporation azonban 80%-os részesedést szerzett a Tatránban és 1996–1998 között újra nekiláttak az autógyártásnak. A T 700 összeszerelése miatt azonban háttérbe szorult a hagyományosnak tekinthető teherautó-gyártás, mely olyannyira sikeres volt, hogy egy erősebb évben több mint 15 000 kamiont értékesítettek a piacon Tatra emblémával. 2006-ban a Terex részesedését a Blue River vette meg, melyet követően az export területén inkább keletre, Oroszországra kezdett el koncentrálni a gyár. Azóta a vezetés négy befektető kezében összpontosul, amerikai vezérigazgatóval az élen. Ronald



Adams feladata a gyártást újra nyereséges szintre emelni. 2009-ben már hozzávetőlegesen 1000 kamiont értékesített a Tatra. A Tatra teherautók ugyancsak sikereket érnek el napjainkban a Dakar Rallyn. 2010-re jelentős mennyiségű Tatra teherautót rendelt az indiai kormány.”

A Tatra egyedülálló terepjáró képességét mind polgári, mind katonai alkalmazásokban egyedülálló technikai megoldásainak köszönheti. Teherautóinak „mindent bíró” konstrukciója a szélsőséges terepviszonyokat rendkívül hideg éghajlati viszonyok között, a sarkkörön túl, nyíltszíni bányaműveléseknél is bizonyítja. A Tatra JAMAL típus nevét az Északnyugat-Szibériában, a Kara-tengerbe nyúló Jamal-félszigetről kapta.

E rövid beszámoló célja nem lehet a konstrukció bemutatása, de remélhetőleg a gyár szerelősorán készített felvételeink némileg engednek betekinteni a gépészeti részletekbe, melyeket érdemes megismerni a szakirodalomból.

Vendéglátónk a tájékoztató után, a gyár melletti hegyoldalon lévő tesztpályára vitt minket, ami önmagában is exkluzív dolog, nem sokaknak adatik meg. Közeli látni, amint a teherautók a kínzópályákon – úgy tűnt, mint ha szinte élvezték volna a teherautók – gyöt-

rik magukat. A pályaszakaszok: 45%-os fel- és le, hullámpályák, rettenetes útviszonyok, felborulás határán – nekünk így tűnt – lévő

részsűkön haladás, illetve minden ami egy tesztpályához a szakma írott és íratlan követelményei szerint hozzátartozik. (Aki lát-

Ronald Adams, a TATRA gyár ügyvezető igazgatója és az igazgatótanács elnöke augusztus 2-án jelentette be, hogy a Tatra autógyár és a DAF Trucks N.V. együttműködésre vonatkozó tárgyalásai befejeződtek. Az amerikai PACCAR Inc. cégcsoporthoz tartozó DAF 19% részesedést szerzett a Tatra gyárban. Az együttműködés új teherautók fejlesztésében, a DAF CF vezetőfülke és a PACCAR 12,9 literes MX motorcsalád Tatra számára történő szállításában, a DAF európai kereskedelmi és szervizhálózatba való bekapcsolódásából áll.

„Azzal a célkitűzéssel indultunk el, hogy létrehozzunk egy új TATRA járművet a legújabb fejlesztésű, egyedülálló TATRA alváz és a korszerű DAF vezetőfülke és a PACCAR motorok ötvözésével. Azonban a projekt egy sokkal szélesebb körű együttműködéssé alakult, amely egyrészt tökéletesen támogatja a TATRA globális stratégiáját, másrészt bővíti a

DAF terjesztési portfólióját. Ennek a gyümölcse egy kiváló jármű, mely reagál a vásárlók igényeire, és amelynek értékesítése egy sokkal erősebb és kiterjedtebb terjesztőhálózaton keresztül fog megvalósulni” – mondta Ronald Adams, a TATRA vezérigazgatója és az igazgatótanács elnöke.

„A DAF következetesen szerzett piaci részesedést Európában, és a kategóriavezető hírnevünk a vezetői komfort, a motorfejlesztés és az eladás utáni szolgáltatások terén jelentősen hozzájárultak a növekedéshez” – mondta Harrie Schippers, a DAF Trucks elnöke. „Örülünk, hogy közreműködhetünk a TATRA új és korszerű teherautójának gyártásában, amely szintén óriási lehetőséget jelent a DAF-forgalmazóinknak, mivel ezáltal kibővíti a jelenlegi termékportfóliójuk egy összerékhajtású, kiterjesztett mobilitású teherautóval.”

Az új TATRA teherautó, melyet Kopřivnicében terveznek és gyártanak, a TATRA vezető termékévé válhat fokozatosan a hasznjár-

ta már az écsi Rába-ringet, ahhoz hasonló képzeljen el, de élőben.) A szemlélőben az fogalmazódik meg, szemlélve amint a Tatra JAMAL nem kis sebességgel veszi a kínzó pályát, hogy ez nagyon izgalmas dolog, de csak messziről nézve.

És akkor...

