

**UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO
PRAHA**

bakalářské prezenční studium
2009 – 2012

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Zuzana Zedníčková

Mediální ohlasy privatizace Tatry Kopřivnice a současnost
této významné české automobilky

Praha 2012

Vedoucí bakalářské práce:
Ing. Václav Prokůpek, Ph.D.

JAN AMOS KOMENSKÝ UNIVERSITY PRAGUE

Bachelor Full-Time Studies
2009 - 2012

BACHELOR THESIS

Zuzana Zedníčková

Media privatization of the Tatra Kopřivnice and
present this significant Czech car factory

Prague 2012

The bachelor Thesis Work Supervisor:

Ing. Václav Prokůpek, Ph.D.

Prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracovala samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpala, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 13. 3. 2012

Zuzana Zedníčková

Poděkování

Chtěla bych poděkovat vedoucímu bakalářské práce Ing. Václavu Prokúpkovi, Ph.D. za ochotu, pomoc, poskytnuté materiály a skvělý přístup, bez kterého by spolupráce byla o mnoho těžší. Dále bych ráda poděkovala Pavlu Sedláčkovi za bezprostřední rozhovory, náměty, materiály a milé jednání. Dále Ing. Jindřichu Arabaszovi, MBA, kurátorovi technického muzea v Kopřivnici za přesné informace, rozhovor a detaily kolem historie a hlavně privatizace Tatry. Děkuji paní Drahomíře Plhalové z archivu Tatry, která mi ukázala potřebné zdroje a pomohla mi s vyhledáváním v archivu. Také děkuji za rozhovor Petru Kahánkovi a za jeho zajímavý příspěvek. Velké poděkování patří mé rodině za trpělivost a hlavně babičce a dědovi, kteří mi shromáždili nejvíce materiálů, spoustu novin a knížek, které mi rádi spolu s komentáři a vzpomínkami předali. Opravdu všem moc děkuji.

Anotace

Tato bakalářská práce se zabývá pohledem na privatizaci v automobilové společnosti Tatra Kopřivnice, která patřila mezi nejuznávanější výrobce jak osobních, tak nákladních aut. Velká historie podniku a také dvě privatizace, ovlivnily Tatra ve vývoji a obchodech. Kopřivnice, průmyslové město závislé na obrovské automobilce, se od roku 1850, kdy Ignác Šustala začal s výrobou kočárů, hodně změnila. Kdyby dnes lidé v Kopřivnici a okolí spoléhali na práci v Tatře, byla by míra nezaměstnanosti neúnosná. Díky nové průmyslové zóně a vzniklým menším firmám, mají obyvatelé Kopřivnice další uplatnění.

V teoretické části autorka popisuje historii podniku od založení až do roku 1992, kdy se Tatra Kopřivnice stala součástí kuponové privatizace. Cituje také slova cestovatelů expedice Tatra kolem světa a zabývá se automobilovými soutěžemi, jako je například známý Dakar. V části praktické autorka pomocí rozhovorů přibližuje privatizaci automobilky a porovnává i vnímání situace zaměstnanců s pohledem v tisku.

Klíčové pojmy

Automobilka, Dakar, Kopřivnice, kupony, Loprais, motor, nákladní vůz, náprava, Präsident, privatizace, Ronald Adams, SDC International, Šustala, Tatra, výroba aut, závod.

Annotation

This thesis is concerned with the privatization of Tatra automobiles, one of the most respected manufacturer of both passenger and freight cars. Great history of the company and also two privatization of Tatra influenced the development and marketing. Since 1850, when Ignatius Šustala began with the production of carriages, Kopřivnice, an industrial city dependent on a huge automaker, has changed a lot. If today people in and around Kopřivnice relied on the work of the Tatra, the unemployment rate would be unbearable. With the new industrial zone and new smaller companies more residents of Kopřivnice have another job offers.

In the theoretical part author describes the history of the company from inception until 1992, when Tatra became part of voucher privatization. She quotes the words of the Tatra expedition travelers around the world and is engaged in automobile competitions, such as the famous Dakar. In the practical part with the author approaches and compares the privatization of the automaker and the perception of employees with a view of the press, through interviews.

Key words

Axle, car factory, coupons, Dakar, engine, factory, Kopřivnice, Loprais, Präsident, privatization, production of cars, Ronald Adams, SDC International, Šustala, Tatra, truck.

OBSAH

ÚVOD	10
TEORETICKÁ ČÁST	11
1. HISTORIE AUTOMOBILKY	12
1.1 Ignác Šustala.....	12
1.1.1 Obchodní společnost Tatra	13
1.1.2 Vývoz do ciziny	13
1.1.3 Smutný konec Šustaly.....	14
1.2 Počátky automobilové výroby v Kopřivnici	15
1.2.1 Výroba nákladních automobilů.....	15
1.2.2 Sériová výroba osobních automobilů.....	16
1.2.3 Další významné vynálezy z roku 1900	17
1.2.4 Kopřivnický závod po krizi roku 1901	18
1.3 Rozšíření automobilu jako dopravního prostředku	19
1.3.1 Motor z Kopřivnice.....	19
1.3.2 Nepokoje v podniku	21
1.3.3 Vozy od roku 1914	21
1.4 Sériová výroba nákladních automobilů	21
1.4.1 Vznik názvu Tatra.....	22
1.4.2 Tatrovácká koncepce stavby automobilů.....	23
1.5 Tatra od roku 1924.....	24
1.5.1 Závody Tatra a.s.	25
1.5.2 Závody a úspěchy v letech 1931-32.....	26
1.5.3 Hadimrška.....	27
1.6 Osobní automobily s motorem vzadu	27
1.6.1 Tatra 77 v tisku	27

1.7 Okupace Němci.....	28
1.7.1 Válečná léta.....	28
1.7.2 Poválečné ožívování výroby	29
1.8 Tatraplan	30
1.8.1 Národní podnik Tatra.....	30
1.8.2 Další vývoj Tatraplanu.....	30
1.9 Nový osobní vůz po 4 letech.....	31
1.9.1 Různé verze Tatry 603.....	31
1.9.2 Populární Tatra 613	32
2. TATRA A JEJÍ ÚSPĚCHY VE SVĚTĚ.....	33
2.1 Tatra Paříž - Dakar.....	33
2.2 Tatra kolem světa.....	34
2.3 Dakar od roku 1990	37
PRAKTICKÁ ČÁST	38
3. PRIVATIZACE TATRY KOPŘIVNICE	39
3.1 Kuponová privatizace	40
3.1.1 Privatizace Tatry v roce 1992	41
3.1.2 Druhá vlna privatizace	43
3.2 Období mezi privatizacemi	46
3.2.1 Zlomový rok 1999	48
3.2.2 Tatra pod vedením Konsolidační banky	49
3.3 Privatizace roku 2001	49
3.3.1 SDC International	51
3.3.2 Czech Partners CZ	52
3.3.3 První rok Tatry pod americkým vedením	53
4. TATRA OD ROKU 2003.....	54
4.1 Tatra v rukou Adamse.....	55

4.1.1 Krizový rok 2008 a 2009	56
4.1.2 Rok 2010 a kauza zakázek pro armádu.....	58
5. SOUČASNOST TATRY, A.S.	60
5.1 Rok 2012 a pohled na budoucnost.....	61
5.1.1 Nejistá budoucnost.....	62
ZÁVĚR	63
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	64
SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ	67
SEZNAM PŘÍLOH	68

ÚVOD

Téma automobilového podniku Tatry Kopřivnice a její privatizaci si autorka nevybrala náhodou. Její děda jezdil s Tatrou 49 let, od roku 1951 do roku 1990, jako řidič s povolání. V roce 1976 dostal diplom za milion kilometrů bez nehod. Babička naopak pracovala jako kuchařka ve školce, která patřila podniku jako spousta jiných institucí ve městě. Když došlo v roce 1989 k propouštění, babička musela po sedmnácti letech odejít na poslední rok a půl před důchodem do jiné školky. Ohledně Tatry se autorka zajímá už několik let, z důvodu nejasností a neinformovanosti obyvatelů Kopřivnice. Známa byla jen mediální kauza o zakázce pro armádu České republiky a stálé propouštění, které v Kopřivnici způsobilo zvyšování počtu nezaměstnaných.

Autorka se v teoretické části bude zabývat obsáhlou historií, která je nedílnou součástí automobilky. Jméno Ignáce Šustaly je nejspíš všem známo hlavně ve spojení s kočáry a později s železniční výrobou. Málokdo už ale ví o jeho starostech a problémech spojených s vedením podniku. Dále autorka představí první a dodnes věhlasný automobil zvaný „Präsident“, popíše výrobu a zdokonalování nákladních vozů a naváže na osobní automobily. Rok od roku přiblíží situaci v podniku, který byl na vrcholu slávy i na pokraji zkázy. Objasní jak vznikl název podniku „Tatra“ a neopomene na závody Paříž - Dakar, ve kterých měly vozy Tatry několikrát úspěch. Historii završí rok 1990, který byl předzvěstí privatizace kopřivnické automobilky i jiných podniků po celém tehdejší Československu.

Praktická část bude přiblížením situace, kdy se ze státního podniku stala privatizovaná akciová společnost. Díky poznatkům a materiálům od zaměstnanců Tatry bude autorka popisovat detaily privatizace rok za rokem. Podnikový Tatrovák a Kopřivnické noviny tehdy všem přinášely čerstvé informace z dění v automobilce a díky nim mohla autorka porovnávat výpovědi v rozhovorech s tím, co přinášel tisk. Na závěr se bude zabývat současností společnosti, tedy od roku 2011 doposud.

TEORETICKÁ ČÁST

1. HISTORIE AUTOMOBILKY

Tatra Kopřivnice je právem pokládána za jednoho z největších průkopníků automobilismu, a to nejen ve výrobě osobních automobilů, ale i ve využití motorových vozů v silniční, popřípadě terénní přepravě nákladů. Kopřivnická Tatra si ale nedělá nárok na první místo ve výstavbě automobilů, jak to některé zdroje uvádějí. Nejen u nás, ale i jinde ve střední Evropě jsou známy řady pokusů jak sestrojít prakticky použitelný motorový, parní nebo elektrický samohyb, tedy automobil. Když nepočítáme mezi Středoevropany Šamšurenkova nebo Josepha Cugnota z Francie, který sestrojil první parní silniční vůz již v roce 1719, nebo Philippa Lebona, který měl v roce 1807 patent na první plynový motor, prokazatelně první pokus uskutečnil Josef Božek. V pražské Stromovce roku 1815 předváděl svůj parní vůz a tedy první středoevropský automobil.¹

1.1 Ignác Šustala

Kopřivnický rodák Ignác Šustala se narodil 7. prosince 1822. Byl to syn dědičného rodu místních fojtů a vyučil se sedlářskému řemeslu u mistra J. Kudlíka v Koloředově u Místku. Další praxi získal u Josefa Svitáka na Hukvaldech nebo také u řemenáře Jakuba Pekárka z Holešova. Hlavní zkušenosti ale nabyt u vídeňského dodavatele kočárů mistra Filipa Kollera, ten měl největší podíl na Šustalově růstu v oboru. Když se vrátil do rodné obce v únoru 1850, snažil se získat živnostenské oprávnění. Po několika neúspěších si zřídil první dílnu na místním fojtství u svého bratra Jana. S dvěma společníky pak společně zahájil v Novém Jičíně výrobu bryček typu „Neutitscheinka“. Tyto typy se dodávaly krom jiného i do Ukrajiny. Svou kvalitou výroby, obchodními znalostmi i tím, že se nebál konkurence, vynikl tak, že 15. prosince 1852 dostal od tehdejší „krajské vlády“ v Olomouci tovární oprávnění.²

¹ Kolektiv vývojové konstrukce n.p. Tatra Kopřivnice. Moderní užitkové automobily Tatra. Praha: Naše Vojsko, 1979, s. 9. ISBN 28-009-79.

² ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 3-4. ISBN 80-900915-9-8.

První továrnou se stala kovárna z nepálených cihel a postupně se střídaly další. Velká část výrobků Ignáce Šustaly směřovala tehdy na Ukrajinu. V roce 1856 si dokonce zařídil sklad k prodeji ve Lvově.³

1.1.1 Obchodní společnost Tatra

V roce 1858 se změnila Šustalova firma na obchodní společnost. Společníkem se stal Adolf Raška, výrobce majoliky z Kopřivnice a Karel Mosler z Příbora. V 60. letech 19. stol. byly firmě Schustala & comp. uděleny první patenty za konstrukční zlepšení kočárů. Továrna se rozrůstala a instalovala také parní stroj, který sloužil k pohonu strojů a zařízení. Roku 1866 je firma korunována čestným titulem „dvorní dodavatel“ pruským princem Bedřichem Karlem za své úspěšné a přepychové dodávání vozů do Pruska. Kolem roku 1870 zaměstnával Ignác Šustala asi 150 dělníků a o tři roky později prezentoval firmu 13 různými typy kočárů na výstavě ve Vídni, která byla celosvětová.⁴

Továrna se brzy stala přední v rakousko-uherském mocnářství. V osmdesátých letech minulého století produkovali 1 200 vozů ročně a roku 1882 začali vyrábět nejen kočáry a povozy, ale také železniční vagóny. Firma se tedy z rodinného podniku dostala do rukou akcionářů.⁵

1.1.2 Vývoz do ciziny

Roku 1883 nastoupil do závodu jako technický poradce pro nové výrobní oddělení železniční inženýr Hugo Fischer z Rösslerstammu, později působil i jako generální ředitel. Závod se stal brzy díky kvalitnímu řemeslnému zpracování dodavatelem luxusních salónních vozů pro vysoce postavené osoby v Evropě i v Asii. Dodávaly se vozy i do Orientu, Kanady, Austrálie a Latinské Ameriky. Ve dvacátých letech 20. století začala výroba drezín a motorových

³ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 4. ISBN 80-900915-9-8.

⁴ ROSENKRANZ, K. Tamtéž

⁵ Kolektiv vývojové konstrukce n.p. Tatra Kopřivnice. Moderní užitkové automobily Tatra. Praha: Naše Vojsko, 1979, s. 11. ISBN 28-009-79.

železničních vozů. Roku 1936 byl představen motorový železniční vůz „Slovenská strela“, který byl řešený dle aerodynamických zásad a byl vybavený trakčními motory s elektromechanickým převodovým systémem a dvěma benzinovými šestiválci o výkonu 242,7 kW. Díky tomuto vozu se zkrátila doba jízdy na trati z Prahy do Bratislavy o dvě a půl hodiny. Vůz jel průměrnou rychlostí 92,5 km/hod.⁶

1.1.3 Smutný konec Šustaly

Díky rozhodnutí příslušných ministerstev došlo v roce 1950 ke zrušení do té doby největší vagónky v Československu. Po postupných útlumech došlo v roce 1952 k převedení výroby z Kopřivnice do Studénky. Roku 1887 stavěla Šustalova firma nové výrobní haly pro vagónku a dostala se tím do finanční tísně. Východiskem byl už jen převod firmy v akciovou společnost s kapitálem 2 miliony rakouských korun. Během jednání o akciovou společnost zemřel zakladatel firmy Ignác Šustala. Stalo se tak ve Vídni 29. 1. 1891. Jeho synové a dědici tak vstoupili do akciové společnosti za poněkud nevýhodných podmínek. I když měli v rukou významné podíly (41%), nezískali si zastoupení ve správní radě a stačila jim pětiletá smlouva na významná úřednická místa.⁷

Ani synové Ignáce Šustaly, kteří původně ve fabrice zastávali významné posty, se tedy rozvíjení výrobního programu společnosti směrem k novým zázrakům techniky nezúčastnili. Na protest proti praktikám vedení akciové společnosti pod cenou prodali své podíly a v letech 1895 a 1896 založili podnik, který byl později nazván „Vagónka Studénka“.⁸

Kopřivnická firma poté dostala název „Kopřivnická vozovka, akciová společnost, dříve Šustala & spol.“. Závod se ihned začal modernizovat a přestavovat. V roce 1891 měla firma 700 dělníků, 350 v kočárovce a kolem stovky úředníků. O pět let později se zvýšil kapitál společnosti na tři milióny

⁶ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 6. ISBN 80-900915-9-8.

⁷ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 7. ISBN 80-900915-9-8.

⁸ Historie výroby. Tatra [online]. 2011 [cit. 2012-02-04]. Dostupné z: <http://www.tatra.cz/o-spolecnosti/historie-tatry/historie-vyroby/>

korun. Vozovka Kopřivnice měla správné předpoklady k zavedení nové výroby - výroby automobilů.⁹

1.2 Počátky automobilové výroby v Kopřivnici

Důležitým rokem v historii nejen kopřivnického závodu je rok 1897, kdy vozovka Kopřivnice vyrobila svůj první osobní automobil. Díky vozu pojmenovaným „Präsident“ se stala nejstarší automobilkou ve střední Evropě. Největší podíl na stavbě tohoto vozu měl skvělý technik a rodák z Kopřivnice Leopold Sviták. V roce 1898 vyjel vůz do Vídně. Úspěšná cesta vzbudila ve vedení továrny nadějnou iluzi, že vše bude bez problémů a výroba může být zahájena. Pod tímto dojmem uveřejnil vídeňský časopis Neues Wiener Tagblatt dne 19. 3. 1899 článek „Tři sta rakouských automobilů“ s podtitulem „Návštěva v Kopřivnici“. Článek popisoval optimismus vedení kopřivnického závodu, výrobu osobních automobilů pro čtyři osoby a dívá se na budoucnost a rozvoj výroby velkýma očima.¹⁰

1.2.1 Výroba nákladních automobilů

Ještě roku 1898 byl v Kopřivnici vyroben prototyp prvního nákladního automobilu o nosnosti 2,5 tuny. Vůz měl velkou ložnou plochu i pěkný vzhled, což současníci obdivovali. Tento typ vozu označoval počátek užitkových automobilů, které se vyráběly od roku 1919 se značkou Tatra. Nákladní vozy přinesly spoustu novinek a řešení, která za pomoci technického rozvoje mohla přinést světový pokrok.¹¹

Originál byl v roce 1900 v závodě zrekonstruován. Dva motory, které byly dříve montovány, nahradil jediný dvouválec o výkonu 12 k. Na nové mechanické čtyřstupňové převodovce a její rekonstrukci se podílel mladý Hans

⁹ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 7. ISBN 80-900915-9-8.

¹⁰ Kolektiv vývojové konstrukce n.p. Tatra Kopřivnice. Moderní užitkové automobily Tatra. Praha: Naše Vojsko, 1979, s. 11. ISBN 28-009-79.

¹¹ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 12. ISBN 80-900915-9-8.

Ledwinka. Postupně řídicí páku vystřídal volant a brzda se ovládala pedálem z místa řidiče. Protože se nedochoval originál původního nákladního automobilu, v letech 1977 až 1979 se realizovala jeho opakovaná stavba pod vedením konstruktéra Milana Galii. Replika byla předvedena veřejnosti 6. listopadu 1979.¹²

1.2.2 Sériová výroba osobních automobilů

První automobil sériové výroby byl dokončený 21. 6. 1899 a jmenoval se „Meteor“. Do konce roku se vyrobilo ještě dalších šest typů vozidel. V červenci „Nesseldorf“, v srpnu „Wien“ a „Bergsteiger“, 17.10. „Versucher“ a o dva dny později „Auhof“ a „Spitzbub“. Všechny vozy jezdily s motory Benz. Tehdejší ředitel Fischer se dokonce chlubil, že je podnik schopen vyrobit až 300 automobilů ročně. Skutečnost však byla jiná. Do první světové války kromě roku 1900 nepřekročil odbyt 20 vozů ročně. Úspěchy ale měly vozy v automobilovém sportu. Závodníci obsadili první dvě místa v pánské jízdě na klusácké dráze a třetí místo v jízdě handicapovaných ve Vídni. Vozy opět procházely rekonstrukcí. Motory, které dřív dodávala firma W. Hardy, postupně nahradily motory vlastní výroby.¹³

První závodní vůz, který byl postavený v roce 1900, vynikal nízkou stavbou vozu, byl bez karosérie, aby se snížila celková váha. Motor byl oproti sériovým výrobkům zlepšený díky tomu, že měl dva automatické sací a jeden výfukový ventil. Tento vůz byl prvním výrobkem v Kopřivnici, který překonal hranici stokilometrové rychlosti. Maximální rychlost byla udávána 112 km/hod.¹⁴

Ještě v roce 1900 se objevily další tři vozy, které byly pojmenovány, a to „Tourenwagen“, „Continental“ a „Balder-Vierer“. Některé závodní vozy byly přestavěny na svatební nebo také zavazadlové, dle potřeby a přání

¹² ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 15-16. ISBN 80-900915-9-8.

¹³ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 16-17. ISBN 80-900915-9-8.

