

AUTOMOBILY, NA KTERÝCH JSEM PRACOVAL

(jako dělník, konstruktér, vedoucí konstrukce nebo vedoucí vývoje automobilů)

(expert zkušební laboratoře)

Vít Dvořák

absolvent inženýrského studia ČVUT Praha 1973-1978

strojní fakulta

obor dopravní stroje

zaměření motorová vozidla

Zaměstnavatelé:

AVIA Praha 1978-1996

ROSS Roudnice 1997

Bucher Guyer AG 1998-2000 (externě)

Ústav pro výzkum motorových vozidel (UVMV) – TÜV SÜD Czech 1998- 2017

Praha, listopad 2017

Obsah: */

1. Rekapitulace	3
2. AVIA Praha	3
3. ROSS Roudnice	11
4. BUCHER- Guyer AG	14
5. Z historie firem	15
5.1 AVIA	15
5.2. Roudnické strojírny a slévárny	17
5.3. BUCHER- Guyer AG	17
6. Profesní derniéra	18

**/ Níže uvedené pojednání jsem sepsal na základě svých starých poznámek a vzpomínek mimo kapitoly 5. jejíž obsah jsem čerpal z internetu.*

1. Rekapitulace

Před TÚV/UVMV (technická zkušebna automobilů) jsem pracoval v automobilkách AVIA a ROSS s externí odbočkou ke švýcarské firmě Bucher, takže na konci je něco z jejich historie. V dalším textu se dotýkám automobilů, na kterých jsem v nějaké pozici pracoval, ale i souvislostí, ve kterých vznikaly. Jedná se o mé osobní postřehy, které mohou být částečně zkreslené, a proto se za případné nepřesnosti předem omlouvám.

2. AVIA Praha



A30

Sériová výroba licenčně vyráběných vozů A15 (užit. zat. 1,5 t) a A30 (užit. zat. 3 t) se rozběhla na staré montáži slavnostně 25.10.1968 a po výstavbě nového závodu byla otevřena i nová montážní hala, kterou Pracovníci UVMV a později TÚV většinou dobře znali. Já na obě montáže chodil pracovat v již době studií (a později i pomáhat udřeným dělníkům), což se vyplatilo, protože po nástupu do zaměstnání v roce 1978 jsem auta již tak trochu znal.



AVIA A20

První mini inovace po mém nástupu, zvýšení nosnosti A15, tedy vůz A20 (užit. zat. 2 t) a proběhla v letech 1978 a 1979.



AVIA A31

Následně se deset let inovovalo prakticky všechno do šuplíku, protože technická úroveň vozů bohužel postačovala jak v republice, tak i pro export do spřátelených a rozvojových zemí (výjimkou byly zakázky armády, viz dále). Takže do koše šly nové řady vozidel AN20, 30, 40 (1974-1978, modernizovaný podvozek s koly 17,5", modernizovaný motor a interiér kabiny), projekt polokapotového provedení vozu 6t PNA 6 a pak i AN31 (cca 1983 - 1990 se sklopnou kabinou, diskovou brzdou na PN, koly 17,5" a turbo motorem), protože po roce 1989 žádný strategický partner o toto vozidlo neměl zájem. Nerealizování vývoje do série vedlo v 70. a 80. letech ke značné frustraci pracovníků ve vývoji a k nedobrým vztahům se zbytkem továrny. V očích výroby jsme nic nedělali, což nebyla pravda, protože kompletní řady vozidel byly vyvinuty (projekt, dokumentace prototypů, vývojové zkoušky včetně dlouhodobých jízdních) a následně se do série dostaly jen zlomky toho, co bylo vyvinuto. Navíc vývoj byl garantem sériové dokumentace, takže bezprostředně odpovídal za stav sériové výroby a o modelovou péči, v rámci které nabíhalo na vozidlech ročně kolem 300 změn. Což znamenalo konstrukci a zajištění nových dílů, jejich montáž na prototypy, odzkoušení a následný náběh do série. Díky osvětlení ing. Lněničky na tehdejší správě pro dopravu MV a jeho často nad zákon vypisovaným technickým požadavkům se začaly vyžadovat poprvé některé předpisy EHK OSN, takže se sériově narodila další malá inovace A31 a A21, která respektovala zejména tyto legislativní požadavky. Při náběhu do série se konstruktéři mohli na linku prakticky

odstěhovat, nic tam nikdo neuměl a nechtěl umět a zaučovat velmistry montáže, kteří u vás udělali kroužek u běžící linky, abyste jim to předvedli, byl často zážitek nad zážitky.