Megáll a JAMAL a csapat mellett, a tesztpilóta, a próbamester két főt maga mellé invitál. Ezt a kihívást nem szabad nem elfogadni! Az anyósülés sem karosszék, a középső ülés meg csak aligülés. Neki a pályának szinte Dakar-tempóban. Görcsösen kapaszkodik az emberfia. Olyan, mint egy hullámvasút a hatványon, sőt több. Minden irányba dől, kileng, rázkódik a gép – kapaszkodik a fülkében alig van. Feszülnek a támasztóizmok és van bő-

ven gyomorideg is. A teherautó hihetetlen biztonsággal küzdi le az akadályokat, kisebb amplitúdójú hullámpályán szinte átröpül. Mit mondjunk, bevalljuk, jó volt kiszállni, mit kiszállni, valahogy kikecmeregni a fülkéből. Ezt nevezik életre szóló élménynek. A gépkocsi-vezető megjegyzi, ne haragudjunk, hogy viszszafojtotta magát, a normál tesztmenet és a dakarosok edzése egészen más. Köszönjük!

A gyár közvetlen szomszédságában lévő gyárba térünk vissza. Az üzem hatalmas „szocialista gyáróriás”, melynek ma csak kis részében folyik termelés. Régebben a teljes termelési vertikumot magába foglalta, szinte minden itt készült, ami egy széles palettájú teher- és személyautó-gyártáshoz szükséges.

A gyártócsarnokok hatalmasak, itt minden kézi munkával készül. Nagy a nyugalom, a futószalag (vonszolópálya) senkit sem sűrges. Amiket az összeszerelésben éppen látunk, az mind más típus, típusvariáns. Szinte egyedi gyártás folyik. A motorszerelésben szakai bácsik nagy gondossággal szerelnek, minden alkatrészt gondossággal ellenőrizve. (Más gyárakban tett látogatás után, az szűrhető le, hogy az apró fáziselemekre tagolt műveleteket „biorobotok” végzik. Ha ott kérdez(het)ünk, bizony az éppen a munkaerőkölcsönzéstől ott dolgozó munkás nemigen tudja, mit is csinál. Jó kérdés, hogy kellene-e tudnia? Miért is kellene.) A Tatra gyárak még igazi szakik, a napjainkban sajnos kivesző fajtából valók.



művek terén. Az innovatív tulajdonságaival értéket jelent majd a vásárlók számára az építkezés, a bányászat, az erdészet, az olaj és gáz, illetve más területek tekintetében. Ezzel a TATRA új területekre akar belépni és új vásárlók ezreit akarja elérni. Hogy ösztönözze a globális eladási stratégiáját, a TATRA hasz-

nálni fogja a DAF és a TATRA ellátórendszerét is, illetve speciális finanszírozást is felhasználni majd, melyek a PACCAR Financial Services-en keresztül érhetőek el.

A TATRA vezérigazgatója, Adams azt mondja, „Ez a kapcsolat nagy előrelépést jelent a TATRA számára a haszongépjármű-piac te-

rén. A TATRA-nak évtizedekbe és több millió euróba kerülne, hogy kiépítsen egy ilyen széles és sikeres terjesztői hálózatot Európa-szerte, nem is említve a több száz vagy ezermillió eurót, melyre szükség lenne a világszínvonalú vezetőfülke és motor fejlesztéséhez.”

A TATRA nem sokkal később bemutatta az új haszongépjármű-sorozatát, a PHOENIX-et. Az új járműcsalád a modernizált és egyedülálló TATRA gerincvázal, új oszto-múvel és minden tengelyen légrugózással, DAF CF 85 vezetőfülkével, 265–375 kW teljesítménnyel rendelkező PACCAR MX motorokkal és ZF Ecosplit váltóval (manuális vagy automatikus) van ellátva.

A TATRA PHOENIX fenntartja a hagyományos összerékhajtást azzal a lehetőséggel, hogy be-, illetve kikapcsolható az elsőtengely-hajtása vezetés közben bármikor. A járművek elérhetőek standard 4x4-es, 6x6-es, 8x8-es és mostantól 8x6-os hajtásképlettel is.





Kísérőnk enged fényképezni, ritka dolog ez autógyárakban. Egy nekünk ismeretlen típust is vélünk felfedezni az egyik soron. Azt ne fényképezük, azt nem szabad! (Akkor még nem tudtuk, hogy miért. Pár hónap elteltével lebbent fel a fátyol, mit is titkoltak. Beszámolónk végén szólunk erről.)

A teherautókat a szerelősorról a tesztállásokra viszik, ott történnek meg az üzemi ellenőrzések, beállítások, ha kell, a repasz munkálatok.

Kifelé menet a gyáruvarton még megnézünk egyedi gépjárműveket, melyek vagy katonai megrendelésre készültek vagy az egyik például Ausztráliába megy, hogy kőolajfúrásoknál úttalan utakon szolgáljon. Sejtetni engedték, hogy a Tatra autógyár hamarosan meg fog újulni. A napjainkban is kiváló erőátviteli, felfüggesztési és speciális vázszerkezeteik új főegységeket kapnak a közeljövőben.

A diákok és a kísérőtanárok nevében ezúton is megköszönjük a Tatra gyárnak a szíveslátást, azt a szakmai partnerséget, ahogy fogadtak, tájékoztattak, betekintést engedtek munkájukba.

DR. NAGYSZOKOLYAI IVÁN

Forrás:

<http://www.tatratrucks.com>

www.tatraphoenix.com

www.eurotrade.hu

melano.hu – Tomanová Klára, Aranyi Péter