¹⁴ ROSENKRANZ, K. Osobní automobily 1897 - 1972. Kopřivnice: Technické muzeum n. p. Tatra Kopřivnice, 1972, s. 7.

nadšence a známého závodníka barona Theodora Liebiega. Dne 6. 5. 1901 se Liebiegovi vydali na svatební cestu dlouhou 2000 km. Vozem typu B-Dreier vyjel se svou chotí Marií Idou Blaschka. Trasa vedla z Villachu přes Benátky, severní Itálii, francouzskou Riviéru do Švýcarska a poté do Tyrol, kde vozy překonávaly obtížný horský terén. Z Tyrol se pak přes Vídeň Liebiegovi vrátili do moravského Liberce. Doprovod jim tehdy dělal přítel Fritz Haban s rekonstruovaným vozidlem, které mělo úpravu pro zavazadla. Skutečně první závodní vůz vyjel ve dnech 1. a 2. 6. 1900 na trati ze Salzburgu přes Linec do Vídně, dlouhé 324 km.¹⁵

1.2.3 Další významné vynálezy z roku 1900

Koncem května roku 1900 vyjel na svou první trasu elegantní parní omnibus, který byl poháněn dvouválcovým sdruženým parním strojem značky DeDion-Bouton o výkonu 17,6 kW. Stroj byl tehdy umístěn pod podlahou vozu. Hmotnost stroje 6 tun umožňovala svezení až dvanácti osob se zavazadly. Přestože vůz přinesl hodně pokrokových prvků, vedení továrny se rozhodlo, že s výrobou těchto vozů na parní pohon nebude pokračovat.¹⁶

Ve stejném roce se také postavil unikátní elektromobil. Továrna jej vyrobila na zakázku pražské firmě EAG Vysočany. Stroj byl poháněn elektromotory, které si dodala sama firma EAG.¹⁷

V průběhu roku 1900 se v Kopřivnici vyhotovilo 23 automobilů, které se předaly zákazníkům. První série byla označena jako „A“ - Alter Vierer (stará čtyřka), podle počtu cestujících, kteří se vešli do vozu. Modernější verze se nazývala „Neuer Vierer“ (nová čtyřka). Později se označovala jako typ „B“. Benzinová nádrž, chladič a nádrž chladicího systému byli v prostoru pod přední kapotou, volant spočíval na šikmém sloupku řízení a toto nové řešení umožňovalo výstavbu vozů pro více pasažérů. Dvou, tří, čtyř i šestimístné vozy se nazývaly „Break“, eventuelně „Tonneau“. Typ „B“ se hodně shodoval se

¹⁵ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 17-20. ISBN 80-900915-9-8.

¹⁶ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 20-22. ISBN 80-900915-9-8.

¹⁷ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 22. ISBN 80-900915-9-8.

závodními vozy. Na konstrukci se podíleli Ledwinka, Struhatschek a Kriebel. Ukázaly se také první neshody mezi Hansem Ledwinkou a Leopoldem Svitákem. Závod v té době čítal 1600 zaměstnanců. Převodovky v té době sestavovali Spíšek a Habermann, motory pak Haban a Lorenz. Ze závodu odešli po neúspěších s konstrukcemi převodovek Karel Sage a Edmund Rumpler. Jejich jména jsou známá v souvislosti s jinými značkami, ve kterých se později objevili. V letech 1901-1905 byla v Rakousko-Uhersku krize ve strojírenství, která zasáhla všechny menší podniky. Kopřivnická firma ale díky velkému odbytů přibrzdila krizi. Přesto klesla výroba v roce 1901 na 15 kusů automobilů za rok.¹⁸

1.2.4 Kopřivnický závod po krizi roku 1901

O rok později, tedy roku 1902 se prodalo 20 vozů ročně, tedy o pět víc než v předchozím roce. Pod zakázkovým číslem 101 se vyvinul typ „C“ se čtyřválcovým plochým motorem, který byl uložený napříč pod nohama řidiče. Po vystavení vozu na III. mezinárodní automobilové výstavě ve Vídni ho státní notářství uvedlo jako typ „D“. Dvanácté číslo novin Allgemeine Automobil Zeitung tehdy uvedlo do té doby největší kritiku kopřivnických automobilů (1903): „Jak je vidno, drží se kopřivnická továrna s tvrdošíjností, která by slušela lepší věci, pevně ležatého motoru a konstruuje i ležatý čtyřválec, a sice, na základě dosud získaných dobrých zkušeností“. Motor je jako doposud umístěn ve středu podvozku, a jako dosud je nutno odklápět ‚myší past‘, aby bylo možno dostat se k motoru - vše na základě dosud získaných dobrých zkušeností...“ Celý svět používá stojaté, vpředu umístěné motory, celý svět přijal standardní typ - Kopřivnice dělá s dávno překonaným uspořádáním ještě pořád ‚velmi dobré zkušenosti‘. Při takovém nevysvětlitelném setrvávání na zaostalosti je jen pochopitelné, že kopřivničtí, kteří si již dnes mohli vykračovat na čele rakouského automobilového průmyslu, zaostali tak mnoho za časem. Za svůj neúspěch v automobilovém průmyslu činí odpovědným boha

¹⁸ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 24-25. ISBN 80-900915-9-8.

a svět, automobilismus, chudobné Rakousko, zlý, velmi zlý tisk atd. Jenom ne sami sebe.“¹⁹

Roku 1904, kdy ještě doznívala krize, zahájili v továrně vývoj na novince, typu „E“. Celková koncepce se ovšem nelišila od typu předchozího z důvodu úspory peněz. Od této doby začala platit výroba automobilů za průmyslové odvětví, ke kterému výrobce musel mít živnostenské oprávnění. Ztížily se tak podmínky pro další rozšiřování firem a značek tohoto zaměření.²⁰

Hned nato, v roce 1905, došlo k nařízení o policejní evidenci motorových vozidel, zavedení zkoušek řidičů i vozů a vystavování vůdčích listů a technických osvědčení. Nejvyšší povolená rychlost na silnici se stanovila na 45 km/h a v uzavřených osadách to bylo 15 km/h.²¹

1.3 Rozšíření automobilu jako dopravního prostředku

Rok 1905 se stal historickým předělem mezi průkopnickou érou aut u nás a dobou, kdy došlo k obrovskému rozšíření automobilů jako dopravních prostředků. Typem „F“ kopřivnická automobilka opustila starý koncept stavby vozidel. Konstruktéři Lang a Kronfeld začali pracovat na světově uznávané koncepci.²²

1.3.1 Motor z Kopřivnice

Nezávisle na sobě vytvořili oba konstruktéři, Lang i Kronfeld, pokrokové motory s válci na stojato v řadě. Čtyřválec „K“, tedy Kronfeldův, o zdvihovém objemu 5 a více litrů měl samostatně odlité válce a proti sobě umístěné ventily s T-hlavou. Motor byl těžký a málo výkonný. S elektromagnetickým zapalováním poháněl pomocí mechanické převodovky

¹⁹ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 25-27. ISBN 80-900915-9-8.

²⁰ ROSENKRANZ, K. Tatra: Tamtéž.

²¹ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 27. ISBN 80-900915-9-8.

²² ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 27-28. ISBN 80-900915-9-8.

zadní kola a moc se neosvědčil. Langův typ „L“ se jevil jako úspěšnější. Motor měl zdvihový objem přes 4 litry s hlavou válců ve tvaru L, ventily na jedné straně a měl stejný výkon jako Kronfeldův. Motor měl ale složité ovládání kvůli umístění ventilů. Langův motor se montoval do nákladního automobilu typu „R“, do typu „L“, požárních stříkaček „K“, vojenských světlometných vozů „M“ a omnibusů „O“. Typy „J“, „K“ a „L“, které byly připravované, zklamaly očekávání a inženýři Kronfeld i Lang odešli ze závodu. Ředitel Hugo Fischer vzhledem k problémové situaci povolal zpět Hanse Ledwinku, který roku 1902 odešel do Vídně k firmě Alexander Friedmann, kde stavěl parní vozy. Vrátil se tedy plný zkušeností a převzal vedení konstrukce automobilky. Leopold Sviták přešel do funkce poradce generálního ředitele.²³

Roku 1906 přišel na svět první kopřivnický motor se shora řízenými ventily - čtyřválec typu „S“ konstruktéra Hanse Ledwinky. Montoval se do vozů, které měly společné to, že v sobě spojovaly několik konstrukčních novinek. Vozy musely mít uložení motoru ve třech bodech a motor tvořil s převodovkou masivní monoblok.²⁴

Použitá kopřivnická převodovka měla pouze 5 ozubených kol, z toho dva věnce s vnitřním ozubením a kola se zasouvala radiálně.²⁵

Ledwinkovi bylo jasné, že zákazníci budou vyžadovat vůz s lepšími parametry. Jakmile předpisy dovolí zvýšit rychlost na otevřené silnici, bude potřeba silnějších a přizpůsobivějších automobilů. Sestrojil podle toho svůj motor. Pozornosti nemůže ujít ani použitá převodovka „zvonové“ konstrukce. Zpátečka i čtyři rychlosti se zasouvaly radiálně. Na konstrukci se podílel tehdejší student techniky Antonín Klička.²⁶

²³ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 28-30. ISBN 80-900915-9-8.

²⁴ ROSENKRANZ, K. Osobní automobily 1897 - 1972. Kopřivnice: Technické muzeum n. p. Tatra Kopřivnice, 1972, s. 7.

²⁵ ROSENKRANZ, K. Osobní automobily 1897 - 1972. Kopřivnice: Tamtéž.

²⁶ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 30-33. ISBN 80-900915-9-8.

1.3.2 Nepokoje v podniku

Před první světovou válkou došlo v kopřivnickém podniku k nepokojům mezi dělníky. V letech 1906 a 1912 proběhly 2 stávky, ve kterých se dělníci domáhali svých práv. Chtěli snížit počet pracovních hodin, zvýšit hodinové tarify, větší peníze za přesčas a příplatky za noční směny atd. Při druhé stávce opustil dlouholetý post generálního ředitele Hugo Fischer. Dne 1. 8. 1913 odešel do penze. Funkci nového ředitele získal Erhard Köbel, který se zaměřoval spíše na železniční výrobu.²⁷

1.3.3 Vozy od roku 1914

Po úspěšné vlně typu „S“ a konstrukčních novinkách na trhu, předvedl Hans Ledwinka roku 1914 nový typ, výkonný čtyřválec značený jako „T“. Fritz Hückel, velký příznivec motorismu, si tenkrát koupil první z řady těchto automobilů. Vůz se stal poměrně oblíbený a jezdil rychlostí 80 - 90 km/hod. Ve výrobě zůstal až do roku 1926, kdy už se vyráběl jen jako vůz sanitní a radiovůz pro armádní potřeby. Roku 1915 na čtyřválec navázal šestiválec typu „U“. Převodovky „U“ a „T“ zůstaly stejné s předchozími. Novinkou se staly brzdy montované na všechna čtyři kola. V tisku si díky této revoluční změně získal nepříznivou kritiku. Vůz prý nebude bezpečný a při zabrzdění se převrhne.²⁸

1.4 Sériová výroba nákladních automobilů

Sériová výroba nákladních vozů nastala s první světovou válkou. Do té doby kusová výroba osobních i nákladních automobilů nepřekročila desítky. V roce 1914 se vyrobily pouze 2 nákladní automobily z 24 vozů, ale už o rok později vzrostl počet na 105 nákladních aut TL-2. Roku 1916 se vyrobilo 196

²⁷ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 35. ISBN 80-900915-9-8.

²⁸ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 36-37. ISBN 80-900915-9-8.

kusů TL-2 a 30 nákladních vozů TL-4. Největší počet nákladních aut byl vyroben v roce 1917, a to 19 typů TL-2 a 303 kusů TL-4. Postupně pak výroba klesala až na rok 1936, kdy se objevila na trhu známá a populární „sedmadvacítka“.²⁹

Když válka skončila, snížil se počet zaměstnanců o více než čtvrtinu. Roku 1919 měl podnik kolem 3000 zaměstnanců, z toho 200 úředníků. Pracovalo se především na zdokonalení brzdového systému u šestiválcových vozů „U“. Jelikož na brzdách přední nápravy docházelo k praskání brzdových klíčů, uvažovalo se o vyzkoušení vozů v terénu.³⁰

1.4.1 Vznik názvu Tatra

Roku 1919 vyjel nákladní automobil TL-4 na jízdni zkoušky do Vysokých Tater. Vozy tam překonávaly do té doby nesjízdnou trasu Štrba-Tatranská Lomnica, aby přezkoušely brzdový mechanismus. Automobily si získaly takovou popularitu mezi místními horaly, že byly přirovnávány k Tatrám. Názvu se okamžitě po příjezdu chytlo vedení podniku a byl ihned využit. Na konci března 1919 se nápis poprvé objevil na nákladních vozech typu TL-4, na dveřích karosérie. Později se název Tatra stal značkou a roku 1920 nahradil firemní značku NW (Nesselsdorf Wagenbau - Kopřivnická vozovka). TATRA byla už mezinárodně chráněnou značkou a mezi veřejností se uchytla více než původní název podniku.³¹

²⁹ Kolektiv vývojové konstrukce n.p. Tatra Kopřivnice. Moderní užitkové automobily Tatra. Praha: Naše Vojsko, 1979, s. 15. ISBN 28-009-79.

³⁰ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 38. ISBN 80-900915-9-8.

³¹ Kolektiv vývojové konstrukce n.p. Tatra Kopřivnice. Moderní užitkové automobily Tatra. Praha: Naše Vojsko, 1979, s. 17. ISBN 28-009-79.

1.4.2 Tatrovácká koncepce stavby automobilů

Generální ředitel Pasching souhlasil v roce 1920 s výstavbou nové automobilky. Když se o tom dozvěděl Hans Ledwinka, který byl v tu dobu u firmy Steyer, neváhal se potřetí vrátit do Tatry. Ledwinka byl velice potěšený výstavbou závodu. Takový odborník jako on, dokázal snadno vyhodnotit situaci na trhu, v jaké se poválečná Evropa nacházela. Byla sice potřeba velkých a pohodlných aut, ale jen pro malou část klientely. Na trhu byl nedostatek úsporných vozidel s účelnější a jednodušší technologií. Stav vozovek po válce byl katastrofický a vozy tedy musely začít být trvanlivé, jednoduché na údržbu a levné v provozu. Pomalu se tedy rodil vůz, označovaný Tatra 11, na kterém se podílel zkušený ekonom - prokurista Rudolf Walla. Nejvýznamnějšími prvky se staly jednoduchost a účelnost. Pracovalo se také na předešlých typech nákladních vozidel, která poté na výstavách v Praze a cizině sklízela velký obdiv. Tisk v té době nešetřil chválou.³²

Jelikož abeceda se pomalu blížila ke konci s písmenem U, muselo dojít ke změně k označování vozidel. Od té doby se tedy začalo číslovat od čísla 10 v pořadí, jak za sebou vozy přicházely. Číslo 10 dostal typ „U“, č. 20 a 21 dostaly modifikace „T“ a čísla 51 a 50 měly nákladní vozy TL-2 a TL-4. V roce 1923 se tedy zrodila již zmíněná Tatra 11. Byl to opravdu malý a nezníčitelný automobil.³³

Dvouválec Tatra 11 měl motor chlazený vzduchem, který byl spojený přírubou přes spojkovou skříň s převodovkou a centrální rourou s rozvodovkou zádní nápravy. Na zadní nápravě bylo nezávislé pérování kol, při kterém bylo použito výkyvných polonáprav a bezkloubového pohonu hnacích kol při snížení neodpérováných hmot na maximum. Koncepce této Tatry vstoupila do dějin techniky. Tento typ se stal také základem pro většinu konstruovaných osobních i nákladních vozů značky Tatry.³⁴

³² ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 39-41. ISBN 80-900915-9-8.

³³ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 41. ISBN 80-900915-9-8.

³⁴ ROSENKRANZ, K. Osobní automobily 1897 - 1972. Kopřivnice: Technické muzeum n. p. Tatra Kopřivnice, 1972, s. 7-8.

1.5 Tatra od roku 1924

Dalším typem Tatry se stala Tatra 17, která se v roce 1924 začala sériově vyrábět. Tyto vozy byly ideální pro klienty, kteří požadovali vozy s vodou chlazenými motory. Z Tatry toho roku odešel schopný konstruktér M. Hron a přešel k Čs. zbrojovce v Brně. Kopřivnická „tatrovka“ získala spoustu patentů, které dokládají řady úspěchů. Patenty mohly také souviset s právě vyráběnou Tatro 26, která měla tři nápravy s pohonem na obě zadní nápravy. Zájem upoutala i Tatra 13, která navazovala na Tatra 11. Technologie už několikrát zmiňované Tatra 11, která byla velice úspěšná a nadčasová, bylo dosaženo vlastností, které jsou běžné až v současnosti.³⁵

O rok později překročila Tatra svou první tisícovou roční produkci. Mezi největší odběratele patřilo Rakousko a Německo, do kterého se vyvážely hotové vozy i podvozky. V meziválečném období vrcholila také železniční výroba díky velkému exportu. Mezi zákazníky se zařadil také Egypt. Roku 1926 bylo na programu 8 typů vozů ve 35 odlišných provedení. Například Tatra 10 byla v provedení jako limuzína, nástavková limuzína a kombinovaná limuzína, Tatra 20/21 jako sanitní nebo radiovůz atd.³⁶

Dle koncepce druhé vývojové etapy v Tatře byla roku 1926 stavěna nákladní vozidla typu T 23 a T 24. Po druhé světové válce ještě tato etapa doznívala. Vzduchem chlazené naftové motory byly tedy ještě dlouho žádány. Ukázaly se však ještě jisté nevýhody v této koncepci, a to malý nájezdový úhel vpředu a malá světlá výška pod motorem. Vady byly odstraněny až později, během druhé světové války roku 1942.³⁷

Prototyp Tatra 24 v provedení autobusu představila továrna na automobilové výstavě v Praze. Výstavě kraloval Liebiegův první závodní automobil, který byl zkonstruován v roce 1899. Velkolepou expozici představovaly také nákladní automobily T 13, T 26, T 23 a T 24 v provedení

³⁵ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 51-53. ISBN 80-900915-9-8.

³⁶ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 54. ISBN 80-900915-9-8.

³⁷ Kolektiv vývojové konstrukce n.p. Tatra Kopřivnice. Moderní užitkové automobily Tatra. Praha: Naše Vojsko, 1979, s. 18-19. ISBN 28-009-79.

autobusu. Zájem o Tatrovky byl veliký i na mezinárodním poli.³⁸

1.5.1 Závody Tatra a.s.

Přestože v ostatních zemích se motorismu dařilo, v Československu se chystalo omezení rychlosti v uzavřených osadách na 25 km/hod. a mimo ně na 60-65 km/hod. Vše vedlo k větší výrobě a konkurence také rostla a přiostrhovala se. Mezi veřejností se značka Tatra rozšířila velice rychle, a tak došlo roku 1927 ke změně názvu z „Kopřivnické vozovky a.s.“ na „Závody Tatra a.s.“. Firma konstatovala, že do konce roku 1926 se vyrobilo 150 000 silničních povozů, 50 000 železničních vagónů a 8 000 automobilů. Čísla ale byla asi podle pozdějších statistik nadsazená.³⁹

O rok později, tedy 1928, měla automobilová výroba nárůst o 30 %. Skončila výroba Tatry 11, ale rozběhla se výroba čtyřválců Tatra 30. Vyváželo se do Vídně, Budapešti a Polska. Produkce v průběhu roku stoupala. Vyrobilo se 2 992 vozů, z toho 172 nákladních. Tatra patřila také mezi finančně dostupné značky. Čtyřsedadlová Tatra 30 stála 52 000 Kč, nákladní vozy 110 000 Kč a autobusy od 150 do 180 000 Kč. Začaly se také vyrábět motorové silniční válce, o které mělo zájem ministerstvo veřejných prací.⁴⁰

Rok 1929 byl také velmi úspěšný a trvalými odběrateli se stal Krakow a Warszawa. Pokračovala výroba Tatry 23 a 24 přezdívané „buldok“. Doba si vyžadovala jednoduché a nenáročné vozidlo, proto spatřila světlo světa tříkolka Tatra 49. Na začátku roku 1930 přišel do Tatrovky mladý konstruktér Erich Überlacker. Jelikož byl velice šikovný a cílevědomý, stal se brzy konkurentem Hanse Ledwinky. Überlacker při práci říkával: „Necháme starého pána mluvit, ale uděláme to podle svého.“ Další nováček, který do továrny nastoupil, byl syn Ledwinky - Erich Ledwinka. Společně s Überlackerem začali pracovat na Tatře 57. Většina vozů v té době měla vodou chlazené motory, které vydržely v

³⁸ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 56. ISBN 80-900915-9-8.

³⁹ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 56-57. ISBN 80-900915-9-8.

⁴⁰ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 58,60. ISBN 80-900915-9-8.

extrémních vedrech. Původní model Tatry 57 měl motor chlazený vzduchem, ale v průběhu let prošel mnoha modernizacemi. Vyráběl se jako kabriolet, roadster, dodávka, limuzína, terénní, vojenský a pohotovostní vůz.⁴¹

1.5.2 Závody a úspěchy v letech 1931-32

Na Pražském podzimním autosalonu ve dnech 22. - 28. 10. 1931 bylo vystaveno 12 nákladních a 19 osobních automobilů z dílny Tatra. Na poslední chvíli byla předvedena utajovaná Tatra 57. Při zahájení výstavy promluvil ministr veřejných prací a uvedl: „Naučili jsme se během let pohlížeti na automobil jinak, než na známku blahobytu a prostředek pohodlí. Automobilismus musí se státi výhodným pomocníkem širokých vrstev v jejich denním povolání. Vítám proto snahu vaší továrny vytvořiti menší a přitom výkonnější vozy...“⁴²

Ještě v tomto roce se vydali na náročnou cestu z Prahy do Kapského města dva cestovatelé, Dr. Jiří Baum a sochař F. V. Foit. Jeli upraveným vozem Tatry 12, který byl malý a speciálně vybavený. Trasa vedla přes Alexandrii, podél Nilu do Chartúmu, přes Kodok do Stanleyville, kolem Albertova jezera, Ugandou, Nairobi, Severní Rhodésii, přes Viktoriiny vodopády až do Kapského města.