AVIA A21

Od poloviny 80. let potřeboval stát penízky (tím myslím volně směnitelné ☺), tak se po letech opět začalo intenzivněji spolupracovat s Renaultem (R.V.I.), který byl od počátku k úzké spolupráci nakloněn a vždy poskytoval technickou podporu nad rámec licenční smlouvy, protože potřeboval levné a robustní vozy především do francouzské Afriky a zámořských teritorií. Takže ve druhé polovině 80. let utěšeně narůstal export našich vozidel s původním francouzským označením SG2, 3, 4 do těchto exotických teritorií (VIN bylo Renault, ale výrobní závod AVIA). To byla zkušenost k nezaplacení, protože jsme měli možnost poznat tržní hospodářství včetně požadavků na servis a kvalitu. Špičková produkce byla asi 2000 vozů za rok a exportovaly se jak podvozky, tak celokovové furgony. V menších počtech se vyváželo i do Francie pod označením AG3. Jedním z prodejců a častých návštěvníků AVIE byl i pan Strager, který vlastnil firmu MAM (m.j. sponzorovala TATRU na Rallye Paříž Dakar). Pro vývoj to byla veliká výzva, protože jsme museli rychle vyvinout klientsky orientované úpravy a verze vozidel do tropů a pro špatné cesty (tropikalizovaný motor, zesílený podvozek, klimatická ochrana, nové nástavby a karosérie) a hlavně jsme museli (tedy vývoj - odbor řízení jakosti to neuměl) zavézt speciální systém řízení a kontroly kvality v podmínkách reálného socialismu, protože za každou reklamaci se muselo zákazníkovi, což byl Renault, platit. Já tehdy zodpovídal za vývoj podvozku a přítel Voborský za karosérii.



RENAULT SAVIEM SG 3 (AVIA)

AVIA A60/..80

Peripetie AVIE při privatizaci nebudu podrobně popisovat, výsledkem zrady zájmů podniku (rád bych se mýlil, mohli také neprohlédnout skutečné úmysly MB) ve svůj prospěch byl odklon malé, ale rozhodující části managementu od Renaultu (smlouva o společném podniku byla hotová, čekala jen na podpis a nové vozidlo pro Afriku na bázi skupin AVIA a s kabinou a PN od R.V.I. bylo postaveno v rekordní době tří týdnů – takové nadšení při konstrukci a stavbě se často neopakuje), následná studená sprcha od MB, který po dvou letech laškování odstoupil od velmi divného projektu společného podniku (já se představenstvu MB ani nedivil), měla za následek, že AVIA a Steyr (který byl v podobné situaci) si našly strategického partnera DAEWOO, který byl ale začátkem jejího konce. Před vstupem DAEWOO jsme museli nejprve urychleně vyvinout modely A31 T a A21 T – tedy s turbomotory EURO1 a 2, bez kterých by nešlo prodávat. A následně se začal vývoj zcela nové řady A60/80 se zcela novým podvozkem inovovaným motorem a sklopnou kabinou. Při vstupu DAEWOO do podniku již bylo vozidlo prakticky hotové, takže na něm Korejci naštěstí nemohli moc zkazit. Po mnoha letech to bylo vozidlo srovnatelné s konkurencí, handicapem byl jen zastaralý design exteriéru kabiny, který byl na nátlak Korejců „vylepšen“ novou maskou a la Asie.

Během předprivatizačního období automobilek s vývojem automobilů spolupracoval mimo jiné Dr. Petr Hrdlička („otec“ Škody Favorit v té době ve službách fy Helbig), kterého považuji dodnes za vynikajícího technika a osobního přítele a i díky němu jsme následně zvládli vývoj podvozku pro automobil D60/90. V druhé polovině devadesátých let jsme pak spolu byli opět v osobním kontaktu, když připravoval koncepci Českého automobilového průmyslu pro Lubomíra Soudka. Jedním produktem, jehož ideu jsem mu pomohl navrhnout mohl být i český nákladní automobil střední tonáže s využitím známých podvozkových skupin vyráběných v Evropě a zkráceným modulem z kabiny LIAZ XENA. Skličující výsledek

jednání Dr. Hrdličky s tehdejším nabubřelým „bossem“ průmyslu pak si můžete přečíst v jeho knize V soukolí okřídleného šípů.



AVIA A60

Paralelně se započalo s vývojem vozu s novou kabinou D60/90, který už naši korejští „přátelé“ ovlivňovali a bohužel uplatňovali jejich systém řízení. Pro ilustraci jeden příklad. Design nové kabiny dělali Angličané v Daewoo Worthing Technical Centre, a když jsme tam přijeli v poměrně velké delegaci, tak byly připraveny modely tří variant kabin. Každý účastník měl zvolit dle jeho názoru nejlepší variantu a připevnit na ni magnet. Češi měli kupodivu přednost, což provedl každý dle svého uvážení. Pak teprve přišli na řadu Korejci, ti si počkali, kam dá magnet generální ředitel pan Kil-Su Chung /Čang/ (ekonom) a pak je tam nasázeli všichni také, a bylo vybráno ☺. V představenstvu podniku byli tři Korejci, jeden Čech a jeden Rakušan za Steyr pan Víšek (m.j. konstruktér motoru Steyr M1 – monobloku), se kterým jsem měl velmi dobré nadstandardní vztahy a ten o našich přátelích z Koreje měl stejné mínění jako já. Byl sice v top managementu na pozici ředitele. Ale ve schématu mu nepřidělili žádné podřízené útvary, takže vše ovládali Korejci v čele s GŘ a korejskými odbornými řediteli, pod nimi pak byli podřízení čeští odborní ředitelé. Navíc jsme štědře platili asi 40 techniků, kteří se nastěhovali do jednotlivých útvarů a pěkně odborně nám radili (například jednoho z nich jsem snad celý den učil, co jsou to Ackermanovy úhly řízení). Situace podniku se vyvíjela tak, že byl začleněn do nadnárodního koncernu, který navenek působil dojmem finanční síly a stability, ale stál na hliněných nohou půjček a asi i podvodů, takže jsem na konci roku 1996, kdy jsem zodpovídal nejen za vývoj podvozku, ale už i karosérie a elektro, odešel.

V Avii jsem potkal mnoho dobrých kolegů a pozitivní vliv na můj počáteční vývoj měli zejména můj první vedoucí legendární Ladislav Trpkoš a vynikající projektanti kompletních automobilů a kamarádi František Kukla a Karel David.

Následně z mých kolegů, se kterými jsem seděl na poradách vedení vývoje automobilů zmiňuji Eduarda Lutišana (když jsem chtěl něco vědět o motorech, tak jsem se ptal jeho), Josefa Kučeru (karosář a tím pádem ve vedení konstrukce trochu bohém) a Vladimíra Šíra (jako vedoucí výroby mi vždy pomohl). Nakonec byli všichni tři, a řekl bych neprávem, v nemilosti vedení, a že něco uměli pak dokázali v následných angažmá.



D 75 s novou sklopnou kabinou

Samostatnou kapitolou byla vojenská výroba, například OT 64 byl vyvinut v Avii v 60. letech a montáž probíhala v Polsku. V Avii se vyráběly nápravy, takže jsme prováděli konstrukční změny v jejich sériové výrobě.



OT 64 – SKOT

Avia byla i finalistou vozu V3S, který se ovšem montoval v Opravných zemědělských strojů Vnoř podle naší dokumentace (dnešní Autotech) a následně se odvezl do Avie na kontrolu a předprodejní servis. Velkou zakázkou pro vývoj byla modernizace vozu V3S, která proběhla ve dvou etapách V3S-M1 a V3S-M2 v polovině osmdesátých let. Sériová výroba pak naběhla v BAZu Bratislava, kam jsme jezdili řídit náběh výroby, která byla ukončena v roce 1990.