V roce 1932 vyvrcholila sportovní sezóna „Mezinárodní alpskou jízdou“. Šestietapová soutěž probíhala ve dnech 28. 7. - 3. 8. za účasti 99 vozů a měřila 2 590 km. Tříčlenný tým z Tatry jel s typem 57 a průměrná rychlost v jejich kategorii byla stanovena od 38 do 44 km/hod. Tisk tehdy psal, že vozy Tatry absolvovaly trať s obdivuhodnou pravidelností a bez poruch. V září stejného roku se vypravili manželé Neumannovi z Jablonce nad Nisou s Tatrou 57 na cestu Evropou, Afrikou a Asií. Celou trasu dlouhou 35 000 km zvládli bez poruch a problémů, včetně písečných bouří.⁴³

⁴¹ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 60-62,66. ISBN 80-900915-9-8.

⁴² ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 76, 79. ISBN 80-900915-9-8.

⁴³ ROSENKRANZ, K. Tamtéž., s. 71-72. ISBN 80-900915-9-8.

1.5.3 Hadimrška

Přezdívku „Hadimrška“ získala Tatra 57 díky filmu „To neznáte Hadimršku“. Vůz byl úspěšný a nadprůměrně spolehlivý, měl jednoduchou údržbu a nízké provozní náklady. Vůz se vyráběl pro všechny možné potřeby a také třeba vojenská verze pro Wehrmacht za dob okupace. Výroba Hadimršek byla ukončena v roce 1949 a před válkou to byl neoblíbenější vůz u nás.⁴⁴

1.6 Osobní automobily s motorem vzadu

Tatra V570 z roku 1932 byla vybavená plochým, vzduchem chlazeným dvouválcem, uloženým za zadní nápravou. Nápad vznikl v hlavě E. Ledwinky, který tvrdil, že uložení motoru vzadu sníží hladinu hluku v prostoru pro cestující. Erich Ledwinka a Erich Überlacker pod vedením Hanse Ledwinky pracovali na převratné novince - Tatře 77. Tatra 77 se konstruovala jako šestisedadlová limuzína s místem pro řidiče v ose automobilu. Jednalo se o první sériově vyráběný aerodynamický vůz na světě se samonosnou karosérií a motorem za zadní nápravou.⁴⁵

Dne 5. března 1934 byl vůz oficiálně představen novinářům a odborníkům. Kolem roku 1962 převzala tuto koncepci většina automobilek v Evropě, které měly vždy nejméně jedno vozidlo s nápravou vzadu. Zajímavostí bylo zasklení čelního šípového skla bez středního sloupku, pomocí úzké gumy.⁴⁶

1.6.1 Tatra 77 v tisku

Národní listy 4. 11. 1934 v souvislosti s T 77 napsaly o štěstí Ledwinky, protože má v osobě H. Ringhoffera „patrona velkého slohu,

⁴⁴ FOLPRECHT, R. Hadimrška. Blog.idnes [online]. 27. 11. 2010 [cit. 2012-02-15]. Dostupné z: <http://folprecht.blog.idnes.cz/c/162400/Hadimrska.html>

⁴⁵ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 81-82. ISBN 80-900915-9-8.

⁴⁶ ROSENKRANZ, K. Osobní automobily 1897 - 1972. Kopřivnice: Technické muzeum n. p. Tatra Kopřivnice, 1972, s. 8.

prozíravého a odhodlaného vstoupiti na cesty pokroku a vytrvale po nich kráčetí“. Novináři a odborníci nešetřili chválou a psali: „Konstruktéři se přiblížili ideálu stvořit dílo sdružující logicky jednotlivé části v celek, vyhovující vysokým požadavkům, k nimž zejména v našich poměrech patří při výkonu motoru 44,13 kW při 3 500 ot./min. rychlost 150 km/hod. Předvádění na karlovarské silnici potvrdilo dokonalé odpérování,...“ Psalo se i o tom, že německý Röhr Junior koupil licenci na T 75. Zprávy uváděly: „Není druhého vozu, v němž by rychlosti nad 100 km/h byly tak příjemné a dávaly pocit takové bezpečnosti.“ Novináři psali o Tatře 77 jako o nepřekonaném vozu, který ani nemůže mít konkurenci.⁴⁷

1.7 Okupace Němci

Dne 10. 10. 1938 byla Kopřivnice zabrána Němci podle mnichovské dohody. Státní hranice od té doby vedla podél oplocení továrny Tatry a pro většinu zaměstnanců tak vznikl problém s přechodem hranic.⁴⁸

Přes říšskou hranici dojíždělo do práce hodně lidí z Valašska, a protože Němce by do továrny nikdo nedostal, tolerovali tento volný způsob přechodu hranic místními lidmi. Továrna brzy začala převádět výrobu na válečná vozidla. Hlavně v roce 1939 po napadení Polska se vše změnilo.⁴⁹

1.7.1 Válečná léta

V polovině března 1939 skončily všechny naděje, že mezinárodní problémy se vyřeší. V automobilce se podstatně snížila výroba. Samotným „Vůdcem“ bylo zrušeno mnoho produkcí sériové výroby. Tatrovka se stala součástí nacistického stroje ve válce. Začala se budovat nová letecká hala pro výrobu součástek do letadel. Ve výrobě zůstaly Tatry 57 a 87 a nákladní

⁴⁷ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 87. ISBN 80-900915-9-8.

⁴⁸ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 98. ISBN 80-900915-9-8.

⁴⁹ ŠVIHÁLEK, M. Život s erbem Tatry: Vyprávění hlavního konstruktéra Tatry Milana Galii. Praha: Grada Publishing, a.s., 2009, s. 16. ISBN 978-80-247-2723-3.

vozidlo Tatra 27. V roce 1941 vzrostla výroba Tatro 27, ale jinak se nic nezměnilo. Tatra stále produkovala válečná vozidla pro Němce, také díky snaze Hanse Ledwinky. Jinak totiž hrozilo, že Němci zruší výrobu aut v Kopřivnici a závod budou využívat jen na součástky. O rok později měla Tatra nárůst výroby o 41%. Začal se vyvíjet také nový terénní nákladní vůz Tatra 111 se vzduchem chlazeným dvanáctiválcem. Velice zvláštní objednávkou byly aerosaně pro použití na ruské frontě. Vůz byl odolný proti drsným podmínkám a měl dva páry lyží, které se ovládaly volantem. Nakonec vůz nevyjel, zůstal jen prototyp kvůli technickým problémům. Rok 1943 byl kulminačním v celém válečném období. Celkový objem výroby překročil 5 000 vozů za rok. Velký podíl na tom měla osobní auta pro velitelství policie a pozemní složky Luftwafe. Po roce přišla stagnace výroby. Následkem snížení finální montáže byla výroba převedena na náhradní díly.⁵⁰

1.7.2 Poválečné ožívání výroby

Milan Galia popisuje konec války: „V našem městě se vlastně nestřílelo ani na konci války. Osvobození Kopřivnice proběhlo naprosto klidně. V sobotu jsme šli spát, a když jsme se v neděli ráno podívali z okna, uviděli jsme na silnici vojáky v jakýchsi podivných uniformách. Byli to Rusové.“⁵¹

Závod řídil po válce Emanuel Červinka jako ředitel od 8. 6. 1945. Postupně se do závodu vrátili bývalí zaměstnanci a výroba se začala ožívat. První tři automobily, které se vyrobily po válce, se darovaly Rusům. Jeden dokonce samotnému Stalinovi. Na začátku června 1945 byl zatčen Hans Ledwinka, technický ředitel a hlavní konstruktér, za tzv. „zločin proti státu“. Výroba šla pomalu kvůli pozdním dodávkám součástek a závod byl tedy nucen vyrábět si veškerý materiál. Toho roku se vyrobilo jen 45 vozů Tatro 87.⁵²

⁵⁰ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 100-103. ISBN 80-900915-9-8.

⁵¹ ŠVIHÁLEK, M. Život s erbem Tatro: Vyprávění hlavního konstruktéra Tatro Milana Galii. Praha: Grada Publishing, a.s., 2009, s. 18. ISBN 978-80-247-2723-3.

⁵² ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 103. ISBN 80-900915-9-8.

1.8 Tatraplan

Na začátku roku 1946 se vybudovala v letecké hale první linka na výrobu karosérií Tatry 87. Mělo se vyrobit hodně typů vozů a také 500 nových osobních vozů T 107. Nikdo ale zatím netušil, co za typ by to mělo být. Pod vedením nového konstruktéra prof. Součka se začal rodit nový model auta. Motor, převodovka a zadní náprava byly dány letmo od středu podlahy samonosné karosérie s centrálním nosníkem. Na něm byl uchycen agregát dvěma radiálními silentbloky. První prototyp byl pojmenovaný „Ambrož“ a byl nestabilní a neúspěšný.⁵³

1.8.1 Národní podnik Tatra

Dne 7. 3. 1946 se stala Tatra národním podnikem se sídlem v Kopřivnici. Dva týdny po zřízení dostala Národní správa nařízení, že závodním ředitelem se má stát Josef Heske.⁵⁴

1.8.2 Další vývoj Tatraplanu

Roku 1947 vystřídal konstruktéra Součka V. Korbel, z důvodu neplnění plánované výroby. Druhý prototyp byl pojmenovaný „Josef“ a potvrdil jen nedostatky prvního prototypu. V. Popelář, který byl pověřen stavbou dalších prototypů, se rozhodl poradit s Hansem Ledwinkou, který byl ve vězení. Porada dopadla úspěšně a na trh se mohl představit šlágr všech vozů - Tatraplan. Automobil se začal sériově vyrábět a byl úspěšný i za hranicemi. Dodávala se auta do Rakouska, Číny, Švédska, Kanady a NSR. Tatraplan měl úspěchy i na závodech a předcházel tak sérii závodních sportovních automobilů. Roku 1949 vznikl Tatraplan Sport (T 602).⁵⁵

⁵³ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 104. ISBN 80-900915-9-8.

⁵⁴ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 104-105. ISBN 80-900915-9-8.

⁵⁵ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 105-107,110. ISBN 80-900915-9-8.

Roku 1947 se vydali na expedici po Africe a Latinské Americe konstruktéři Ing. Jiří Hanzelka a Ing. Miroslav Zikmund. Tatrou 87 projeli 44 zemí Evropy, Afriky a Latinské Ameriky. Vrátili se roku 1950.⁵⁶

1.9 Nový osobní vůz po 4 letech

V letech 1952-53 se začaly na černo připravovat projekty na osobní automobily. Vzniklo hodně zajímavých návrhů od techniků Diblíka a Kardause. Ministerstvo práce ke konci roku 1953 požadovalo velký osobní šestimístný vůz s motorem T 603. Návrh byl od pana Kardause a konečnou podobu vozu dopracovávali Vladimír Popelář, Josef Chalupa a prof. Zdeněk Kovář. Druhá státní zakázka byla na lidový automobil. Tatra měla s jednoduchými a trvanlivými vozy dlouholeté zkušenosti a stala se tak nejlepším kandidátem. Roku 1955 v září vyjel na silnici první prototyp osobního osmiválce - Tatra 603. V polovině prosince převzal první sériový vůz T 603 Antonín Zápotocký, tehdejší prezident. O dva roky později měl premiéru sportovní vůz Tatra 605.⁵⁷

1.9.1 Různé verze Tatry 603

Tatra 603 byla vozem sportovním i luxusním. Roku 1965 vznikla verze Tatra 3-603, která měla vzhledové úpravy, zdokonalenou klimatizaci, lepší odpružení sedadel, kotoučové brzdy a větší výkon motoru. O rok později byl na světě další model Tatra 2-603 s úpravami převodovky atd. Celkem se vyrobilo 20 422 automobilů T 603. Mezi unikáty se řadí typ T 603X postavený roku 1966 pod vedením Ivana Mičíka v závodě v Bratislavě.⁵⁸

⁵⁶ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, zadní strana obalu, 110. ISBN 80-900915-9-8.

⁵⁷ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 116-119. ISBN 80-900915-9-8.

⁵⁸ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 124-125. ISBN 80-900915-9-8.

1.9.2 Populární Tatra 613

Ve druhé polovině 20. století se vyráběla hlavně nákladní vozidla a osobním automobilům se moc nefandilo. Tatra 613 vycházela z Tatry 603, ale musely se odstranit její nedostatky. Největší problém u T 603 byla vznětlivost vozu z důvodu špatného uložení palivové nádrže u zavazadlového prostoru. Bylo zapotřebí zlepšit jízdní stabilitu, bezpečnost vozu, životnost vozidla, klimatické podmínky, brzdy, vzhled atd.⁵⁹

Na počátku roku 1969 přišly z Itálie tři první prototypy vozu, na jejichž designu firma Carrozzeria Vignale pracovala. Za dva roky vyšel čtvrtý a pátý typ. Na kopřivnickém polygonu se pak vozy zkoušely na dráze 14 km dlouhé. Z plánované sériové výroby byly vyhotoveny pouze dva kusy v roce 1973. O rok později se modely začaly vyrábět v Příboře. Novináři Tatra 613 pojmenovali jako „Rolls Royce z Východu“.⁶⁰

V pátek 8. 7. 1984 předala Tatrovka dva první kabriolety T 613K zástupcům federálního ministerstva. V průběhu let se vůz modernizoval a stále vylepšoval. Roku 1987 ÚV Svazarmu uzavřel s Tatrou o dodávce motorů T 613 6V Sport. Jednalo se o dodávku na Mistrovství Evropy v autokrosu. Tatra tudíž pronikla do světa sportu. Záchraný tým NAREX mohl prezentovat všechny schopnosti na Hungaroringu v Maďarsku za startovním polem F1 a Tatra pro tuto akci připravila speciální vůz T 623 s velkým výkonem. Pro testování letištních ploch byl v roce 1989 dokončen typ T 613-3. Během následujících let se stále pracovalo na dalších typech 613. Na pražskou Motorshow 1. - 5. 10. 1994 připravila Tatra nový model 613 s názvem „Prezident“. Později dostal označení T 700 a měl i policejní verzi. Pro nízký zájem o osobní automobily rokem 1998 výroba v Kopřivnici skončila.⁶¹

⁵⁹ ŠVIHÁLEK, M. Život s erbem Tatry: Vyprávění hlavního konstruktéra Tatry Milana Galii. Praha: Grada Publishing, a.s., 2009, s. 62-63. ISBN 978-80-247-2723-3.

⁶⁰ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 126-127. ISBN 80-900915-9-8.

⁶¹ ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002, s. 130-138. ISBN 80-900915-9-8.

2. TATRA A JEJÍ ÚSPĚCHY VE SVĚTĚ

Na konci roku 1978 se Thierrymu Sabine splnil sen, uspořádat závod, ve kterém by si závodníci sáhli na dno svých sil. Prvního ledna 1989 se z náměstí Trocadéro v Paříži rozjelo 87 motocyklů, 80 posádek osobních aut a 12 kamiónů na svou první náročnou trasu Paříž - Dakar. Do cíle nakonec dojelo pouhých 74 účastníků. V tomto roce se žádný tým z Česka ani Slovenska nezúčastnil. O dva roky později byl další ročník závodu taktéž bez našich týmů. Roku 1981 měl závod již obrovskou účast. Na trať vyjelo 276 strojů. Přihlásit se na tuto velkolepou událost bylo velice obtížné kvůli velkému zájmu. Rok od roku se účast zvyšovala a trať zhoršovala. Zatímco v prvním roce byla jen jedna kategorie, v dalších letech se závodníci dělili na motto, auto a trucky. Poprvé se závodu účastnily vozy z jabloneckého Liazu v roce 1985. Ten rok byl zrovna jedním z nejnáročnějších a do cíle dojela jen šestina vozů. Jeden tým Liazu dojel na 13. místě.⁶²

2.1 Tatra Paříž - Dakar

Rok 1986 se stal důležitým mezníkem jak pro Tatra, tak pro Dakar. Při nehodě vrtulníku totiž zahynul samotný Thierry Sabine, zakladatel Dakaru. Jeho popel byl rozprášen po poušti. V osmém ročníku vyjely tedy jak tři vozy Liazu, tak 2 posádky z Tatry. Tatra si oproti Liazu vedla o mnoho lépe, ale díky nešťastnému zatarasení cesty bahenním soliskem, nestačily vozy dojet včas na další start a byly diskvalifikovány. Další rok byl úspěšnější. Ředitelem Dakaru se po smrti Sabineho stal René Metge a tradice tedy mohla pokračovat. Tatra přišla s novinkou, vozem 4 x 4, lehčím a výkonnějším, který zkušenému Karlu Lopraisovi a jeho kolegům zajistil 2. místo.⁶³

Na desátý ročník se Tatra přihlásila potřetí a Liaz počtvrté. Zatímco jiné

⁶² Dakar: portal.dakar - historie [online]. © 2002-2006 [cit. 2012-02-25]. Dostupné z: <http://portal.dakar.cz/modules.php?op=modload&name=Sections&file=index&req=listarticles&secid=1>

⁶³ Dakar: portal.dakar - historie [online]. Tamtéž.

automobilky vyráběly speciály na Dakar, Tatra se moc nelišily od sériových.⁶⁴

„Tatra se staví vedle vítězného peugeotu a její posádka se pokouší dostat tam, kde má rezervované místo, na stupně před tribunou. Teď tu stojí vítězové všech kategorií - Juha Kankkunen a Juha Piironen za automobily, Eddy Orioli za motocykly a Karel Loprais, Radek Stachura a ing. Tomáš Mück za kamióny, každý z nich na krku věnec z afrikánů. Slavnostní projevy následují jeden za druhým, Eddy je unavený tak, že si na stupních vítězů sedne. Potom následují ovace a křik, ke třem Valachům v červených kombinézách se probíjí slečna Bartelová, pravá ruka Jean-Pierra Stragera, vrhá se na ně, objímá je jako máma znovu nalezené syny. Dojetí je veliké, ale ani při něm tatrováci nezapomínají, že se nesmějí moc ohýbat ani udělat dlouhý krok, aby jim nepraskly na nejchoulostivějším místě červené kombinézy, šité na zakázku za veliké peníze v jednom brněnském krejčovství. Slušivé kombinézy byly vyrobeny na každého jezdce v několika nákladných provedeních, ale pracovat se v nich nedalo, zato ke stání jsou jako stvořené, konečně došly svého uplatnění.“⁶⁵

Kvůli tragédii kamiónu DAF z Holandska v roce 1988 se následující rok zrušila kategorie kamiónů. Jelikož to, ale bez nich nebyl ten správný Dakar, v roce 1990 se kamióny opět vrátily do hry.⁶⁶

2.2 Tatra kolem světa

V červnu 1986 se sešli zástupci vedení Tatra, Filmového studia Barrandov a Svazu čs. dramatických umělců, aby se domluvili na vyslání pěti členů na expedici s automobilem Tatra na cestu kolem světa. Na expedici byl vybrán vůz Tatra 815. Jelikož trasa vyžadovala velké zkušenosti s obsluhou vozu, bylo usouzeno, že řidič musí být z Tatra. Zájem byl velký. Nakonec byl

⁶⁴ KRÁLÍK, J. Peklo zvané PAŘÍŽ-ALŽÍR-DAKAR. Praha: SNTL, 1990, s. 20. ISBN 80-03-00048-3.

⁶⁵ KRÁLÍK, J. Peklo zvané PAŘÍŽ-ALŽÍR-DAKAR. Praha: SNTL, 1990, s. 128. ISBN 80-03-00048-3.