V3S M2

BAZ Bratislava vyvíjel v 80. létech STA Děvín, projekt vozu jsme ovšem vypracovali v Avii a následně úzce spolupracovali při konstrukci a stavbě prototypů.



STA Devín

Na úplném konci 80. let a hlavně po roce 1989 Praga vyvíjela iniciativu, aby byl vyvinut nosič nářadí ve stylu MB Unimog. Projekt, konstrukce a výroba prvního prototypu proběhly v Avii, protože „garážová“ práce Praga neměla šanci. Na výrobu dalších prototypů nebyla ve vývoji Avia kapacita, takže byly vyrobeny v ROSS Roudnice, který si následně odvodil verzi VIZA (víceúčelový zemědělský automobil). První vozy UV 80 a VIZA měly tedy kabinu i motor Avia. Projekt byl následně prodán podniku Praga, která už vozidlo vyvíjela vlastním směrem.



Praga UV 80

V Avii byl na počátku 90. let vyráběn osobní terénní vůz A11 – licence francouzské firmy Auverland (ve výzbroji francouzské armády a policie). Nejprve jsme zpracovali výrobní dokumentaci, která byla pro kusovou a nikoliv sériovou výrobu, provedli přípravu výroby a rozjeli domestikaci vozidla. Vozy byly nabízeny Armádě ČR, při vstupu DAEWOO do podniku projekt skončil, protože francouzský majitel se s korejským vedením nebyl schopen dohodnout (Daewoo chtělo firmu Auverland od majitele koupit, jinak nemělo o výrobu zájem).



AVIA A11 (Auverland)

3. ROSS Roudnice

V roce 1997 jsem nastoupil do firmy ROSS a převzal vývoj automobilů. Firma měla bohatý výrobní program ale hlavně rozpracovaný vývoj vozu ROSS R210 (naštěstí dodnes žijící nyníější TATRA 810) pro vojenský tendr vypsaný AČR. Hlavní úkol byl dokončit vývoj zejména vojenské verze, připravit vozidlo do tendru a získat schválení technické způsobilosti. To se během roku podařilo, požadavky AČR a standardů NATO byly splněny a tendr jsme v konkurenci více firem z tuzemska i zahraničí vyhráli, byla vyrobena i ověřovací série. Pracovní vypětí zaměstnanců a finanční náklady podniku byly značné, například koordinační porady při náběhu výroby jsme měli v neděli v 10 hod ☹. Já osobně navázal i na spolupráci se starými dobrými známými z Renaultu (R. Lantenant), protože motor, kabina vozu a další skupiny byly od R.V.I. Následná objednávka z armády na rok 1998 (sedm vozidel !) pak byla skutečně studenou sprchou a jedním z hřebíků do rakve i díky vývoji tohoto vozu zadlužené firmy, takže jsem na počátku roku 1998 včas odešel.

Malá satisfakce pro mě je v tom, že díky úspěšnému projektu ROSS 210, TATRA po jeho koupi začala toto vozidlo v modernizované verzi vyrábět (T810) a světe div se, s vodou chlazeným motorem, klasickou koncepcí hnacího ústrojí bez páteřového rámu ale s kardanovými hřídeli a s tuhými nápravami portálového typu a další div světa, toto vozidlo má ve výše uvedené konfiguraci vynikající průchodnost v terénu ☺.

Kromě dále zmíněného přítele Františka Hrubce, patřili ke spolupracovníkům, na které rád vzpomínám jsou Jiří Pospíšil (zodpovídal za projekt GAZELA) se kterým jsem navázal na naše účinkování v AVII a samozřejmě můj učitel z ČVUT a obdivuhodný člověk i projektant prof. Milan Apetaur DrSc. Dobrý a korektní vztah jsem měl i s charismatickým generálním ředitelem Josefem Velískem, který dokázal v minimálních podmínkách z lidí získat maximum.



ROSS R210

Vozidla VIZA od prvních prototypů vyrobených podle prototypu UV80 zadaného Avíí prošla dalším vlastním vývojem, dostala kabinu TATRA a v roce 1997 jsme přidali i inovaci s motory IVECO (předtím Avia a VM). Byly to vozy VIZA 460 (4x4) a VIZA 560 (6x6). Problémem bylo, že neměly dotažené zkoušky a schválenou technickou způsobilost (moji předchůdci ve vývoji je schvalovali po pár kusech), což jsme poměrně rychle zvládli a účinným pomocníkem mi byl i můj přítel František Hrubec (dej mu pán Bůh věčnou slávu).



ROSS VIZA 460



ROSS VIZA 560

S využitím komponentů R.V.I. vyráběla firma ROSS vozidlo a la AVIA 4x4, na něm jsme zajišťovali homologace pro schválení v Německu (ke kterému pak už nedošlo) a hlavně prováděli modelové změny pro zvýšení jeho provozní spolehlivosti.



ROSS LN

V roce 1997 byla zavedena i výroba vozu Gazela, ta se dovážela bez motoru a montovali jsme tedy motory VM, v tom roce se vyrobilo sériově cca 50 vozů.



Ross Gazela 3302

4. BUCHER Guyer AG

Po svém odchodu z ROSSu jsem externě spolupracoval s českou firmou zastupující zájmy švýcarského výrobce BUCHER, který produkoval speciály DURO 4x4 a 6x6. Zajistili jsme schválení technické způsobilosti v ČR, úpravy podvozků pro civilní zákazníky v ČR a prodala se první vozidla. Hlavním zájmem firmy BUCHER bylo uplatnění v AČR s tím, že měla zájem o výrobu domestikovaných vozidel v LIAZu, ta by byla určena nejen pro tuzemský trh, ale i na pokrytí jejich zákazníků ve světě. Proběhla řada jednání na ministerstvech a v parlamentu ČR. S profesionálním a korektním jednáním se švýcarská strana setkala jen na MD, přístup a metody práce na jiných místech státní správy byly pro švýcarské kolegy zřejmě neakceptovatelné, navíc v LIAZu se střídaly ve vedení různé zájmové skupiny, takže se firma z českého trhu stáhla.

Lídrem firmy byl přítel Václav Buchbauer, kterého jsem poznal v ROSSu a díky němu byla firemní atmosféra „happy“.



Duro 4x4

5. Z historie firem

5.1. AVIA

Po náletu z 9. 5. 1945 ležela v troskách většina spřízněného závodu ASAP Mladá Boleslav, vyrábějící do té doby širokou paletu vozidel značky Škoda. Osvobozená republika a zestátněný průmysl však vyžadovaly co nejrychlejší obnovení výroby užitkových vozidel a naopak po letadlech nebyla velká poptávka, proto byla do Avie (na základě dohody šéfkonstruktéra Škody Oldřicha Meduny s šéfkonstruktérem Prahy Janem Lancem) hned po válce převedena výroba nákladní sedmi-, až devítituny **Škoda 706 R**, v roce 1947 doplněné o autobusovou verzi **Škoda 706 RO**. Zastaralá podvozková koncepce autobusu se příliš nezamlouvala odborníkům z tehdy čerstvě vzniklého podniku ČSAD, a proto konstruktéři Avie ve spolupráci s dojíždějícími konstruktéry mladoboleslavských AZNP připravili několik verzí samonosné karosérie autobusu: **Škoda 706 ROS** se stojatým motorem v zádí (říjen 1948), **Škoda 706 RLS** s ležatým motorem pod zadní podlahou a poloautomatickou převodovkou Praga-Wilson (prosinec 1949), **Škoda 706 RLS-h** s ležatým motorem pod zadní podlahou a automatickou hydraulickou převodovkou Ljungström (1950) a **Škoda 706 ROL** s ležatým motorem za přední nápravou a poloautomatickou převodovkou Praga-Wilson (1950)^[8]. Ty všechny však vznikly vždy jen v jediném prototypu: zostřování mezinárodní situace totiž v roce 1951 vedlo k nutnosti obnovit výrobu vojenských letadel a tedy k rychlému vymístění veškeré automobilní výroby z Avie do čerstvě založeného LIAZu.