⁶⁶ Dakar: portal.dakar - historie [online]. © 2002-2006 [cit. 2012-02-25]. Dostupné z: <http://portal.dakar.cz/modules.php?op=modload&name=Sections&file=index&req=listarticles&secid=1>

vybrán Dalibor Petr, servisní technik a kuchař a Karel Valchař, mistr zkušebny motorů z Kopřivnice. Vůz byl speciálně upraven expedici na míru.⁶⁷

Modul měl tři prostory, které měly protihlukovou i tepelnou izolaci. V přední části byl obytný prostor, který byl vyvýšen, aby bylo vidět nad kabinu a do stran, byl také klimatizován. Vzadu byla pracovna, kuchyňský kout a samostatná koupelna. Tatra byla také vybavena mopedem Jawa 210 pro operativní popojíždění a skládacím motorovým kluzákem pro filmové záběry ze vzduchu, vše bylo v zadní části přídavného prostoru. Vedoucím výpravy byl Jiří Stöhr jako kameraman, který měl natočit dva celovečerní filmy z cesty a dokumentární seriál. Tlumočnickem byl jaderný fyzik a zvukař Stanislav Synek. Petr Bárta, další z cestovatelů, měl největší zkušenosti díky novinářině a publicistice a vykonával funkci fotoreportéra. Posledním členem posádky se stal geolog František Jeniš, velký sportovec, potápěč a muž ve skvělé kondici, který také řídil motorové rogallo. Dne 17. 3. 1987 vyjela výprava z Kopřivnice na start, který byl o den později na Staroměstském náměstí v Praze.⁶⁸

„Ten den od samotného rána na mne působil jako jeden z nejúchvatnějších z celé cesty, a to jsme jeli kolem světa přes dva roky. Ráno se nám podařilo bezproblémově překročit klíčovou hranici mezi Čínou a Pákistánem. (Čínou jsme projížděli pod dohledem a navíc celých 8 000 kilometrů po tzv. hedvábné stezce jsme doslova ujížděli represivním opatřením, která se rozlévala po celé zemi po potlačené pekingské revoluci.) V Pákistánu jsme byli opět svobodni, obloha šmolkově modrá, soutěska řeky Hunza pohádková, sevřená masívy Himálaje, Karákóram a Pamírem. Někdy kolem půl třetí se pohádka proměnila v tragédii. Aleše jsme našli potlučeného na balvanu asi 4 metry od břehu a pod výhružkami jsme ho donutili znovu vstoupit do ledového proudu, tentokrát na lanu, a odtáhli jsme ho na bezpečný břeh. Pak jsme začali hledat druhého z převráceného člunu, Filipa. Asi po půldruhé hodině plahočení mezi gigantickými himálajskými balvany jsme vyburcovali vesnici, přistoupili na odměny a vrátili se na místo s místním

⁶⁷ ŠVIHÁLEK, M. Život s erbem Tatry: Vyprávění hlavního konstruktéra Tatry Milana Galii. Praha: Grada Publishing, a.s., 2009, s. 100-101. ISBN 978-80-247-2723-3.

⁶⁸ ŠVIHÁLEK, M. Život s erbem Tatry: Vyprávění hlavního konstruktéra Tatry Milana Galii. Praha: Grada Publishing, a.s., 2009, s. 101. ISBN 978-80-247-2723-3.

policistou a 30 - 40 vesničany. Vysazovali jsme je ve dvojicích po tři sta čtyři sta metrech. Za dvě hodiny se slunce schovalo za štíty, do údolí padl zlověstný chladný stín, zamrazilo mě.⁶⁹

„Když jsme už v úplné tmě sbírali hlídky, noc už byla pronikavě studená. Tahle byla v Tatře nejstrašnější. Někde venku v mrazivém chladu, který zvenčí proudil nedovřenými okénky našeho nákladáku, a bezhlesném tichu kolem, zůstal náš kamarád. Nic nešlo dělat, spát rovněž ne, jen čekat. Věděli jsme ale, že Filip je klikař, “dítě štěstěny”, který se vysoukal z jinačích lapálií. Tahle se stala osudnou. Za tři dny místní úřady vystavily úmrtní list. RNDr. František Jeniš, profese cestovatel-sportovní pilot, st. příslušnost ČSSR. Už není kde hledat ani kam upínat naději. Tělo nenávratně zmizelo. Devátý den uprostřed d'ábelsky krásné kulisy a pod trvale neskutečně modrou netečnou oblohou pokládáme Filipovu kytaru na hladinu proudu řeky. - Kdo by se s ní teď mohl veselit? - Kytara se párkrát zatočí a pak si ji vezme proud. Následuje cestu těla našeho kamaráda, jejíž cíl nezná nikdo. Ani nevíme, proč se Františkovi říkalo Filip.“⁷⁰

Tatra jenom v Evropě ujela 20 000 kilometrů. Cestovatelé byli v Maďarsku, Rakousku, Německu, Švýcarsku, Francii, Španělsku, Portugalsku, zemích Beneluxu, Dánsku, Norsku, Švédsku, Finsku, SSSR, Polsku, a dále pak v Kanadě, USA, Mexiku, Guatemale, Brazílii, Jižní Americe, Austrálii, na Novém Zélandě, Pákistánu, v Indii, Asii, Egyptě, Sýrii, Libanonu a Izraeli. Za tři a půl roku tedy najeli kolem 200 tisíc kilometrů a byli v 67 zemích. Průběh expedice Tatra kolem světa bude asi vždy spojen s tragickou smrtí mladého cestovatele. V mnoha velkých městech se v rámci cesty pořádaly tiskové konference a sedmdesát televizních stanic o cestě přinášelo zprávy. V New Yorku při návštěvě Světového obchodního centra poskytli cestovatelé tamější televizi rozsáhlé interview a vysílalo se celoplošně v nejsledovanějším čase.⁷¹

⁶⁹ BÁRTA, P. Tatra kolem světa. Praha: Universe, spol. s r.o., 1993, s. 7. ISBN 80-901506-7-5.

⁷⁰ BÁRTA, P. Tatra kolem světa. Praha: Tamtéž.

⁷¹ ŠVIHÁLEK, M. Život s erbem Tatro: Vyprávění hlavního konstruktéra Tatro Milana Galii. Praha: Grada Publishing, a.s., 2009, s. 101 - 103. ISBN 978-80-247-2723-3.

2.3 Dakar od roku 1990

Roky 1990 a 1991 byly pro českého fanouška obtížné, kvůli nedostatku informací. Média u nás měla na starosti jiné a pro ně přednější věci než informování o tatrovkách v Africe. Karel Loprais byl ve dvou ročnících čtvrtý a roku 1992 pak třetí na trase Paříž - Cap (Mys dobré naděje). Poprvé se tedy změnil cíl trasy závodu. O dva roky později se jela tour z Paříže do Dakaru a zpět do Paříže. Pro Lopraise a jeho tým to byl vítězný rok. I přesto, že neměl doprovodný vůz, který havaroval, dojel na 1. místě. Další rok, 1995, opět vítězství Tatra v čele s Lopraisem a také nový kladenský tým Poldi Steel Bohemia Art ve hře. Novinkou byl start v Granadě. Roku 1996 obsadily týmy z Čech 2., 3. i 4. místo v kategorii kamiónů. V závodě Dakar - Agades - Dakar nedojel ani jeden tým nákladních vozů, možná i kvůli náhlé změně klimatu. Jelo se totiž jen v Africe a závodníci se nemohli pozvolna aklimatizovat, jako když vyjížděli z Evropy. Roku 1998 byl Loprais opět první. Dvacet let Dakaru tedy oslavil úspěchem a 21. ročník taktéž. Další rok se jelo z Dakaru do Káhiry a Tatra byla druhá, čtvrtá a šestá. V roce 2001 opět Loprais zazářil. Pošesté, ale také již naposledy zvítězil.⁷²

Dakar už postupem času není typickým závodem z Paříže do Dakaru. Karla Lopraise vystřídal jeho syn Aleš Loprais, který v roce 2007 vyhrál bronz. Rok na to, byl Dakar zrušen kvůli výhrůzkám teroristických organizací. Pořadatelé se rozhodli neriskovat životy závodníků, ale všichni, jak novináři, pořadatelé, závodníci, automobilky, atd. tím utrpěli obrovskou ztrátu. Od roku 2009 se závod jezdí v Jižní Americe. Trasa Argentina - Chile - Peru se jela i v roce 2012, kdy musel tým Aleše Lopraise odstoupit kvůli nehodě. Závodníci utrpěli i vážnější zranění. Druhý tým Tatra v čele s Martinem Kolomým obsadil 7. místo.⁷³

⁷² Dakar: portal.dakar - historie [online]. © 2002-2006 [cit. 2012-02-25]. Dostupné z: <http://portal.dakar.cz/modules.php?op=modload&name=Sections&file=index&req=listarticles&secid=1>

⁷³ Dakar [online]. © 2006-2012 [cit. 2012-02-25]. Dostupné z: <http://www.web.dakar.cz/>

PRAKTICKÁ ČÁST

3. PRIVATIZACE TATRY KOPŘIVNICE

Cílem praktické části bakalářské práce bude zaměření se na privatizaci podniku, mediální obraz Tatry a pohled na automobilku ze strany zaměstnanců. V rámci rozhovorů konkretizujeme, jak současný stav, tak dění uvnitř firmy od roku 1991. Shromážděním materiálů, díky výpovědím zaměstnanců i odborníků z muzea a archivu, získáváme reálný přehled o situaci kolem kupónové privatizace a pozdějších obchodů spojených s Tatrou.

Kopřivnický podnik Tatra se po celou dobu své existence mnohokrát změnil. Má za sebou také dvě privatizace, a to kuponovou v roce 1992 a privatizaci v roce 2001. Obě se od sebe zásadně rozlišují a významně zasáhly do chodu celého závodu.

Dne 17. 5. 1946 byl zřízen národní podnik Tatra se sídlem v Kopřivnici a 1. 7. 1988 se Tatra stala státním podnikem. Na začátku roku 1990 byla díky politickým změnám ze 17. 11. 1989 rekonstruována dozorčí rada a zvolen 1. 6. 1990 ředitelem podniku Ing. Hynek Hanák. Ekonomická situace státního podniku byla až do roku 1991 celkem příznivá. I když podmínky pro export a dodávky do tuzemska nebyly ideální, kopřivnický podnik se stále držel. V roce 1991 měl zisk až 1 620,6 mil. Kč. Krize začala s kontraktem výroby 2 650 vozů pro Diamoil. Tatra přerušila objednávku, z důvodu zjištění, že Diamoil nemá dost peněz na pokrytí výloh. Na uvedenou výrobu aut si Tatra vzala od Komerční banky úvěr ve výši 27 mil. Kčs. Podnik díky nerealizovanému obchodu nebyl schopný úvěr splácet.⁷⁴

V září se Václav Klaus, tehdejší předseda ODS příznivě vyjadřoval k privatizačnímu projektu a o měsíc později začíná prodej kupónových knížek a seznámení s privatizací. V listopadu padl návrh ponechat 51 % majetku ve Fondu národního majetku, čehož se mnozí obávali. Biocel Paskov, Deza Valašské Meziříčí a Investiční akciová společnost, chtěli založit společný privatizační fond.⁷⁵

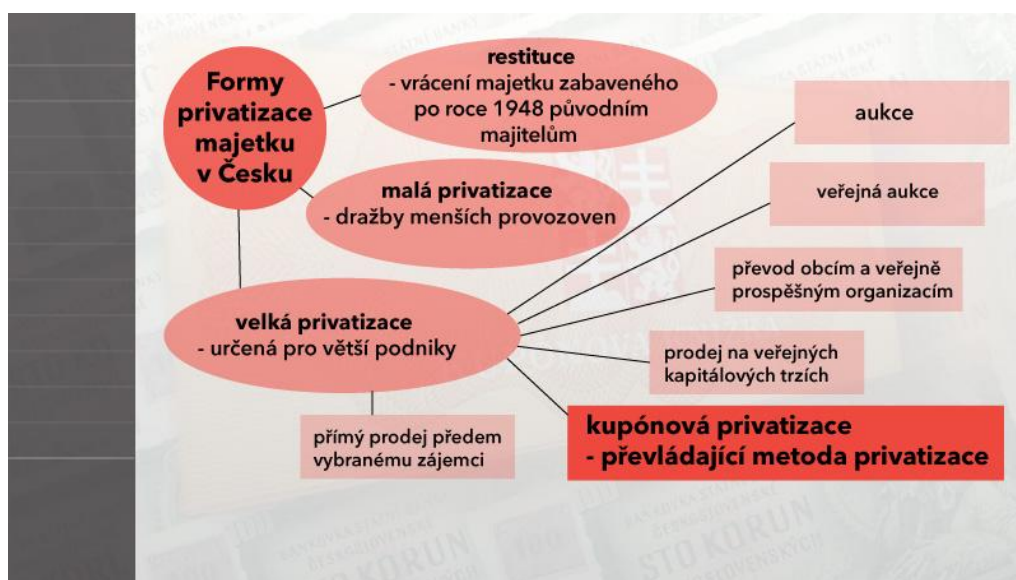
⁷⁴ KLAUS, V. Odpověď na interpelaci [online]. 13. 3. 1995 [cit. 2012-02-26]. Dostupné z: <http://www.tatra-club.com/graphics/manuals/14/Tatra-a-PSP.pdf>

⁷⁵ Tatrovák: Noviny pracujících kombinátů Tatra. Kopřivnice: Hospodářské vedení a PV OS kovo kombinátu TATRA, 1992, roč. 46, č. 1

3.1 Kupónová privatizace

Zakladateli privatizace byli Tomáš Ježek a Dušan Tříška. Nejprve se kupónové privatizace lidé obávali, ale později jí naprosto podlehli. Privatizace sloužila k převedení státního majetku do soukromých rukou a měla v České republice dvě vlny. Celkově se zprivatizoval majetek v hodnotě 360 miliard korun. První vlna se uskutečnila v roce 1992, ještě za Československa, a lidé spíše důvěřovali fondům, které se jim o jejich akcie staraly. Investiční a privatizační fondy pak investovaly kupóny do různých firem. Ne všechny fondy však byly poctivé a mnoho lidí se tedy nechalo napálit. Jedním z podvodníků byl Viktor Kožený a jeho Harvardské investiční fondy.⁷⁶

Obrázek 1: Kuponová privatizace



Zdroj: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/exkluzivne-na-ct24/141270-special-ct24-kuponova-privatizace-ceskoslovensky-bestseller/>

„Pan Kožený sliboval peníze lidem, kteří mu svěří své akcie. Měl fond a půjčoval občanům 1 000 Kč s tím, že to vložili do jeho určených fondů, se kterými bude obchodovat. Potom sliboval, že jim vydělá desítky tisíc korun.“⁷⁷

⁷⁶ ČT 24: Kuponová privatizace [online]. 31.10. 2011 [cit. 2012-02-28]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/exkluzivne-na-ct24/141270-special-ct24-kuponova-privatizace-ceskoslovensky-bestseller/>

⁷⁷ Rozhovor s Petrem Kahánkem, příloha C

Vše začalo prodejem kupónových knížek dne 1. 10. 1991. Privatizace se dělila na malou a velkou a v tzv. malé se privatizovaly menší podniky, provozovny a obchody, ve velké privatizaci naopak velké společnosti. Kupónová privatizace byla součástí velké privatizace a probíhala ve výše zmíněných dvou vlnách. Druhá vlna skončila 3. 12. 1994. První vlna měla pět kol a druhá šest. „Nezbytnou pomůckou kupónové privatizace byla kuponová knížka. Tu si mohl každý občan Československa starší 18 let pořídit za 1 035 korun. Knižka obsahovala deset kuponů po 100 bodech, pomocí kterých mohl jejich držitel uplatnit poptávku po vybraných akcích v kurzu stanoveném pro příslušné kolo. Pokud poptávka nepřevyšovala nabídku, akcie byly zájemcům v zaknihované formě připsány na účet ve Středisku cenných papírů a zbytek akcií příslušné společnosti postoupil do dalšího kola. Pokud poptávka převyšovala nabídku, akcie příslušné společnosti postoupily všechny do dalšího kola. Zbytek akcií, které se neudaly ani v posledním kole, zůstal Fondu národního majetku.“⁷⁸

3.1.1 Privatizace Tatry v roce 1992

Tým pod vedením generálního ředitele Ing. Hynka Hanáka začal už od roku 1991 projednávat problémy s malou a velkou privatizací v tehdejším kombinátu Tatra. Projekt na privatizaci byl projednáván od března, ale konkrétní podobu dostal až po vydání jasné osnovy privatizace v červenci 1991, poté byl předán na ministerstvo průmyslu. Tatra navrhovala privatizovat 87% majetku přes investiční kupóny, 3% přes restituce a 10% přes banky. Konečná podoba se ale nakonec lišila. Projekt byl schválen 20. ledna ministerstvem průmyslu a 29. ledna ho schválilo ministerstvo pro správu národního majetku a jeho privatizaci Tomášem Ježkem. Dne 11. února projekt přijala hospodářská rada vlády České republiky a o dva dny později vláda České republiky usnesením č. 104. Pravidla a předání majetku začal poté

⁷⁸ VEJVODOVÁ, A. Kuponová privatizace [online]. 1.10. 2011 [cit. 2012-02-28]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/138065-kuponova-privatizace-experiment-ktery-mel-udelat-z-kazdeho-cecha-akcionare/>

připravovat Fond národního majetku. Vše směřovalo k založení akciové společnosti Tatra a. s. ke dni 25. března 1992.⁷⁹

Privatizace Tatry se uskutečnila v tzv. první vlně kupónové privatizace. Dne 1. 4. 1992 se stala Tatra akciovou společností s majetkem 5 441 946 tis. Kč. Základní jmění z toho bylo 4 418 055 tis. Kč. Funkci ve valné hromadě od té doby vykonával Fond národního majetku ČR. Dne 31. 3. 1992 byly bezplatně převedeny všechny bytové fondy, předškolní a kulturní zařízení, pozemky apod. na Městský úřad v Kopřivnici, Novém Jičíně, Příboru a Obecní úřad Prostřední Bečvy. V dubnu 1992 byl zvolen generálním ředitelem JUDr. Stanislav Janák. Počátkem května byla zastavena sériová výroba nákladních automobilů. Akcie byly rozděleny následovně: 97% investiční fondy a 3% restituční investiční fond.⁸⁰

„Náš podnik se nachází v nejsložitější ekonomické situaci všech dob. Víme, že pokud nezaplatíme vám, dodavatelům, nemůžeme ani dále vyrábět.“, uvedl ředitel JUDr. Janák.⁸¹

Tatra měla v plánu brát jen zakázky, které budou aspoň z části dopředu zaplacené, aby tak předešla dalším problémům. Komerční banka uvedla, že společnosti také ještě mohou poskytnout nějakou finanční pomoc, ale jen pokud bude jisté, že zakázka bude platebně zajištěna.⁸²

Ve výroční zprávě akciové společnosti Tatra za rok 1992 se uvádí, že 70,6% akcií vlastnily investiční fondy, 21,2% individuální akcionáři a 8,2% Fond národního majetku.⁸³

⁷⁹ Tatrovák: Noviny akciové společnosti Tatra. Kopřivnice: Představenstvo a PV OS kovo TATRA, 1992, roč. 46, č. 13

⁸⁰ KLAUS, V. Odpověď na interpelaci [online]. 13. 3. 1995 [cit. 2012-02-26]. Dostupné z: <http://www.tatra-club.com/graphics/manuals/14/Tatra-a-PSP.pdf>

⁸¹ Tatrovák: Noviny akciové společnosti Tatra. Kopřivnice: Představenstvo a PV OS kovo TATRA, 1992, roč. 46, č. 28, s. 1

⁸² Tatrovák: Noviny akciové společnosti Tatra. Kopřivnice: Představenstvo a PV OS kovo TATRA, 1992, roč. 46, č. 28, s. 3

⁸³ Výroční zpráva Tatra a.s. za rok 1992. Kopřivnice: Kolektiv Tatra a.s., 1993

3.1.2 Druhá vlna privatizace

Vyvést Tatru z krize měli američtí manažeři, pánové Greenwald, Shelby a Rutherford. Založili společnost GSR Inc. a převzali na základě smlouvy vedení společnosti v roce 1993 a požadovali 15% akcií základního majetku Tatry od FNM a IPF. Vláda se tedy uvolila dát 4, 73% akcií FNM, ale až po první vlně kupónové privatizace. Postupem času se ale zjistilo, že firma GSR Inc. neplní slíbené požadavky na revitalizaci Tatry a na valné hromadě 7. 9. 1994 byly ukončeny všechny aktivity americké společnosti. Prodej akcií se nakonec nerealizoval ani ze strany FNM ani IPF.⁸⁴

Některé zdroje uvádí, že pan Gerald Greenwald řídil společnost na dálku z Ameriky. To je ale podle slov současného kurátora kopřivnického muzea Jindřicha Arabasze jen „novinářská kachna“. V té době řídil dceřině společnosti čechokanaďan John Přikryl.⁸⁵

Zaměstnanec Tatry, pan Sedláček popisuje situaci takto: „Kupónová privatizace sloužila jenom proto, aby se majetek, který patřil státu, co nejdříve dostal do soukromých rukou, aby to nemusel někdo dlouhodobě udržovat a vybírat jednotlivé zájemce, to by těch podniků byla spousta. Bylo to proto, aby to šlo rychle. Spousta lidí to dnes kritizuje. Něco na tom bylo dobře a něco špatně. Tatrovka na to doplatila, že jsme nebyli vybráni jako to rodinné stříbro v České republice. Nás neprodali nějakému konkrétnímu dobrému majiteli, který by to s námi myslel dobře, že by tu firmu udržel, tak jako Škodu Mladou Boleslav. Mohli jsme být dnes na jiné pozici. My jsme dlouhou dobu byli vlastně anonymními akcionáři podílových fondů. Neměl nás konkrétní majitel, který by do nás dal peníze a tu firmu někam vedl. My jsme neustále nevěděli, co máme dělat. Nikdo tomu nerozuměl z těch správců. Oni měli jen podíl ve fabrice, a když potřebovali firmu řídit, tak si museli najmout nějaké odborníky, management, který by to dělal. Ten management potom většinou za moc nestál. Když do fabriky přišli věhlasní američtí manažeři, do kterých jsme vkládali naděje, předpokládali jsme, že když dělali něco podobného v Americe,