V roce 1956 pod značkou Avia vzniklo několik závodních monopostů. Monopost **Avia III** se dochoval do současnosti.

Ve druhé půli 50. let letecké výroby opět ubývalo. Kooperující automobilka Praga, působící ve stísněném vysočanském areálu, přitom potřebovala uvolnit kapacity pro výrobu různých převodovek pro silniční i kolejová vozidla, a proto Avia začala do výrobního areálu v Letňanech postupně přebírat jednak kompletaci automobilu Tatra 805, jednak výrobu dílů a kompletaci vojenské šestituny **Praga V3S** a odvozené silniční pětítuny **Praga S5T**. Tato vozidla však zcela nevyhovovala potřebám domácího trhu, který vyžadoval také rychlé a lehké rozvážkové automobily s nosností 1 až 3 tuny – a taková domácí vozidla, po ukončení výroby typů Praga RN/RND a Praga A 150, chyběla. Avia tehdy ve spolupráci s LIAZem začala vyvíjet nový nákladní automobil, vzniklo několik prototypů **Praga N 530 a N 540**, ale nakonec z této spolupráce sešlo a pro Avii byla v roce 1967 zakoupena licence na nákladní automobily Saviem z koncernu Renault. Konkrétně šlo o typy SG-2 a SG-4, které se od roku 1968 vyráběly jako **Avia A15** o nosnosti 1,5 tuny, s motorem 712.03 (3320 ccm, 50 kW), a jako **Avia A30** o nosnosti 3 tuny, s motorem 712.01 (3320 ccm, 59 kW). Vozy se montovaly zprvu z dovezených, později z vyráběných dílů. Od typu A30 byl v roce 1969 odvozen i midibus **Karosa A 30**, který vzbudil velkou pozornost na autosalonu v Nice, ale vznikl jen v malé sérii 13 kusů a do hromadné výroby se nedostal. Na podvozky A30 se pak v Maďarsku stavěly hranaté midibusy **Ikarus 553**, které se zpětně dovážely do ČSSR.

Vojensky využitelná Praga V3S zůstala ve výrobě, i přes několikeré deklarace jejího ukončení, až do 90. let – tehdy již v modernizovaném provedení s novými motory a převodovkami. Snahy o její nahrazení typem **Avia S430** skončily nezdarem pro neodstranitelné vady prototypů, projekt BAŽu pod názvem Devín zašel na úbytě po pádu socialismu a rozpadu Československa. Naopak silniční Praga S5T se přestala vyrábět v roce 1972, protože blokovala kapacitu a výroba moderních valníků, sklápěčů a dalších aplikací na podvozcích A15 a A30 zdaleka nestačila poptávce, zvláště když se v roce 1975 začalo s exportem, který později trvale tvořil přibližně čtvrtinu výroby. Ivančický závod se tehdy specializoval na skříňové nástavby, heršpický na stavební nástavby a žilinský v roce 1978 přišel s velmi potřebným furgonem A15F. V té době byl typ A15 přepracován a začala se vyrábět **Avia A20** s nosností 2 tuny a s motorem 712.13 (3320 ccm, 53 kW). V roce 1983

byla ukončena výroba typů A20 i A30, které byly nahrazeny modernizovanou verzí **Avia A21** a **Avia A31** s jednotnými úspornějšími motory řady 712.18 (3596 ccm, 61 kW). V polovině 80. let činila výrobní kapacita 14.200 jednotek ročně a nepostačovala tuzemské ani zahraniční poptávce^[3], například pro Bulharsko se dodávaly podvozky A31N pro stavbu dálkových midibusů **Čavdar C51**. Koncem 80. let vzniklo také několik midibusů **TAZ Neretva**, které na podvozku A21 postavil jugoslávský výrobce TAZ Zagreb.