⁸⁴ KLAUS, V. Odpověď na interpelaci [online]. 13. 3. 1995 [cit. 2012-02-26]. Dostupné z: <http://www.tatra-club.com/graphics/manuals/14/Tatra-a-PSP.pdf>

⁸⁵ Rozhovor s Ing. Jindřichem Arabaszem MBA, příloha A

tak vědí, o čem to je a dovedou to do zdárného konce.“⁸⁶

Na konci roku 1993 se připravovalo propouštění okolo 1 800 zaměstnanců. Zástupce generálního ředitele David T. Shelby předpokládal, že se tak stane v prosinci. Důvodem propouštění měla být nižší poptávka na trhu a nedostatek financí, na to, aby Tatra platila lidem pracovní volno.⁸⁷

Okolo 27 000 držitelů investičních kuponů se přišlo zaregistrovat do druhé vlny privatizace. Předkolo, které bylo určeno jen fondům, se konalo 15. prosince. Pošty v České republice tedy od tohoto data přijímaly kupóny s vyplněnými identifikačními čísly jednotlivých fondů. V prosinci roku 1993 došlo ve společnosti k reorganizaci obchodního úseku, z důvodu zlepšení kvality obchodování, zvyšování objednávek a budování distribuční sítě. Generální ředitel Greenwald doufal, že se úsek stabilizuje a postupně vyladí.⁸⁸

„Za dob státní plánovací komise byly všechny úseky řízeny z centra, z Prahy. Státní plánovací komise sbírala všechny údaje o tom, co se děje ve fabrice, všechny plány a my jsme jim to posílali. Poslali jsme to na nadřízený orgán, ten se tenkrát jmenoval Český automobilový svaz. „ČAS“ sdružoval všechny fabriky. Odbyt a obchody centrálně řídila Rada vzájemné hospodářské pomoci. Tatra dostala přidělené, komu bude vyrábět auta a dělalo se 15 000 aut ročně a bylo to snadné, protože každý dostal přidělenou nějakou kvótu. Co jsme byly schopni vyrobit, jsme vyrobili a už jsme věděli, kam to budeme dodávat. Pak se to zhroutilo a každá fabrika si musela hledat svoje odbytiště sama, tak musel nutně vzniknout ten obchodní úsek“, popisuje přechod do obchodního úseku Pavel Sedláček.⁸⁹

Začátkem roku 1994 vedení společnosti z Ameriky pociťuje zklamání, které je spojeno také s recesí automobilového průmyslu ve světě. Tatra se začíná zaměřovat na Severní i Jižní Ameriku. Čína, která má sice o vozy zájem, se ukazuje jako nedostatečně finančně pokrytá a to si nyní automobilka nemůže dovolit. V Rusku je jednání velice pomalé a v České republice,

⁸⁶ Rozhovor s Pavlem Sedláčkem, příloha B

⁸⁷ Tatrovák: Noviny akciové společnosti Tatra. Kopřivnice: Představenstvo a PV OS kovo TATRA, 1993, roč. 47, č. 41, s. 1

⁸⁸ Tatrovák: Noviny akciové společnosti Tatra. Kopřivnice: Představenstvo a PV OS kovo TATRA, 1993, roč. 47, č. 46, s. 1

⁸⁹ Rozhovor s Pavlem Sedláčkem, příloha B

Slovensku i Německu je trh také slabý.⁹⁰

V březnu skončilo předkolo 2. vlny kupónové privatizace. Jednotliví díkové, jak se ve zkratce říkalo držitelům investičních fondů, mohli dát své investiční kupony do 353 fondů. Ti, kteří neinvestovali do fondů, od 11. dubna investovali sami. Dostali k tomu majetek 861 dosud státních akciových společností v hodnotě 155 miliard Kč. Z první vlny zbylo 185 akciových společností za celkovou sumu 24 miliard Kč, které jsou již v celkovém počtu započítány.⁹¹

„Greenwald odchází z Tatry“, takové články vydaly některé sdělovací prostředky na konci března. Současný generální ředitel a. s. Tatra Gerald Greenwald se stal generálním ředitelem letecké společnosti UAL v Americe. Česká tisková kancelář uvedla, že ale splní všechny své povinnosti. Nejenže byly v textu nepřesnosti, ale i titulky byly zcela nepřesné. Jak již na poradě potvrdil jeho zástupce Rutherford, funkci generálního ředitele bude Greenwald vykonávat nadále po dobu 2 let, jak je to uvedeno ve smlouvě s GSR.⁹²

Na tiskové konferenci 11. května G. Greenwald oznámil, že pokud bude zvolen valnou hromadou jako předseda představenstva ve firmě UAL, nezmění se jeho závazky vůči Tatře. Navíc připomněl, že má v podniku zástupce, pány Rutherforda a Shelbyho. Předchozí rok označil jako obtížný z důvodu problémů na trzích v Číně i Rusku.⁹³

Poté co akcionáři amerického ředitele Greenwalda odvolali, dostal se do vedení společnosti, v září 1994, Karel Beneda. Ten byl známý hlavně zamlžováním hospodářských výsledků a zrušením podnikového časopisu Tatrovák.⁹⁴

⁹⁰ Tatrovák: Noviny akciové společnosti Tatra. Kopřivnice: Představenstvo a PV OS kovo TATRA, 1994, roč. 48, č. 5, s. 1

⁹¹ Tatrovák: Noviny akciové společnosti Tatra. Kopřivnice: Představenstvo a PV OS kovo TATRA, 1994, roč. 48, č. 11, s. 2

⁹² Tatrovák: Noviny akciové společnosti Tatra. Kopřivnice: Představenstvo a PV OS kovo TATRA, 1994, roč. 48, č. 13, s. 1

⁹³ Tatrovák: Noviny akciové společnosti Tatra. Kopřivnice: Představenstvo a PV OS kovo TATRA, 1994, roč. 48, č. 20, s. 1

⁹⁴ Kopřivnické noviny č. 26/98: Automobilka má šestého generálního ředitele v porevoluční historii [online]. 16.7.1998, 5.1.2004[cit.2012-03-04].Dostupné z: http://www.koprivnice.org/web/kop_nov/1998/kn9826/kn9826.htm

3.2 Období mezi privatizacemi

Pan Kovalík z Nadace Peroutky mluví o privatizaci a vlastnících Tatry takto: „Tatru do roku 1992 řídilo vedení z předlistopadových dob a podnik zadlužilo dvěma miliardami korun. Peníze šly na platy, materiál a služby, výrobky se ale nepodařilo prodat. Proto banky najaly Američana Geralda Greenwalda, muže, který v osmdesátých letech zachránil automobilku Chrysler. Během roku jeho působení dluh narostl o další půl miliardu. V roce 1996 ovládl s požeňáním vlády Tatru plzeňský podnikatel Lubomír Soudek a ten dluhy zvýšil na čtyři miliardy.“⁹⁵

Protože fondy nebyly spokojeny s tím, jak ředitel Beneda vede společnost, v červenci roku 1996 byl zvolen na místo generálního ředitele Ing. Vladislav Boháč a předsedou představenstva se stal Ing. Lubomír Soudek, kterému se někdy přezdívá „bandita“. Ing. Lubomír Soudek byl předsedou představenstva a generálním ředitelem Škody a.s. a tak se předpokládalo, že když Škoda koupí většinu akcií, pomůže Tatře nejen z krize, ale rozšíří také klientelu.⁹⁶

Díky zakázce do Spojených arabských emirátů se Tatra v roce 1997 po dlouhé době vzpamatovala ze ztrát. Dluhy, které se s firmou nesou od dob státního podniku, jsou velkou přítěží po celé roky. Automobilka také na jaře podepsala smlouvu o montáži nákladních vozů v Indii a spolupracuje s Ruskem a Brazílií. Dne 18. 6. 1997 vláda neschválila návrh na oddlužení Tatry, aby se prý neprohlubovalo měkké ekonomické prostředí podniků v krizi. V srpnu byl na valné hromadě snížen základní kapitál společnosti, čímž klesla i hodnota akcie z tisícikoruny na 250 Kč za akcii. Největším akcionářem zůstává Škoda a.s. s 43% akcií. Podle předsedy představenstva Ing. Soudka se snížením kapitálu sníží hospodářské ztráty z minulých let.⁹⁷

⁹⁵ KOVALÍK, J. Kdo kradl v privatizaci [online]. [cit. 2012-03-04]. Dostupné z: http://www.nadaceperoutka.cz/kovalik_pady.html

⁹⁶ Rozhovor s Ing. Jindřichem Arabaszem MBA., příloha A

⁹⁷ Zápis do kroniky města Kopřivnice za rok 1997. Kopřivnice [online]. 1998 [cit. 2012-03-07]. Dostupné z: http://www.koprivnice.cz/mesto/historie/kronika/kronika_koprivnice_1997.pdf

Tab. 1 : Hodnocení roku 1997 ve srovnání s rokem 1995 a 1996

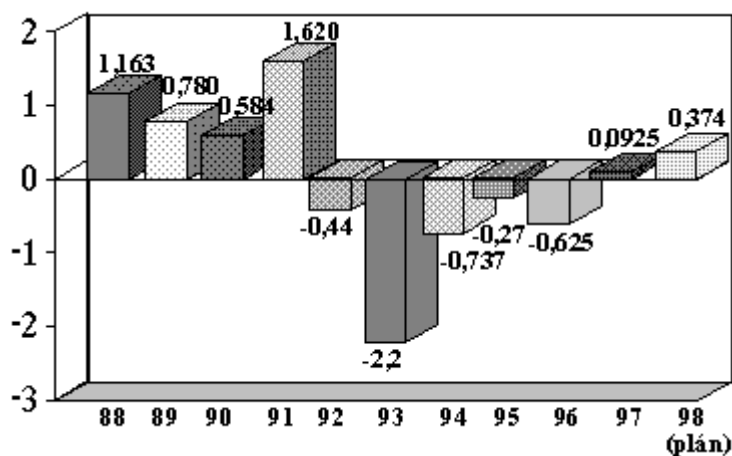
	1995	1996	1997
Počet pracovníků k 31. 12.	7.266	7.454	7.643
Průměrný počet pracovníků	3.810	3.780	3.985
Tržby (mil. Kč)	3.975	3.135	7.610
Provozní hospodářský výsledek (mil. Kč)	121	-446	640
Výroba nákladních automobilů (ks)	1.837	1.804	2.592
Prodej nákladních automobilů (ks)	2.048	1.803	2.531
z toho tuzemsko	422	340	397
vývoz	1.626	1.463	2.134
Odpisy (mil. Kč)	279	244	245
Zisk/ztráta (mil. Kč)	-270	-625	92

Zdroj: www.koprivnice.cz/mesto/historie/kronika/kronika_koprivnice_1997.pdf

Rok 1998 začínal optimisticky, ale plány na výrobu nakonec dodrženy nebyly. Dokonce si podnik musel vypůjčit peníze od samotných zaměstnanců a vyplatil jim ve dvou měsících o 20% méně, než byla jejich mzda. V červenci toho roku byl odvolán generální ředitel Ing. Boháč a na jeho místo nastoupil Ing. Zdeněk Podolský. Odvolán byl také ředitel odborů podniku Ing. Jindřich Arabasz a další. Zajímavostí bylo, že v denním tisku se objevil článek o návrhu Škody a.s. prodat své akcie americké firmě SDC International. Firma se v Americe zabývá prodejem výrobků ve strojírenství střední a východní Evropy. Důvodem pro prodej akcií mohly být dluhy Tatry okolo tří miliard korun. Poté co se ale tehdejší předseda vlády ČR Miloš Zeman negativně vyjádřil o neznámé americké firmě, z prodeje sešlo.⁹⁸

⁹⁸ Zápis do kroniky města Kopřivnice za rok 1998. Kopřivnice [online]. 1999 [cit. 2012-03-07]. Dostupné z: http://www.koprivnice.cz/mesto/historie/kronika/kronika_koprivnice_1998.pdf

Graf 1: Zisk v miliardách korun



Zdroj: http://www.koprivnice.org/web/kop_nov/1998/kn9819/grafy.htm

3.2.1 Zlomový rok 1999

Roku 1999 proběhla restrukturalizace starých závazků, do které musely být zapojeny banky a státní instituce. Tatra vstoupila do revitalizačního programu vlády. V červenci došlo k ozdravovací podpoře ze strany státu a později převzala majoritu podniku Konsolidační banka. Tento státní peněžní ústav odkoupil na burze od Škody a.s. všechny akcie, které doposud měla. Dceřiná společnost České národní banky, Česká finanční, se stala dalším významným státním akcionářem Tatry. Akcie Konsolidační banky společně s Českou finanční tvořily 60% a tedy většinu akcií. Stát se stal tedy znovu majoritním vlastníkem. Díky vládě a státu se podařilo odklonit hrozící konkurz. Poskytnutí úvěru v podobě 200 mil. Kč pomohlo stabilizovat výrobu a urovnat vztahy s obchodními partnery. V březnu projevila svůj zájem o podnik opět americká společnost SDC International. S odchodem Škody a.s. odešel i předseda představenstva Ing. Lubomír Soudek. Během roku došlo k dalšímu propouštění zaměstnanců a nezaměstnaností se začalo zajímat vedení Kopřivnice.⁹⁹

⁹⁹ Zápis do kroniky města Kopřivnice za rok 1999. Kopřivnice [online]. 2000 [cit. 2012-03-07]. Dostupné z: http://www.koprivnice.cz/mesto/historie/kronika/kronika_koprivnice_1999.pdf

3.2.2 Tatra pod vedením Konsolidační banky

„Brněnský Úřad pro ochranu hospodářské soutěže rozhodl udělit zpětně výjimku ze zákazu veřejné podpory, a definitivně tak rozptýlil spekulace o tom, zda oddlužení kopřivnické Tatry proběhlo v souladu se zákonem. Antimonopolní úřad své rozhodnutí podmínil například ukončením procesu prodeje automobilky strategickému partnerovi nejpozději do 1. ledna 2002 a důslednou kontrolou restrukturalizace společnosti. Ministerstvo financí, které je původcem veřejné podpory Tatře, bude muset nejen zajistit prodej Tatry nejpozději do stanoveného data, ale každých šest měsíců podávat antimonopolnímu úřadu podrobnou zprávu o průběhu restrukturalizace společnosti.“¹⁰⁰

Roku 2000 se stal novým generálním ředitelem a zároveň předsedou představenstva Dr. Ing. Petr Urban.¹⁰¹

3.3 Privatizace roku 2001

Hned začátkem roku bylo 30% obchodního podílu základního jmění TATRAREXU Precision Castings, spol. s r.o. prodáno společnosti CIREX B. V. Samotná Tatra v polovině roku snížila z důvodu krytí ztrát minulých let svůj kapitál z 5 174 381 500 Kč na 2 069 752 600 Kč. Tím také klesla hodnota akcie z 250 Kč na 100 Kč.¹⁰²

V průběhu roku 2001 se rozhodovalo o novém majiteli Tatry v rámci veřejné soutěže. Do tendru se přihlásila společnost Czech Partners CZ, firma, která chtěla zachovat české, kvalitní a pracovité zaměstnance, zaměřit se na výrobu například v Číně, Venezuele nebo Makedonii a nebránila by se zemím, které spolupracovaly v rámci RVHP, tedy Rady vzájemné hospodářské

¹⁰⁰ Zápis do kroniky města Kopřivnice za rok 2000. Kopřivnice [online]. 2000 [cit. 2012-03-07]. Dostupné z:

http://www.koprivnice.cz/mesto/historie/kronika/kronika_koprivnice_2000.pdf

¹⁰¹ Obchodní rejstřík a Sbírka listin: Ministerstvo spravedlnosti České republiky. Justice [online]. 1.4.1992 [cit. 2012-03-08]. Dostupné z: www.justice.cz

¹⁰² Obchodní rejstřík a Sbírka listin: Ministerstvo spravedlnosti České republiky. Sbírka listin. výroční zpráva 2001. Justice [online]. 1. 4. 1992 [cit. 2012-03-08]. Dostupné z: www.justice.cz

pomoci. Tatru považovali za klenot a chtěli zanechat také její značku. Veřejnou soutěž měla na starosti firma Odien.¹⁰³

„Ve hře byly dva návrhy a ty se anonymně posuzovaly. Tatrováci vůbec nevěděli, o koho jde.“¹⁰⁴

V dubnu se ve Špíglu také psalo: „I přestože se česká akciová společnost Czech Partners CZ neobjevila mezi čtyřmi vybranými zájemci, kteří již provádějí hloubkovou kontrolu v Tatře Kopřivnice, svůj boj o převzetí severomoravské automobilky nevzdává.“¹⁰⁵

Hospodářský výbor Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR navštívil v červnu Tatru, aby se přesvědčil o revitalizaci a restrukturalizaci podniku. Generální ředitel Petr Urban zdůraznil, jak je pro kopřivnickou automobilku důležité najít strategického partnera. Budoucí majitel měl hlavně mít dostatek kapitálu, přístup na světové trhy a měl se vyznat v automobilovém průmyslu. Prioritou tak neměla být ceny Tatry, ale investice, které nový partner přinese. Zájemci měli termín odevzdání závazné nabídky do konce června 2001.¹⁰⁶

Počátkem července byl firmou Odien výběr strategického partnera ukončen. Hodnocení nabídek bylo „Výběrovým výborem TATRA, a.s. předáno Konsolidační bance, která vládě 22. srpna poskytla materiál ke konečnému rozhodnutí. Mezi kritérii byla například hodnota investic do 12 měsíců, investiční plán po dobu 4 let, finanční situace, konkurence ve výrobcích, zaměření investic a další.“¹⁰⁷

V listopadu generální ředitel Urban uvedl: „Ze čtyř finálních zájemců pouze dva dali závazné nabídky: SDC International ve spolupráci s firmou TEREX a další, nám doposud neznámá organizace. Výběrová komise TATRA, a.s., složená ze zástupců představenstva a předsedy odborového svazu KOVO, obě závazné nabídky vyhodnotila podle předem stanovených kritérií. Své hodnocení předala firmě Odien s tím, aby se stalo nedílnou součástí dokumentu, který bude postoupen Konsolidační bance a posléze vládě České

¹⁰³ Deník Špígl. Praha: Brisk Company a.s., 2001, roč. 12, č. 75. ISSN 0862-8327.

¹⁰⁴ Rozhovor s Ing. Jindřichem Arabaszem MBA., příloha A

¹⁰⁵ Deník Špígl. Praha: Brisk Company a.s., 2001, roč. 12, č. 79. ISSN 0862-8327.