Po roce 1989, kdy se otevřel trh zahraničním výrobcům, s jejichž výrobky se Avia nemohla měřit zejména co do kvality a jízdního komfortu, se poptávka prudce propadla a Avia byla nucena přijít s novými, nebo aspoň výrazně inovovanými modely. Typová řada A byla tedy v roce 1997 modernizována, do výroby přišly nové motory D421 s výkony 76 až 85 kW a začaly se dodávat automobily se sklopnou kabinou, po které uživatelé volali již přes deset let. Nabídka byla rozšířena o typy **Avia A60**, **Avia A65**, **Avia A70**, **Avia A75** a **Avia A80**. Výroba původních typů A21 a A31 s nesklopnou kabinou byla ukončena roku 1998. Oproti předchozímu období však byly série výrazně menší, některé modely vznikly dokonce jen ve stovkách kusů. Do zastavení výroby v roce 2000 vzniklo okolo 250 000 podvozků a vozidel všech modifikací (A15, A20/21, A30/31, A60/65, A70/75/80).

V letech 1994–1996 byl vyráběn malý osobní terénní automobil **Avia A11 Trend** (licence francouzského vozu Auverland A3), který měl ambice sloužit pro civilní i vojenské účely. Bylo vyrobeno cca 250 vozů zejména pro lesníky, energetiky, vodohospodáře apod. Armáda České republiky však dala přednost britským Land Roverům a nový vlastník automobilky o další výrobu nestál.

Daewoo Avia

Pro další rozvoj firmy pak vláda hledala zahraničního investora. V roce 1995 převzalo Avii konsorcium Daewoo Steyr a firma byla přejmenována na *Daewoo Avia*.

V roce 2000 byla představena nová řada D, vyráběná v modifikacích **Avia D60 + Avia D65**, **Avia D75**, **Avia D80 + Avia D85**, **Avia D90** s dlouhou kabinou, **Avia D100 + Avia D110** a nakonec **Avia D120**. Typ D75, bez motoru a převodovky, byl dodáván mimo jiné britské společnosti *Smith's Electric Vehicles* (SEV), která z něj stavěla užitkové elektromobily pro distribuční společnost TNT. Určitou epizodou v historii byla i montáž skříňových dodávek **Daewoo Lublin** z dílů dodávaných z Polska,

Avia Ashok Leyland Motors

Roku 2006 se vlastníkem stala indická automobilka Ashok Leyland a došlo k přejmenování na *Avia Ashok Leyland Motors*. Přes solidní užité hodnoty svých výrobků Avia trvale ztrácela krok s konkurencí: roku 2011 prodala jen cca 600 vozů, roku 2012 pak sice prodala 1003 vozů a tržby vzrostly o 56 %, ale byla v trvalé ztrátě a když se na počátku roku 2013 prodaly jen jednotky vozů, rozhodl vlastník o trvalém ukončení výroby a rozprodeji areálu.

Obnovení výroby - AVIA Motors s.r.o.

V dubnu 2016 už nevyrábějící Avii koupila česká průmyslová skupina Czechoslovak Group vlastněná Jaroslavem Strnadem od indických majitelů značku AVIA včetně výrobního závodu v Praze Letňanech. Záměr této skupiny je ročně vyrobit 200 až 300 nákladních vozů. Avia už se nebude vyrábět v Letňanech, ale v průmyslové zóně v Přelouči, v závodech

Czechoslovak Group. Stěhování sem začalo na jaře 2017, v tomto období Avia zaměstnává přibližně sto zaměstnanců. Firma Avia bude používat tradiční logo Avia, tj. logo užívané před vstupem indické firmy Ashok Leyland. Výroba byla oficiálně zahájena 5.9.2017 a společnost Avia Motors představila nový nákladní vůz Avia Euro 6. Vyrábět jej začala ve svém závodu v Přelouči na Pardubicku, kam přestěhovala výrobní linku z pražských Letňan. Obchodní název nového vozu je Initia.

5.2. ROUDNICKÉ STROJÍRNY A SLÉVÁRNY (ROSS)

Počátky strojírenské výroby ve firmě sahají do roku 1880, kdy na současném místě byla založena - První česká továrna na pluhy a hospodářské nářadí Rudolf Becher, Roudnice nad Labem.

Od konce 19. století prošla firma bohatým vývojem. Původní náplní byly a zemědělské stroje pro zpracování půdy a setí - tedy pluhy, kypřiče, kombinátory a secí stroje. Tradičním oborem společnosti byla vedle výroby zemědělských strojů také slévárenská produkce - tedy odlitky od hmotnosti 1 kg až 3000kg.