¹⁰⁶ Tatrovák: Zpravodaj TATRA, a. s. Kopřivnice: TATRA, a. s., 2001, roč. 55, č. 12

¹⁰⁷ Tatrovák: Zpravodaj TATRA, a. s. Kopřivnice: TATRA, a. s., 2001, roč. 55, č. 14

republiky ke konečnému rozhodnutí.“¹⁰⁸

„V Tatře se říkalo, že SDC je nastrčená firma, že neměli žádné zkušenosti. Byla to prý zřízená firma, jen aby koupila Tatra.“¹⁰⁹

Dne 7. 11. 2001 vláda rozhodla prodat Tatra americké společnosti SDC International, jejímž akcionářem byla také společnost z Ameriky, TEREX. Tehdejší ředitel Urban se domníval, že je to správné rozhodnutí kvůli obchodním strategiím, kapitálu, vhodným investicím a schopnosti konkurence.¹¹⁰

Datum 28. 12. 2001 byl důležitým okamžikem pro Tatra. Společnost SDC International, INC. a SDC Prague, s.r.o. vstoupila do Tatry jako majitel společnosti. Česká konsolidační agentura, dříve Konsolidační banka, převedla 91, 62% akcií na americkou společnost.¹¹¹

3.3.1 SDC International

Za částku 32 milionů USD si koupila společnost SDC International 91, 61% akcií od české vlády. Firma si ponechala 51% akcií a zbytek prodala společnosti Terex Corporation, která byla akcionářem SDC. Zbýlých 8% akcií zůstalo v držení veřejnosti. Prezidentem společnosti SDC byl v té době Milota Srkal, který se vyjádřil, že nechtějí nikam spěchat a hlavně si musí analyzovat situaci na plánování. Pan Milota Srkal se také později stal předsedou představenstva.¹¹²

Šéf představenstva SDC ještě v listopadu roku 2001 uvedl: „Naše finanční závazky pro akvizici Tatry převyšují celkovou sumu 30 milionů USD. Tato suma obsahuje kupní cenu za akcie Tatry, náš investiční závazek v příštích dvanácti měsících a refinancování stávajících bankovních zdrojů pracovního kapitálu.“ Firma SDC slibovala orientaci na západní trh, a finanční

¹⁰⁸ Tatrovák: Zpravodaj TATRA, a. s. Kopřivnice: TATRA, a. s., 2001, roč. 55, č. 20

¹⁰⁹ Rozhovor s Petrem Kahánkem, příloha C

¹¹⁰ Tatrovák: Zpravodaj TATRA, a. s. Kopřivnice: TATRA, a. s., 2001, roč. 55, č. 21

¹¹¹ Obchodní rejstřík a Sběrka listin: Ministerstvo spravedlnosti České republiky. Sběrka listin. Výroční zpráva 2001. Justice [online]. 1. 4. 1992 [cit. 2012-03-08]. Dostupné z: www.justice.cz

¹¹² Tatrovák: Zpravodaj TATRA, a. s. Kopřivnice: TATRA, a. s., 2002, roč. 56, č. 1

strukturu, která by Tatra dostala zpět na pozici světového formátu. Americký partner chtěl využít také svého strategického akcionáře, firmu Terex, která mohla poskytnout své výrobní know - how. Terex se mohl pochlubit také velkou globální sítí, což Tatra velice potřebovala. SDC přivedla do automobilky spoustu nových lidí. Například Henryho Kiefera, bývalého ředitele společnosti Kenworth/Peterbilt trucks nebo Ronalda Adamse, předsedu představenstva SDC.¹¹³

Na společnost SDC se názory různí: „Minulý týden vyšlo najevo, že prodávající automobilku Tatra má nějakým způsobem převzít či financovat floridský podnik SDC International, a to až částkou 15 milionů dolarů. Pohlédneme-li do podnikatelských zpráv firmy SDC International, k dispozici na internetových stránkách amerického dozoru nad kapitálovým trhem Security and Exchange Commission, zjistíme, že jde jen o formální firmu, vytvořenou k distribuci výrobků firmy Škoda Diesel, a.s., která nemá vůbec žádné peníze.“¹¹⁴

3.3.2 Czech Partners CZ

Akciová společnost Czech Partners projevila velký zájem o místo akcionáře v Tatře Kopřivnice. V představenstvu firmy byly například bankovní odborník Ondřej Kvaček, právník JUDr. Oldřich Knotek, poradce investorů a také předseda představenstva Ota Štros. Jako priority měli zachování zaměstnanosti v podniku a poskytnutí práce pěti až šesti tisícům lidí. Czech Partners nabízeli 10 milionů USD státu ihned, stejnou sumu pak ještě po převzetí firmy a 100 milionů USD během prvních osmnácti měsíců formou přímé investice. Továrnu chtěli rozdělit na samostatné celky s vlastním hospodařením a návaznou činností. Marketing bychom dělili na tři části, a to na nákladní vozy pro obchodní servis, nákladní vozy pro stavebnictví a těžký průmysl a na vozy pro armádu. Společnost by se zaměřila na český marketing a

¹¹³ Tatrovák: Zpravodaj TATRA, a. s. Kopřivnice: TATRA, a. s., 2001, roč. 55, č. 21

¹¹⁴ ČULÍK, Jan. Kdo je firma SDC International?. Britské listy [online]. 1998 [cit. 2012-03-08]. Dostupné z: <http://www.britskelisty.cz/9806/19980608a.html>

nové moderní způsoby financování. Mladí lidé by se mohli účastnit stáží a kurzů v zahraničí a velký důraz by kladli na vzdělání. Tato česká firma by ráda podporovala také závodění v Tatře.¹¹⁵

3.3.3 První rok Tatry pod americkým vedením

Hned v březnu roku 2002 se mluvilo o propouštění zaměstnanců, které podle SDC vede k nepružnosti, speciálně u technickohospodářských pracovníků. Propouštění se mělo dotknout i dceřiných společností. Nový majitel firmy neměl moc příznivé podmínky na rozvoj a podporu Tatry, ale jelikož slíbil, že dá do podniku 12 milionů USD v prvním roce, snažil se to postupně plnit. SDC chtěla co nejdříve změnit obchodní politiku automobilky. Cílem byla i modernizace výroby a uzpůsobení továrny potřebám doby.¹¹⁶

V červnu navštívili, předseda představenstva Milota Srkal a nový generální ředitel Henry Kiefer, klienty v Indii. Právě v této zemi viděli oba pánové velký potenciál. Pro indický trh se ukázal jako nejlepší třinápravový nebo čtyřnápravový vůz.¹¹⁷

Petr Kahánek, zaměstnanec Tatry, popisuje tehdejší situaci: „Za dob propouštění Terexu, jsem byl také propuštěn a šel jsem dělat na frézu, kde jsem to předtím chodil opravovat. Vlastně jsem pracoval se stejnými lidmi. Jelikož bylo málo údržbářů, tak jsem chodil na odpolední směny údržby. Nakonec jsem se dostal zpátky na své místo elektroúdržbáře.“¹¹⁸

Během roku byly v podniku přejmenovány dceřiné společnosti slévárna, kovárna a nářaďovna na obchodní jména Tafonco, Taforge a Tawesco. Společnosti už od té doby mohou spolupracovat i se zahraničními klienty. Cílem SDC bylo, aby závislost na mateřské firmě byla minimální.¹¹⁹

¹¹⁵ Deník Špigl. Praha: Brisk Company a.s., 2001, roč. 12, č. 75. ISSN 0862-8327.

¹¹⁶ Tatrovák: Zpravodaj TATRA, a. s. Kopřivnice: TATRA, a. s., 2002, roč. 54, č. 5

¹¹⁷ Tatrovák: Zpravodaj TATRA, a. s. Kopřivnice: TATRA, a. s., 2002, roč. 56, č. 11

¹¹⁸ Rozhovor s Petrem Kahánkem, příloha C

¹¹⁹ Kopřivnické noviny: Týdeník města Kopřivnice a jeho okolí. Kopřivnice: Městský úřad v Kopřivnici, 2002, roč. XI., č. 38

4. TATRA OD ROKU 2003

V roce 2003 byli členy dozorčí rady Ronald A. Adams, Antonín Valášek a Filip Filipov. Předsedou představenstva se stal Ing. Zbyněk Keisler MBA a členy Ing. František Turzik a Ing. Igor Vlček. Ani nové vedení nedokázalo zlepšit situaci v Tatře. Nejenže se propouštělo a z 2 997 zaměstnanců zbylo ve firmě 2 444, ale nedařilo se ani plnit zakázky včas. Měnily se také funkce zaměstnanců. Z 16 ředitelů zůstalo jen 6 členů v top managementu. Dne 21. 10. se stala většinovým majitelem společnost Terex Corporation se 70,51% akcií, 21,11% vlastnila Vectra Limited a zbytek ostatní menší akcionáři.¹²⁰

Vectra byla britská firma, kterou ale řídil Ind Kumar Rishi a prodával prý tatrovky pod cenou.¹²¹

„Společnost Tatra prodává sady britské společnosti Vectra Limited bez marže i za cenu pod výrobními náklady. Veškerý zisk z této transakce jde pouze na účet britské společnosti. To, že představenstvo Tetry připouští tyto obchodní transakce, je jistě v rozporu s péčí řádného hospodáře.“¹²²

Zaměstnanci automobilky vnímali dozorce následovně: „Filipov byl řezník, který měl za úkol ozdravit Tatra a dělal tak v roce 2003 čistky.“¹²³

„Ten Bulhar Filipov dělal čistku, ale všude. Jak v kancelářích, tak v továrně. Všechny dveře musely být prosklené nebo tam muselo být okénko. Zůstalo to tak vlastně dodnes.“¹²⁴

Předsedou představenstva a zároveň generální ředitel Terexu byl v roce 2003 Ron M. DeFeo. V říjnu toho roku navštívil Kopřivnici společně s právníkem Ericem Cohenem.¹²⁵

Roku 2004, v září, se stal Ing. Igor Vlček předsedou představenstva a

¹²⁰ Obchodní rejstřík a Sběrka listin: Ministerstvo spravedlnosti České republiky. Sběrka listin. Výroční zpráva 2003. Justice [online]. 1. 4. 1992 [cit. 2012-03-08]. Dostupné z: www.justice.cz

¹²¹ Rozhovor s Petrem Kahánkem, příloha C

¹²² Tatra čelí trestnímu oznámení kvůli dodávkám do Indie [online]. 27. 4. 2011 [cit. 2012-03-08]. Dostupné z: http://www.financniny.cz/zpravy/tatra-celi-trestnimu-oznameni-kvuli-dodavkam-do-indie/628881&id_seznam=

¹²³ Rozhovor s Pavlem Sedláčkem, příloha B

¹²⁴ Rozhovor s Petrem Kahánkem, příloha C

¹²⁵ Tatrovák: Zpravodaj TATRA, a. s. Kopřivnice: TATRA, a. s., 2003, roč. 57, č. 17

rozdělení majetku zůstalo stejné jako v předchozím roce. Zbyněk Keisler se stal pouze členem představenstva.¹²⁶

Úspěšný a rozvojový rok, tak by se dal nazvat rok 2004. Úspěšnost měla Tatra v hospodaření, provozu, zvýšení objemu vozů, zvýšení produktivity a úspore v nákladech. Tatra se chtěla zaměřit hlavně na výrobu nákladních automobilů.¹²⁷

V roce 2005 skoupil Terex Corporation s Terexem Czech s r. o. 10% akcií Vectry a propustilo se kolem šesti set zaměstnanců. Terex měl tedy 80,51% majetku, Vectra už jen 11,11% a zbytek ostatní akcionáři.¹²⁸

4.1 Tatra v rukou Adamse

V září roku 1996 prodala společnost Terex všechny své akcie společnosti TATRA Holdings s.r.o., která se dříve jmenovala Blue River s.r.o. „TEREX CZECH (resp. Black River od 17. 10. 2006) byla společností, která měla do 29. 9. 2006 jediného společníka, a to TEREX CORPORATION a od 29. 9. 2006 TATRA Holdings.“ Díky nárůstu objednávek z Indie a Ruska, vzrostla výroba o 23% oproti minulému roku. Také se Tatře podařilo dostat se na trh na Madagaskar a do Austrálie. Do čela představenstva se dostal Ronald Adams, který zastupoval tehdejší Terex a nyní Black River s.r.o. s 51% akcií. Tatra Holdings měla 29,51% a Vectra 11,11%. Členy představenstva byli Ing. Karel Beneda a Ing. Igor Vlček.¹²⁹

Před koncem roku si Tatra vzala úvěr od ČSOB, zastavila tím svůj majetek a měla mít úvěr na 1,150 miliard korun. Úvěr byl použit na financování potřeb podniku a měl dvě části. Jedna část se musela zaplatit do 5 let a druhá, pohyblivá část byla na provozní financování výroby. Členem

¹²⁶ Obchodní rejstřík a Sbírka listin: Ministerstvo spravedlnosti České republiky. Sbírka listin. Výroční zpráva 2004. Justice [online]. 1. 4. 1992 [cit. 2012-03-08]. Dostupné z: www.justice.cz

¹²⁷ Tatrovák: Zpravodaj TATRA, a. s. Kopřivnice: TATRA, a. s., 2004, roč. 58, č. 1

¹²⁸ Obchodní rejstřík a Sbírka listin: Ministerstvo spravedlnosti České republiky. Sbírka listin. Výroční zpráva 2005. Justice [online]. 1. 4. 1992 [cit. 2012-03-08]. Dostupné z: www.justice.cz

¹²⁹ Obchodní rejstřík a Sbirka listin: Výroční zpráva 2006. Tamtéž.

dozorčí rady byl zvolen William Cabaniss.¹³⁰

Nově vyvinutá nákladní Tatra T815-7, se představila na výstavě IDET 2007 v Brně. Předsedou dozorčí rady se stal pan Cabaniss a místopředsedou pan Rishi. Rozdělení akcionářů bylo stejné jako v předchozím roce a předsedou představenstva zůstává Ronald Adams. Rok 2007 byl podle slov Adamse přímo skvělý. Tatra měla rekordní prodej, tržby a zisky. Za jeden rok dosáhla společnost největšího nárůstu vlastního kapitálu. Do konce roku se vyrobilo 2 453 nákladních vozů, což je nárůst oproti předchozímu roku o 53%. Tatra také obdržela zakázku na vozy pro českou armádu na rok 2008 a 2009.¹³¹

Čím víc peněz ale Tatra vydělávala, tím víc se strhávalo na dluzích, jak uvedl pan Sedláček: „Máme svoji banku, která nás financuje, ale omezeně, protože v roce 2007 a 2008 jsme měli největší úvěry a když přišla krize, byl nedostatek zakázek, nedostatek peněz, tak jde potom všechno pomaleji a všechny peníze se spotřebovávají na mzdy.“¹³²

4.1.1 Krizový rok 2008 a 2009

Rok 2008 byl katastrofický pro spoustu firem jak u nás, tak v zahraničí. Na začátku roku měla Tatra tolik zakázek, že nestačila vyrábět. Objednávky se zadávaly osm až devět měsíců dopředu a součástky se díky tomu také braly ve velkém dopředu. S postupně sílící korunou během roku, se ale tatrovky staly drahými zvláště pro ruskou klientelu, Indii a Austrálii. Pro tři hlavní odběratele a vážené klienty se Tatra stala moc drahá. Zvýšila se i cena oceli a energie, se kterou zákazníci neměli nic společného. Když byl nákup sjednaný za starých podmínek, nemohla Tatra účtovat dražší položky. Stalo se bohužel, že ani klienti nezaplatili za hotový produkt, protože momentálně neměli peníze. Zakázky téměř vymizely a na trhu došlo k zmrazení bankovních i úvěrových

¹³⁰ Kopřivnické noviny: Týdeník města Kopřivnice a jeho okolí. Kopřivnice: Městský úřad v Kopřivnici, 2006, roč. XV., č. 44

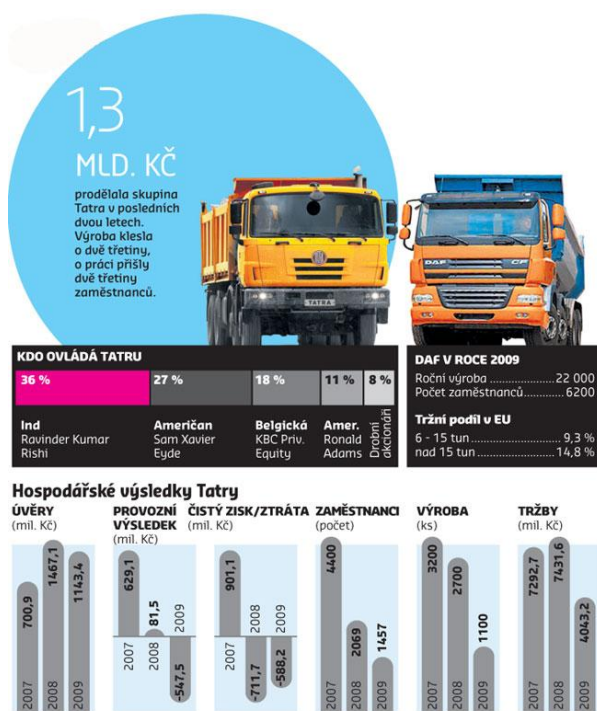
¹³¹ Obchodní rejstřík a Sbirka listin: Ministerstvo spravedlnosti České republiky. Sbirka listin. Výroční zpráva 2007. Justice [online]. 1. 4. 1992 [cit. 2012-03-08]. Dostupné z: www.justice.cz

¹³² Rozhovor s Pavlem Sedláčkem, příloha B

úctů. Black River s.r.o. vlastnili 51% akcií, Tatra Holdings s.r.o. 40,62%, díky koupi akcií Vectry a zbytek opět drobní akcionáři.¹³³

Dne 30. 8. 2008 se konal TATRAFEST 2008, který byl pořádán na počest 110. výročí výroby nákladních automobilů. Akce byla připravována pro zaměstnance, jejich rodiny a také veřejnost. Tohoto ročníku se účastnilo 40 000 lidí. Ve stejném měsíci se začalo v Taře propouštět. Ze 4 400 pracovníků měl podnik ke dni 1. 5. 2009 už jen 3 100 zaměstnaných. Vrcholoví manažeři i ostatní zaměstnanci na vyšších postech si snížili platy o 10 %. Snižovaly se také veškeré náklady a krátila se pracovní doba. Tatra se zaměřila na přijímání zakázek placených v hotovosti.¹³⁴

Graf 2: Tatra a DAF v číslech



Zdroj: <http://hn.ihned.cz/c1-47474260-tatra-chce-karoserie-od-firmy-daf>

¹³³ Obchodní rejstřík a Sběrka listin: Ministerstvo spravedlnosti České republiky. Sběrka listin. Výroční zpráva 2008. Justice [online]. 1. 4. 1992 [cit. 2012-03-08]. Dostupné z: www.justice.cz

¹³⁴ Obchodní rejstřík a Sběrka listin: Ministerstvo spravedlnosti České republiky. Sběrka listin. Výroční zpráva 2008. Justice [online]. 1. 4. 1992 [cit. 2012-03-08]. Dostupné z: www.justice.cz

V lednu 2009 oznámila Tatra další propouštění asi 569 zaměstnanců. Zakázku pro armádu stihla automobilka díky krizi o čtyři měsíce dřív, v dubnu. Zhruba 2,6 miliard korun stálo 556 automobilů pro vojáky. V dceřiné společnosti Taforge si zaměstnanci odsouhlasili snížení platů o 20%, aby nebyli propuštěni. V červnu se rozhodlo o dalším propouštění 460 lidí. Ani během letních prázdnin se situace nezlepšila a Tatra pokračovala v protikrizovém opatření. Říjen byl ještě horší než předchozí měsíce a podnik musel opět propouštět, tentokrát 850 lidí.¹³⁵

Ke konci roku se situace zlepšila a generální ředitel ve výroční zprávě za rok 2009 informuje nejen o negativech, ale také o úspěších Tatry: „V rámci řady speciálních vozidel T815-7 jsme v roce 2009 vyvinuli a homologovali speciální vůz, který je určen pro hasičské a záchranné sbory. Také jsme vyvinuli, otestovali a zařadili do výroby modifikace kabiny T815-7 nazvané ROPS/FOPS (systémy ochrany proti převrácení a před padajícími předměty), které splňují velmi přísné bezpečnostní předpisy pro provoz nákladních automobilů v dolech a kamenolomech. Speciální vojenské vozy řady T815-7 rovněž úspěšně absolvovaly armádní testy na Slovensku, což nám umožnilo dodat první vozidla pro nový vozový park slovenské armády.“¹³⁶

4.1.2 Rok 2010 a kauza zakázek pro armádu

„Pověst Tatry se zhoršila, když se v médiích objevily články o tom, že exministr obrany Martin Barták požadoval po předsedovi dozorcí rady Cabanisovi milióny dolarů za to, že Tatra bude mít zakázku pro armádu České republiky. Říkalo se, že to mohlo vzniknout kvůli tomu, že Tatra měla spolupracovat s Pragovkou, která měla dodávat určité součástky do vozů, ale kvůli tomu, že to nedodali včas, musela si Tatrovka poradit sama a vyvinout si svoje součástky. Pragovku tedy připravili o zakázku a možná se takto

¹³⁵ Kopřivnické noviny: Týdeník města Kopřivnice a jeho okolí. Kopřivnice: Městský úřad v Kopřivnici, 2010, roč. XIX., č. 1

¹³⁶ Obchodní rejstřík a Sběrka listin: Ministerstvo spravedlnosti České republiky. Sběrka listin. Výroční zpráva 2009. Justice [online]. 1. 4. 1992 [cit. 2012-03-08]. Dostupné z: www.justice.cz

mstila.¹³⁷

William Cabaniss, předseda dozorčí rady v Tatře měl v únoru roku 2008 dostat návrh od tehdejšího ministra obrany Bartáka návrh na úplatek, aby automobilka neměla problémy s armádní státní zakázkou. Pan Barták ovšem tvrdí, že si celou kauzu někdo vymyslel. Smlouva na dodávku terénních aut byla podepsána už v roce 2006. Kontrakt měl stát 2,7 miliard korun. Na zakázce se měla podílet i společnost Praga, kterou ale Tatra nakonec nevyužila, kvůli neshodám. Do kauzy byli zapleteni ještě zbrojaři Petr Ptáček a Michal Smrž.¹³⁸

V roce 2010 Tatra představila novou řadu vozů pod názvem „Nová Tatra“, která se měla začít sériově vyrábět v roce 2011. Novinkou je také Tatra Ternn^o1. Vozy byly představeny na Tatra Road Show na kopřivnickém polygonu. Prodloužila se i záruka vozů na 36 měsíců nebo 300 tisíc km.¹³⁹

Mimo jiné se vyvinulo pět prototypů vozu „Phoenix“ v provedení 4x4, 6x6 a 8x8. Tržby se díky prodeji nákladních automobilů rovnaly částce 2 575 miliónů korun. Rok 2010 byl tedy poměrně významný a nakonec i úspěšný.¹⁴⁰

¹³⁷ Rozhovor s Pavlem Sedláčkem, příloha B

¹³⁸ ŠESTÁK, Martin. ČT: V korupční kauze Tatra bude obviněn exministr Barták. Česká televize [online]. 30.11.2011 [cit. 2012-03-10]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/155160-ct-v-korupcni-kauze-tatra-bude-obvinen-exministr-bartak/>

¹³⁹ Kopřivnické noviny: Týdeník města Kopřivnice a jeho okolí. Kopřivnice: Městský úřad v Kopřivnici, 2010, roč. XIX., č. 28

¹⁴⁰ Obchodní rejstřík a Sběrka listin: Ministerstvo spravedlnosti České republiky. Sběrka listin. Výroční zpráva 2010. Justice [online]. 1. 4. 1992 [cit. 2012-03-08]. Dostupné z: www.justice.cz

5. SOUČASNOST TATRY, A.S.

V dubnu 2011 Tatra prodala svou nářadovnu, tedy Tawesco společnosti Promet Group. Tawesco v minulém roce vydělalo 960 miliónů korun a zaměstnávalo 710 zaměstnanců, které také přebrala společnost Promet.¹⁴¹

V září byla veřejnosti představena Tatra „Phoenix“ společně s hasičským speciálem CAS 30 a vojenským ze „sedmičkové řady“ (T815-7). „Phoenix“ je z řady těžkým nákladních automobilů a očekává se jeho úspěšnost na trhu.¹⁴²

„Mnozí tvrdí, že Phoenix není Tatra, protože to nemá tatrovácký motor ani tarováckou budku, má jenom tatrováckou rouru“, říká Petr Kahánek.¹⁴³

Pan Sedláček z obchodního úseku říká o „Phoenixu“: „Přišli jsme na trh s novým výrobkem. Spojili jsme se s nizozemskou firmou DAF, a protože máme zastaralou kabinu, tatrovácký motor je sice dobrý, ale potřebuje inovace, ta náročnost předpisů je čím dál větší, tak jsme převzali novou kabinu, motor, převodovku. Máme s nimi podepsané smlouvy a spolupracujeme na tom. Oni nám dodávají svoje agregáty a my dodáváme podvozek. My od nich nakupujeme kabinu, motor a převodovku a stavíme z toho vůz a ten je teď nový. Na konci roku jsme ho uvedli na trh. Očekáváme od toho, že ty prodeje půjdou nahoru, že se dostaneme i do teritorií, kde jsme předtím nebyli. Kromě toho jsme se s DAFem dohodli, že nám poskytne svoji dealerskou síť, která je mnohem širší než má Tatra, hlavně po Evropě. Uvidíme. Auta se vyvíjejí pořád. Pořád jsou nějaké inovace, ale je to založeno na stejném principu, že nejčennější je ten spodek, ty nápravy. Tatrovka je originální koncepce na světě, nikde nic podobného není. Všechny automobilky dělají nápravy tak, že mají hřídel a na tom jsou dvě kola, která se nějak pohánějí. Tatrovka nemá hřídel, má dvě hřídele, ta celá hřídel od jednoho kola do druhého není pevná, ale je rozpůlená. Že se kývá. Je tam takové speciální soukolí, diferenciály a tak, které

¹⁴¹ Kopřivnické noviny: Týdeník města Kopřivnice a jeho okolí. Kopřivnice: Městský úřad v Kopřivnici, 2011, roč. XX., č. 20

¹⁴² Tatra Phoenix - představení veřejnosti. Tatra [online]. 20.9.2011 [cit. 2012-03-10].

Dostupné z: <http://www.tatra.cz/o-spolecnosti/tisk-a-media/aktualne/tatra-phoenix-predstaveni-verejnosti/>

¹⁴³ Rozhovor s Petrem Kahánkem, příloha C

to umožňují, ten přenos toho kroutivého momentu od motoru přes převodovku až přes kola. Čili ta koncepce má vlastnost, že když je nějaký terén, který je měkký, tvrdý, hrbolatý, tak to kolo má pořád styk s terénem. Nikdy nezůstane nadzvednuté. Říká se, že má lepší průchodnost.“ Dodává také, že rok 2011 byl snad tím nejhorším rokem v prodejnosti aut, který on v Tatře zažil. Proдалo se pouhých 697 aut.¹⁴⁴

Nový vůz získal v listopadu roku 2011 2. cenu v kategorii plněpohonný vůz v soutěži Truck of the year. Tato mezinárodní soutěž probíhala v Belgii a 14. ročník vyhodnocoval nejlepší vůz pro rok 2012. Porota je sestavena z předních evropských novinářů.¹⁴⁵

5.1 Rok 2012 a pohled na budoucnost

Pan Pavel Sedláček, který je manažerem plánování a analýzy obchodu vidí tento rok a budoucnost čím dál tím hůř: „Doufám, že to bude dobré. Máme nějaké plány, rozjednanou věc s Araby. Je to fabrika, ve které by se měly montovat součástky. Teď se ani nepropouštělo. Máme problém s nedostatkem financí. Máme zakázky na několik měsíců dopředu, ale momentálně stojíme, protože nám došly peníze na materiál. V tuto chvíli bychom potřebovali nějaké lidi navíc, ale protože nemáme peníze na materiál, nemůžeme ho koupit a nemůžeme lidem dát zakázku. Je to taková patová situace. Vedení se snaží zajistit nějaké finance, aby se to rozběhlo. A pokud budou peníze, budeme potřebovat i nějaké lidi navíc. V loňském roce se do kovoobrábění nabíralo pár lidí. Předpokládalo se, že projekt s Dafem bude úspěšnější, ale realita je jiná. Zpozdily se podpisy smluv, nový výrobek se musel prezentovat zákazníkům, sjeli se dealeri z celé Evropy, aby poté vyjádřili zpětnou vazbu, jestli mají zájem. To co jsme si mysleli, že bude v druhé polovině loňského roku, doufáme, že bude letos.“¹⁴⁶

¹⁴⁴ Rozhovor s Pavlem Sedláčkem, příloha B

¹⁴⁵ TATRA získala mezinárodní uznání. Tatra [online]. 27.11.2011 [cit. 2012-03-10]. Dostupné z: <http://www.tatra.cz/o-spolecnosti/tisk-a-media/aktualne/tatra-ziskala-mezinarodni-uznani/>

¹⁴⁶ Rozhovor s Pavlem Sedláčkem, příloha B

5.1.1 Nejistá budoucnost

Tatra má stále dluhy u banky, ale také u dodavatelů. Akcionáři budou muset popřemýšlet nad tím, zdali to má význam nebo se vyhlásí konkurz. Pokud projeví svůj zájem a finančně Tatra podpoří, mohla by i banka ještě pomoci. Zakázky snad Tatře poté vynesou dost peněz, aby mohla dluhy a půjčky splatit.¹⁴⁷

Na závěr pan Sedláček říká: „Nemám tedy strach z toho, že bych skončil na té pozici, kde jsem, ale že to jednou skončí celé.“¹⁴⁸

¹⁴⁷ Rozhovor s Pavlem Sedláčkem, příloha B

¹⁴⁸ Tamtéž.

ZÁVĚR

Tatra si prošla za celou dobu existence spoustou změn, které ovlivnily její současnou tvář. Není to jen společnost, na kterou by měl být stát pyšný, ale i podnik, který zaměstnával obrovské množství lidí. Tatra díky tomu určovala míru nezaměstnanosti v Kopřivnici a okolí. Když bylo nezaměstnaných lidí ve městě několik tisíc, rozhodlo se pár lidí i bývalých zaměstnanců Tatro začít podnikat. V roce 2001 byl schválen projekt na výstavbu průmyslového parku Kopřivnice - Vlčovice. Během následujících let se ve městě usadily společnosti Dura Automotive Systems CZ, Brose s.r.o., Erich Jaeger s.r.o. a další. Lidé tak získali další šanci na uplatnění. Kopřivničané jsou si vědomi, že bez tohoto projektu by bylo nemožné si najít práci. Tím, že se v průmyslovém parku postavilo více menších firem a ne jen jedna velká, dává lidem větší šanci na získání práce a pokud určitá firma zkrachuje, jsou tu i další podniky.

Autorka se pokusila vymezit různá období automobilové společnosti, která vždy byla významnou součástí České republiky, i přestože ji teď vlastní americká společnost. Popisovala hlavně mediální obraz, tudíž to, jak se o Tatře psalo a mluvilo. Pro srovnání uvedla názory zaměstnanců a jejich zkušenosti. Představila obě privatizace, kterými Tatra prošla a nastínila i jednotlivé podíly akcionářů v určitých letech.

Někdy je poměrně zajímavé, jak se majitelé obměňovali a přitom zůstávali ve vedení ti samí lidé. Společnost SDC International, se nakonec ukázala jako prostředník k nákupu Tatro, přitom se jednalo o společnost Terex, která za vším v roce 2001 stála. Pan Ronald Adams se v Tatře objevuje také již dlouho předtím, než začal celou firmu řídit. Do paměti místních lidí se zapsal Filip Filipov, který působil v dozorčí radě a dělal v Tatře tzv. čistky. Jméno Cabaniss bude asi navždy spojeno s kauzou vozů pro českou armádu.

Tatra stále reprezentuje Českou republiku v celosvětových závodech a ukazuje tak svoji jedinečnost a kvalitu. Její originální motory a nápravy jsou předností, kterou se může pochlubit jen Tatra. Bylo by velkou tragédií, kdyby všechna ta práce a píle tisíců lidí skončila kvůli špatnému hospodaření jednotlivých majitelů posledních několika let.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

PUBLIKOVANÁ:

BÁRTA, P. Tatra kolem světa. Praha: Universe, spol. s r.o., 1993. ISBN 80-901506-7-5.

Deník Špígl. Praha: Brisk Company a.s. ISSN 0862-8327.

Kopřivnické noviny: Týdeník města Kopřivnice a jeho okolí. Kopřivnice: Městský úřad v Kopřivnici.

KRÁLÍK, J. Peklo zvané PAŘÍŽ-ALŽÍR-DAKAR. Praha: SNTL, 1990. ISBN 80-03-00048-3.

ROSENKRANZ, K. Osobní automobily 1897 - 1972. Kopřivnice: Technické muzeum n. p. Tatra Kopřivnice, 1972.

ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002. ISBN 80-900915-9-8.

SZPUK, L., KUBÍČEK, A., HOLUB V., MATUŠEK K. (Kolektiv vývojové konstrukce n.p. Tatra Kopřivnice). Tatra Kopřivnice. Moderní užitkové automobily Tatra. Praha: Naše Vojsko, 1979. ISBN 28-009-79.

ŠVIHÁLEK, M. Život s erbem Tatry: Vyprávění hlavního konstruktéra Tatry Milana Galii. Praha: Grada Publishing, a.s., 2009. ISBN 978-80-247-2723-3.

Tatrovák: Noviny akciové společnosti Tatra. Kopřivnice: Představenstvo a PV OS kovo TATRA.

Tatrovák: Noviny pracujících kombinátů Tatra. Kopřivnice: Hospodářské vedení a PV OS kovo kombinátu TATRA.

Tatrovák: Zpravodaj TATRA, a. s. Kopřivnice: TATRA, a. s.

Výroční zpráva Tatra a.s. za rok 1992. Kopřivnice: Kolektiv Tatra a.s., 1993

ELEKTRONICKÁ:

ČT 24: Kuponová privatizace [online]. 31.10. 2011 [cit. 2012-02-28].
Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/exkluzivne-na-ct24/141270-special-ct24-kuponova-privatizace-ceskoslovensky-bestseller/>

ČULÍK, Jan. Kdo je firma SDC International?. Britské listy [online]. 1998 [cit. 2012-03-08]. Dostupné z: <http://www.britskelisty.cz/9806/19980608a.html>

Dakar: portal.dakar - historie [online]. © 2002-2006 [cit. 2012-02-25].

Dostupné z:

<http://portal.dakar.cz/modules.php?op=modload&name=Sections&file=index&req=listarticles&secid=1>

FOLPRECHT, R. Hadimrška. Blog.idnes [online]. 27. 11. 2010 [cit. 2012-02-15]. Dostupné z: <http://folprecht.blog.idnes.cz/c/162400/Hadimrska.html>

Historie výroby. Tatra [online]. 2011 [cit. 2012-02-04]. Dostupné z: <http://www.tatra.cz/o-spolecnosti/historie-tatry/historie-vyroby/>

KLAUS, V. Odpověď na interpelaci [online]. 13. 3. 1995 [cit. 2012-02-26].
Dostupné z: <http://www.tatra-club.com/graphics/manuals/14/Tatra-a-PSP.pdf>

Kopřivnické noviny č. 26/98: Automobilka má šestého generálního ředitele v
porevoluční historii [online]. 16.7.1998, 5.1.2004 [cit. 2012-03-04]. Dostupné z:
http://www.koprivnice.org/web/kop_nov/1998/kn9826/kn9826.htm

KOVALÍK, J. Kdo kradl v privatizaci [online]. [cit. 2012-03-04]. Dostupné z:
http://www.nadaceperoutka.cz/kovalik_pady.html

Obchodní rejstřík a Sběrka listin: Ministerstvo spravedlnosti České republiky. Justice [online]. 1.4.1992 [cit. 2012-03-08]. Dostupné z: www.justice.cz

ŠESTÁK, Martin. ČT: V korupční kauze Tatra bude obviněn exministr Barták. Česká televize [online]. 30.11.2011 [cit. 2012-03-10]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/155160-ct-v-korupcni-kauze-tatra-bude-obvinen-exministr-bartak/>

Tatra čelí trestnímu oznámení kvůli dodávkám do Indie [online]. 27. 4. 2011 [cit. 2012-03-08]. Dostupné z: http://www.financninoviny.cz/zpravy/tatra-celi-trestnimu-oznameni-kvuli-dodavkam-do-indie/628881&id_seznam=

Tatra Phoenix - představení veřejnosti. Tatra [online]. 20.9.2011 [cit. 2012-03-10]. Dostupné z: <http://www.tatra.cz/o-spolecnosti/tisk-a-media/aktualne/tatra-phoenix-predstaveni-verejnosti/>

TATRA získala mezinárodní uznání. Tatra [online]. 27.11.2011 [cit. 2012-03-10]. Dostupné z: <http://www.tatra.cz/o-spolecnosti/tisk-a-media/aktualne/tatra-ziskala-mezinarodni-uznani/>

VEJVODOVÁ, A. Kuponová privatizace [online]. 1.10. 2011 [cit. 2012-02-28]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/138065-kuponova-privatizace-experiment-ktery-mel-udelat-z-kazdeho-cecha-akcionare/>

Zápis do kroniky města Kopřivnice za rok 1997. Kopřivnice [online]. 1998 [cit. 2012-03-07]. Dostupné z: http://www.koprivnice.cz/mesto/historie/kronika/kronika_koprivnice_1997.pdf

Zápis do kroniky města Kopřivnice za rok 1998. Kopřivnice [online]. 1999 [cit. 2012-03-07]. Dostupné z: http://www.koprivnice.cz/mesto/historie/kronika/kronika_koprivnice_1998.pdf

Zápis do kroniky města Kopřivnice za rok 1999. Kopřivnice [online]. 2000 [cit. 2012-03-07]. Dostupné z: http://www.koprivnice.cz/mesto/historie/kronika/kronika_koprivnice_1999.pdf

Zápis do kroniky města Kopřivnice za rok 2000. Kopřivnice [online]. 2000 [cit. 2012-03-07]. Dostupné z: http://www.koprivnice.cz/mesto/historie/kronika/kronika_koprivnice_2000.pdf

SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ

Seznam obrázků

Obr. 1	Kuponová privatizace.....	40
--------	---------------------------	----

Seznam tabulek

Tab. 1	Hodnocení roku 1997 ve srovnání s rokem 1995 a 1996.....	47
--------	--	----

Seznam grafů

Graf 1	Zisk v miliardách korun.....	48
Graf 2	Tatra a DAF v číslech.....	59

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A - Rozhovor s Ing. Jindřichem Arabaszem MBA.....	II
Příloha B - Rozhovor s Pavlem Sedláčkem.....	IV
Příloha C - Rozhovor s Petrem Kahánkem.....	X
Příloha D - Obrázky.....	XII

PŘÍLOHY

PŘÍLOHA A

Rozhovor s Ing. Jindřichem Arabaszem, MBA

Ing. Jindřich Arabasz MBA, se narodil 1. 5. 1941. V Tatře působil jako technicko-rozvojový ředitel a později jako člen dozorčí rady a člen představenstva. Nyní je kurátorem technického muzea v Kopřivnici.

Byla Tatra nucena jít do privatizace roku 1992?

Ne. Šlo o rozhodnutí Tatrováků, že půjdou do kupónové privatizace a tímto způsobem. O všem rozhodlo vedení společně s odbory.

Měl stát ještě nějaký podíl v akciové společnosti po kuponové privatizaci?

Celá 3% musela ze zákona zůstat státu na pokrytí ekonomických zátěží z předchozího období.

Některé zdroje uvádí, že pan Gerald Greenwald řídil společnost na dálku z Ameriky. Jak tomu bylo ve skutečnosti?

To, že pan Greenwald řídil Tatru po telefonu je jen „novinářská kachna“. Měl tu samozřejmě své zástupce, kteří řídili podnik přímo v Kopřivnici. Například John Příkryl řídil dceřině společnosti.

Dalším generálním ředitelem byl Karel Beneda. Jak vedl podnik on?

Pan Beneda nevedl společnost nejlépe, což se pochopitelně fondům nelíbilo. V roce 1996 ho tedy nahradil Ing. Vladislav Boháč a s ním přišel do Tatry předseda představenstva Ing. Lubomír Soudek, kterému se říkalo „bandita“. Soudek byl generálním ředitelem Škody, a.s. a tak si všichni mysleli, že automobilce rozumí a má kontakty. Koupil i většinu akcií Tatry, tudíž se předpokládalo, že má dostatek financí na podporu společnosti.

Proč došlo k druhé privatizaci v roce 2001?

Tatra měla obrovské finanční problémy a bylo zapotřebí, aby se postupně situace ujal opět stát. V roce 2000 hrozil společnosti dokonce

konkurz. Stát se rozhodl zapojit Tatra do revitalizačního programu a už v roce 1999 se vedení ujala Konsolidační banka, která měla na starost řešení problémových situací v zadlužených firmách. Stát se stal prostřednictvím této banky opět majitelem. Konsolidační banka musela odkoupit akcie od Škody, a.s. Restrukturalizací základního jmění docházelo také ke snižování hodnoty akcií.

Jak probíhalo výběrové řízení na post majitele Tatry a kdo se jím stal?

Já jsem byl tehdy také členem výběrového výboru a stát nejprve vybral určité kandidáty, které následně předložil Tatře. Ve hře byly dva návrhy a ty se anonymně posuzovaly. Tatrováci vůbec nevěděli, o koho jde. Jednalo se o firmách SDC International a Czech Partners CZ. Nakonec vyhrálo SDC, které si odkoupilo od státu akcie. Až později se ukázalo, že vše financuje firma Terex, která byla v pozadí SDC.

PŘÍLOHA B

Rozhovor s Pavlem Sedláčkem

Pavel Sedláček se narodil v roce 1961 a po vojně roku hned nastoupil jako dělník do zkušebny nákladních vozidel. V roce 1984 přestoupil do technické funkce jako úředník do finančního úseku, kde zůstal víceméně dodnes.

Jaká byla tehdy v tom roce 1984 doba?

Za dob státní plánovací komise byly všechny úseky řízeny z centra, z Prahy. Státní plánovací komise sbírala všechny údaje o tom, co se děje ve fabrice, všechny plány a my jsme jim to posílali. Poslali jsme to na nadřízený orgán, ten se tenkrát jmenoval Český automobilový svaz. „ČAS“ sdružoval všechny fabriky. Odbyt a obchody centrálně řídila Rada vzájemné hospodářské pomoci. Tatra dostala přidělené, komu bude vyrábět auta a dělalo se 15 000 aut ročně a bylo to snadné, protože každý dostal přidělenou nějakou kvótu. Co jsme byly schopni vyrobit, jsme vyrobili a už jsme věděli, kam to budeme dodávat. Pak se to zhroutilo a každá fabrika si musela hledat svoje odbytiště sama, tak musel nutně vzniknout ten obchodní úsek.

V čem spočívala vaše profese?

Já jsem byl ve funkci, kde jsme dělali plán výroby. Řeklo se, která auta se budou dělat, a podle toho se všechno rozpočítávalo. Řídila se podle toho výroba a spočítalo se kolik, to bude dělat peněz, jaké to budou objemy v penězích. Já jsem byl nejdříve v ekonomickém úseku a pak nás převedli do nově vzniklého obchodního oddělení, kde vlastně pracuju do dneška. Ono to sice procházelo různými vývojovými etapami, reorganizovalo se, ale pořád jsem v podstatě na stejné funkci, akorát že teď už se ta práce, která byla předem narýsovaná, dnes změnila na obchod, kde se skutečně shánějí zakázky. Každý kontakt má nějakou svoji historii. To všechno dáváme dohromady a děláme z toho plány. Podle toho výroba vyrábí a my prodáváme. Nyní jsem manažer plánování a analýzy obchodu.

Kam vaše funkce spadá?

Patřím do odboru obchodních služeb, který spadá do obchodního úseku, který by měl mít obchodního ředitele. Někdy ho má a někdy ne. Ještě na začátku týdne jsme měli obchodního ředitele pana Fiketa a teď už ho nemáme. Provizorně nyní patříme pod generálního ředitele Ronalda Adamse. Až seženeme nového obchodního ředitele, struktura se podle toho upraví. Já jsem manažer podle určité tabulky, ale před několika lety jsem byl specialista. Kdysi jsem měl pod sebou lidi, ale to nás bylo asi pět. Nevím přesně, ve kterém roce, ale tenkrát se přijalo rozhodnutí, že se zeštíhlí ta řídicí struktura společnosti, tím se docílí větší efektivity a úspor. Zrušili tehdy asi 40 vedoucích pracovních míst. Nic se ale v podstatě nezměnilo. Lidé stejně na svých postech zůstali, akorát měli jiný název funkce a dělalo se vše tak jako předtím. Bylo méně vedoucích míst.

Jaký měla dopad kupónová privatizace? Změnilo se něco pro vás?

Pro mě to znamená, že jsme zaplatili každý 1 000 Kč a koupili si kupónovou knížku. Získali jsme nějaké podíly na akciích. V té době bylo jasné každému rozumnému člověku, že mu to přinese trošku něco víc na akciích, které se dají zpeněžit. Rozhodně ta tisícikoruna byl zlomek té ceny. Tenkrát ty kupóny sloužily k nákupu všem možným akcií. Já jsem si taky koupil nějaké tatrovácké akcie v kupónové privatizaci, ale kromě toho jsem získal další i jiné. Měl jsem asi do 10 kusů akcií v Tatře k tomu, abych mohl být eventuelně součástí valných hromad, abych byl informovaný a měl tam přístup. Akcionář má přístup na valnou hromadu. Kdo není akcionář, nemá tam co dělat. S tím záměrem jsem si ty akcie pořizoval. Co se týče ceny, tak jeden rok šly hodně nahoru. V době té nejvyšší cenové konjunktury stála tatrovácká akcie 850 Kč což bylo dost peněz. Lidé, kteří to v té době prodali, tak udělali dobře, protože od té doby šly ceny akcií dolů. Některé podniky dokonce zanikly.

K čemu sloužila kuponová privatizace?

Kuponová privatizace sloužila jenom proto, aby se majetek, který patřil státu, co nejdříve dostal do soukromých rukou, aby to nemusel někdo dlouhodobě udržovat a vybírat jednotlivé zájemce, to by těch podniků byla spousta. Bylo to proto, aby to šlo rychle. Spousta lidí to dnes kritizuje. Něco na tom bylo dobře a něco špatně. Tatrovka na to doplatila, že jsme nebyli vybráni jako to rodinné stříbro v České republice. Nás neprodali nějakému konkrétnímu dobrému majiteli, který by to s námi myslel dobře, že by tu firmu udržel, tak jako Škodu Mladou Boleslav. Mohli jsme být dnes na jiné pozici. My jsme dlouhou dobu byli vlastněni anonymními akcionáři podílových fondů. Neměl nás konkrétní majitel, který by do nás dal peníze a tu firmu někam vedl. My jsme neustále nevěděli, co máme dělat. Nikdo tomu nerozuměl z těch správců. Oni měli jen podíl ve fabrice, a když potřebovali firmu řídit, tak si museli najmout nějaké odborníky, management, který by to dělal. Ten management potom většinou za moc nestál. Když do fabriky přišli věhlasní američtí manažeři, do kterých jsme vkládali naděje, předpokládali jsme, že když dělali něco podobného v Americe, tak vědí, o čem to je a dovedou to do zdárného konce.

Hrozilo vám nebo někomu z rodiny propuštění?

Člověk má vždycky strach, když je hromadné propouštění, jestli se to nedotkne i jeho. Zatím jsem ale naštěstí vydržel. Manželka ale pracovala dlouho v Tatře, ale poté co ji propustili, je 3,5 roku bez práce. Od té doby nemůže sehnat místo. Jeden rok byl špatný, kdy tu byl Filipov. Filipov byl řezník, který měl za úkol ozdravit Tatru a dělal tak v roce 2003 čistky. Propouštělo se snad ve všech úsecích.

Jak se změnila situace Tatry po revoluci?

Ještě za totality než byla revoluce, Tatrovka byla největší podnik v Kopřivnici, takže pokud něco bylo, tak pod Tatrou. Dokonce i sportovní klub hokejový i jiné kluby, školky atd. Když přišla revoluce, začala se měnit politická situace, tak vznikaly i jiné firmy, především lidi začali podnikat ve službách, menších živnostech. Potom přicházela krize, už se tolik nevyrábělo

aut a pro lidi nebyla práce. Postupně se lidi z Tatry ztráceli a museli se něčím zaměstnat. Byla tu teda snaha vytvářet jiné firmy. Stavěla se tady průmyslová zóna, směrem na Vlčovice. Tam nyní stojí fabriky Dura, Broze, Elektro Erich Jaeger.

Jaké jsou novinky ve výrobě?

Přišli jsme na trh s novým výrobkem. Spojili jsme se s nizozemskou firmou DAF, a protože máme zastaralou kabinu, tatrovácký motor je sice dobrý, ale potřebuje inovace, ta náročnost předpisů je čím dál větší, tak jsme převzali novou kabinu, motor, převodovku. Máme s nimi podepsané smlouvy a spolupracujeme na tom. Oni nám dodávají svoje agregáty a my dodáváme podvozek. My od nich nakupujeme kabinu, motor a převodovku a stavíme z toho vůz a ten je teď nový. Na konci roku jsme ho uvedli na trh. Očekáváme od toho, že ty prodeje půjdou nahoru, že se dostaneme i do teritorií, kde jsme předtím nebyli. Kromě toho jsme se s DAFem dohodli, že nám poskytne svoji dealerskou síť, která je mnohem širší než má Tatra, hlavně po Evropě. Uvidíme.auta se vyvíjejí pořád. Pořád jsou nějaké inovace, ale je to založeno na stejném principu, že nejcennější je ten spodek, ty nápravy. Tatrovka je originální koncepce na světě, nikde nic podobného není. Všechny automobilky dělají nápravy tak, že mají hřídel a na tom jsou dvě kola, která se nějak pohánějí. Tatrovka nemá hřídel, má dvě hřídele, ta celá hřídel od jednoho kola do druhého není pevná, ale je rozpůlená. Že se kývá. Je tam takové speciální soukolí, diferenciály a tak, které to umožňují, ten přenos toho kroutivého momentu od motoru přes převodovku až přes kola. Čili ta koncepce má vlastnost, že když je nějaký terén, který je měkký, tvrdý, hrbolatý, tak to kolo má pořád styk s terénem. Nikdy nezůstane nadzvednuté. Říká se, že má lepší průchodnost. Rok 2011 byl ale i přes všechny novinky tím nejhorším rokem, který jsem za dob, co jsem v Tatře, zažil. Prodalo se pouhých 697 aut.

Jak shání Tatra peníze?

Máme svoji banku, která nás financuje, ale omezeně, protože v roce 2007 a 2008 jsme měli největší úvěry a když přišla krize, byl nedostatek zakázek, nedostatek peněz, tak jde potom všechno pomaleji a všechny peníze se spotřebovávají na mzdy. Vrací se pořád peníze bance, protože stále dlužíme. Máme dluhy u dodavatelů a tak teď musí akcionáři říct buď, nemá to cenu, jdeme od toho a vyhlásí se konkurz nebo dají každý něco, a když banka uvidí, že oni složili nějaké peníze, tak taky třeba něco pustí a může se vše zase rozjet. Můžeme pak jediné doufat, že ty kšefty vydělají na to, abychom jim to pak mohli zase splatit. Nemám tedy strach z toho, že bych skončil na té pozici, kde jsem, ale že to jednou skončí celé.

Co nejvíc ubližuje Tatře?

Pověst Tatry se zhoršila, když se v médiích objevily články o tom, že exministr obrany Martin Barták požadoval po předsedovi dozorčí rady Cabanisovi milióny dolarů za to, že Tatra bude mít zakázku pro armádu České republiky. Říkalo se, že to mohlo vzniknout kvůli tomu, že Tatra měla spolupracovat s Pragovkou, která měla dodávat určité součástky do vozů, ale kvůli tomu, že to nedodali včas, musela si Tatrovka poradit sama a vyvinout si svoje součástky. Pragovku tedy připravili o zakázku a možná se takto mstila.

Jaká je podle vás budoucnost společnosti?

Doufám, že to bude dobré. Máme nějaké plány, rozjednanou věc s Araby. Je to fabrika, ve které by se měly montovat součástky. Teď se ani nepropouštělo. Máme problém s nedostatkem financí. Máme zakázky na několik měsíců dopředu, ale momentálně stojíme, protože nám došly peníze na materiál. V tuto chvíli bychom potřebovali nějaké lidi navíc, ale protože nemáme peníze na materiál, nemůžeme ho koupit a nemůžeme lidem dát zakázku. Je to taková patová situace. Vedení se snaží zajistit nějaké finance, aby se to rozběhlo. A pokud budou peníze, budeme potřebovat i nějaké lidi navíc. V loňském roce se do kovoobrábění nabíralo pár lidí. Předpokládalo se, že projekt s Dafem bude úspěšnější, ale realita je jiná. Zpozdily se podpisy

smluv, nový výrobek se musel prezentovat zákazníkům, sjeli se dealeři z celé Evropy, aby poté vyjádřili zpětnou vazbu, jestli mají zájem. To co jsme si mysleli, že bude v druhé polovině loňského roku, doufáme, že bude letos.

PŘÍLOHA C

Rozhovor s Petrem Kahánkem

Petr Kahánek pracuje v Tatře od roku 1981, kdy hned po škole nastoupil jako elektroúdržbář. Jeho otec pracoval také v automobilce v rozvoji. Manželka v Tatře chvíli pracovala jako skladnice, ale dnes už má jiné zaměstnání. Pan Kahánek je dodnes na stejné pozici jako když nastoupil.

V čem spočívá vaše práce?

Opravuji prasklé žárovky, dělám revize elektřiny, měření měřákem, opravuji také soustruhy a frézy. Co pár měsíců se musí změřit měřákem, jestli je všechno v pořádku., zkontrolovat i varné konvice. Chodím po celé Tatře, což mi vyhovuje. Dělán i pouliční světla, kanceláře, dílny.

Koupil jste si akcie Tatro v době kuponové privatizace? Jak se na ni díváte dnes po několika letech?

Člověk nevěděl, jak to chodí, ale já jako patriot jsem si koupil akcie Tatro. Za kuponovou privatizací stál pan Ježek a pan Klaus. Zakládaly se různé fondy, do kterých lidé mohli akcie vložit, když s nimi nechtěli sami obchodovat. Objevila se ale také řada podvodníků v oblasti fondů. Pan Kožený sliboval peníze lidem, kteří mu svěří své akcie. Měl fond a půjčoval občanům 1 000 Kč s tím, že to vložili do jeho určených fondů, se kterými bude obchodovat. Potom sliboval, že jim vydělá desítky tisíc korun.

Jak jste vnímal vítěznou firmu SDC, která přišla do podniku v roce 2001?

V Tatře se říkalo, že SDC je nastrčená firma, že neměli žádné zkušenosti. Byla to prý zřízená firma, jen aby koupila Tatra. Tatra ty schopné lidi pak vyštípala ven a ti hloupější tam zůstali, protože měli kontakty.

Dotklo se vás někdy propouštění?

Za dob propouštění Terexu, jsem byl také propuštěn a šel jsem dělat na frézu, kde jsem to předtím chodil opravovat. Vlastně jsem pracoval se stejnými

lidmi. Jelikož bylo málo údržbářů, tak jsem chodil na odpolední směny údržby. Nakonec jsem se dostal zpátky na své místo elektroúdržbáře. Byla to náhoda, protože jeden pán umřel a ten, co dělal tu mou bývalou funkci, tomu neholdoval, tak jsem šel na jeho místo a on na místo toho pána, který zemřel.

Jaký byl podle vás rok 2003 za dob čistek Filipa Filipova?

V té době se do Tatry dostala britská firma a s ní Ind Kumar Rishi, o kterém se tvrdilo, že prodává nákladní vozy v Rusku pod cenou. Tato kauza Tatře taky moc nepomohla. A ještě ke všemu byl členem dozorčí rady Filip Filipov. Ten Bulhar Filipov dělal čistku, ale všude. Jak v kancelářích, tak v továrně. Všechny dveře musely být prosklené, nebo tam muselo být okénko. Zůstalo to tak vlastně dodnes.

Novinkou na trhu je od loňkého roku Tatra Phoenix. Jaký má úspěch?

Mnozí tvrdí, že Phoenix není Tatra, protože to nemá tatrovácký motor ani tarováckou budku, má jenom tatrováckou rouru. Motory Tatry se ale dál vyrábějí a montují do jiných aut. Nějaké zakázky na Phoenix jsou, ale peníze na výrobu a platy zaměstnanců nejsou, takže je všechno pozastavené.

PŘÍLOHA D

Obrázky

Ignác Šustala, zakladatel firmy



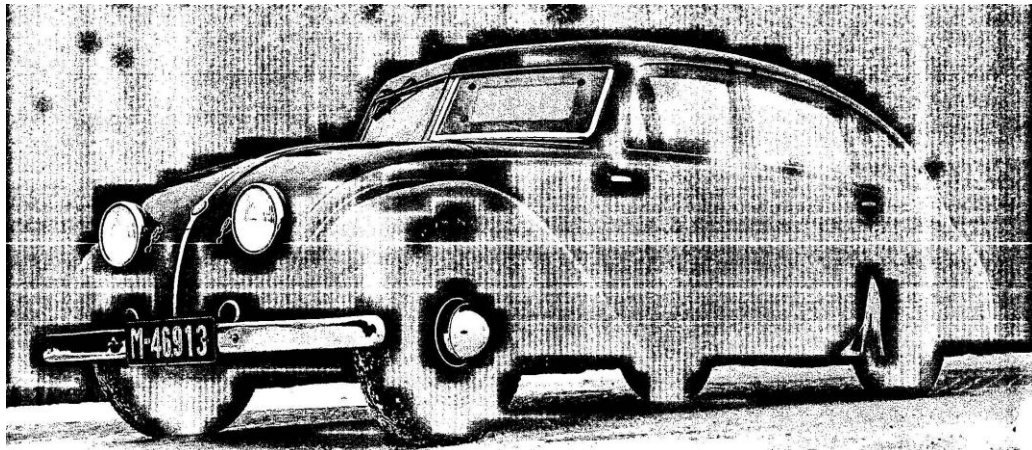
Zdroj: ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002. ISBN 80-900915-9-8.

První kopřivnický automobil - „Präsident“



Zdroj: ROSENKRANZ, K. Osobní automobily 1897 - 1972. Kopřivnice: Technické muzeum n. p. Tatra Kopřivnice, 1972.

Tatra 77 - prototyp (1933)

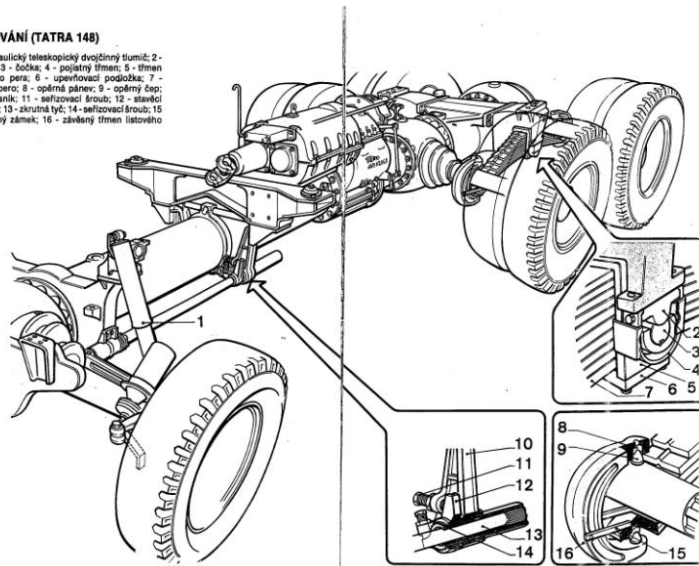


Zdroj: ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002. ISBN 80-900915-9-8.

Pérování u Tatra 148

PÉROVÁNÍ (TATRA 148)

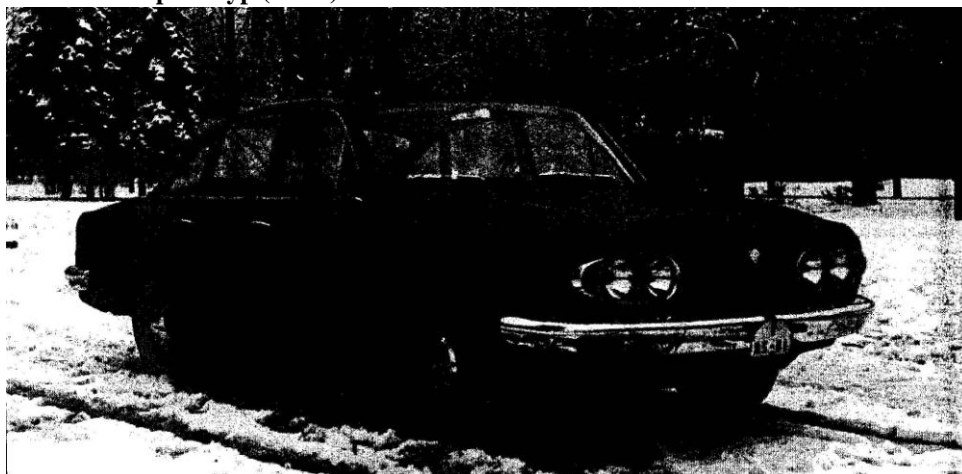
1 - hydraulický teleskopický dvojitý tlumič; 2 - kámen; 3 - bočka; 4 - pojistný třmen; 5 - třmen listového pera; 6 - upevňovací podložka; 7 - listové pero; 8 - opěrná pánev; 9 - opěrný šíp; 10 - nosník; 11 - seřizovací šroub; 12 - stavěcí rameno; 13 - záruční tyč; 14 - seřizovací šroub; 15 - pojistný zámek; 16 - závěsný třmen listového pera



8

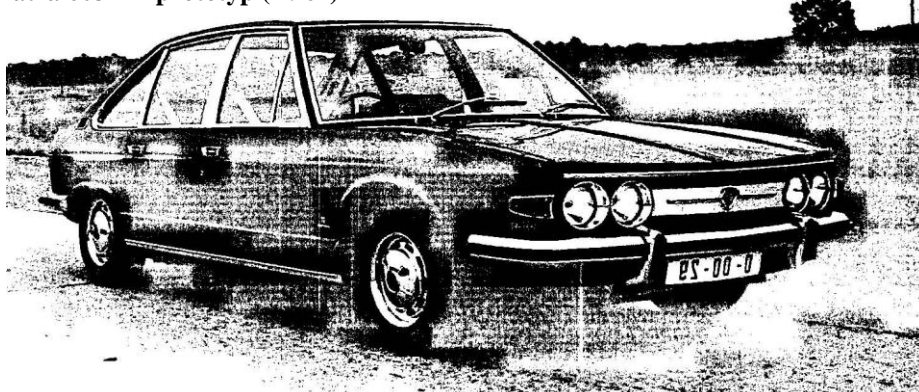
Zdroj: SZPUK, L., KUBÍČEK, A., HOLUB V., MATUŠEK K. (Kolektiv vývojové konstrukce n.p. Tatra Kopřivnice). Tatra Kopřivnice. Moderní užitkové automobily Tatra. Praha: Naše Vojsko, 1979. ISBN 28-009-79.

Tatra 603 A - prototyp (1964)



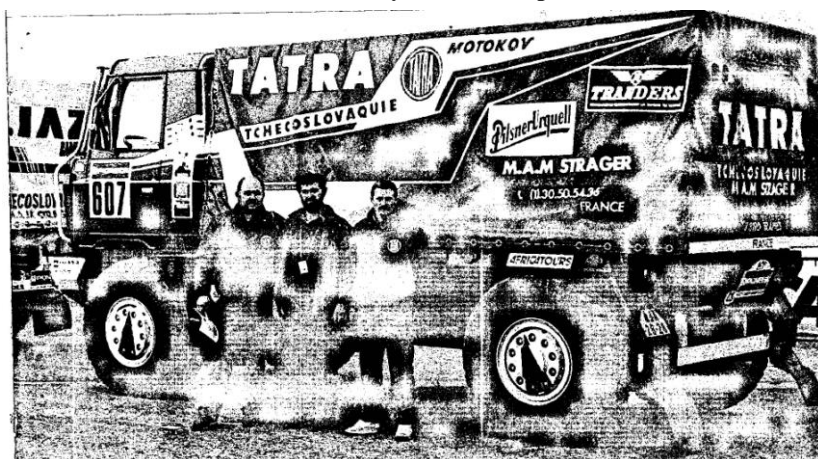
Zdroj: ROSENKRANZ, K. Tatra: autoalbum. Brno: MS Press, 2002. ISBN 80-900915-9-8.

Tatra 603 A - prototyp (1964)



Zdroj: ŠVIHÁLEK, M. Život s erbem Tatry: Vyprávění hlavního konstruktéra Tatry Milana Galii. Praha: Grada Publishing, a.s., 2009. ISBN 978-80-247-2723-3.

První vítěz Dakaru - Tatra 815 a tým Karla Lopraise v roce 1988



Zdroj: ŠVIHÁLEK, M. Život s erbem Tatry: Vyprávění hlavního konstruktéra Tatry Milana Galii. Praha: Grada Publishing, a.s., 2009. ISBN 978-80-247-2723-3.

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Zuzana Zedníčková

Obor: Sociální a mediální komunikace

Forma studia: prezenční

Název práce: Mediální ohlasy privatizace Tatry Kopřivnice a současnost této významné české automobilky

Rok: 2012

Počet stran textu bez příloh: 54

Celkový počet stran příloh: 13

Počet titulů české literatury a pramenů: 12

Počet titulů zahraniční literatury a pramenů: 0

Počet internetových zdrojů: 18

Vedoucí práce: Ing. Václav Prokůpek, Ph.D.