Počínaje druhou polovinu 20.století se v podniku dělaly rámy nákladních automobilů PRAGA V3S, nápravy pro nákladní automobily LIAZ a od roku 1991 speciální terénní nákladní automobily ROSS. V roce 1994 byl státní podnik AGROZET Roudnice nad Labem privatizován, došlo k transformaci na akciovou společnost, která se vrátila k jednomu z dřívějších názvů Roudnické strojírny a slévárny a.s., Roudnice nad Labem (tedy zkratka ROSS a.s.).

Začátkem roku 1997 se majoritním akcionářem stala společnost AUTOVEL a spol. PRAHA s.r.o., která získala na základě schváleného privatizačního projektu rozhodující podíl akcií společnosti ROSS a.s. od Fondu národního majetku České republiky.

Podnikatelský záměr majoritního vlastníka se nepodařilo úspěšně realizovat a tak Krajský soud v Ústí nad Labem prohlásil na majetek společnosti Roudnických strojíren a sléváren a.s. Ke dni 1. února 1999 konkurz.

Po dobu jeho trvání se podařilo odprodat některé menší části bývalého podniku, např. nemovitý majetek v samostatné části v Tovární ulici (tzv. provoz Pracner), domy s podnikovými byty, ubytovny, budovy bývalého personálního útvaru a výpočetního střediska, objekt bývalé vývojové dílny a sousedního skladu apod. V současné době je několik podnikatelských subjektů v nájmu (výrobní haly). Některé staré haly byly zbourány, odprodány a slévárenský provoz odprodán. Výroba náhradních dílů a také některých strojů probíhá v současné době firmou ROSS UNIVERSUM Roudnice nad Labem.

5.3. BUCHER Guyer AG

Vozidla DURO (Durable Robustní) jsou taktická vojenská vozidla 4x4 a 6x6. Původně byla vyvinuta ve Švýcarsku firmou Bucher-Guyer AG v Niederweningen. Počáteční zakázka na 3000 vozidel pro švýcarské ozbrojené síly byla realizována v roce 1994. V lednu 2003 byla výroba převedena do firmy MOWAG v Kreuzlingenu. V současnosti je v provozu cca 4000 vozidel po celém světě. Hlavními zákazníky jsou Švýcarsko, Německo, Venezuela a Spojené království. Kromě toho je vůz používán v mnoha jiných zemích pro zvláštní účely. Nejnovější verzi DURO III 6x6 objednala německá armáda v pancéřované minám odolné verzi.

6. Profesní derniéra

Závěr kariéry v technické zkušebně s pověřením od Ministerstva dopravy ČR pro homologace EHK, E8/C (Ženeva) a EU, e8 (Brusel), dříve Ústav pro výzkum motorových vozidel a dnes TÜV SÜD Czech, už nebyl o automobilech, na kterých jsem přímo pracoval. Nešel jsem do neznáma, externě (z AVIE) jsem zde fungoval několik let jako uživatel a částečně programátor technických výpočtů ve výpočetním středisku UVMV. Takováto pozice experta je pro bývalého vývojáře spíš v dobrém slova smyslu kvalifikovaná trafika. Vývoj zde přímo neděláte, ale jste mu blízko, protože zákazníkům posuzujete výsledky jejich vývojů podle platné mezinárodní legislativy. Z pozice zkušeností bývalého vývojáře pak v rámci zkoušek můžete zákazníkům poskytovat i nadstandardní konsultační servis. K tomu je ale navíc potřeba umět legislativu interpretovat sice zákaznický vstřícně ale v souladu s ostatní Evropou.

V tom je každému expertovi zkušební laboratoře nejlépe nápomocná účast na jednáních Evropské hospodářské komise OSN (sídlí v Ženevě, proto evropská, ale je zde 62 signatářů včetně USA, Japonska, Číny a dalších mimoevropských zemí), kde se předpisy tvoří a spolu s dalšími účastníky (homologační orgány a zkušebny členských zemí, hlavně pak zástupci předních světových výrobců a jejich sdružení) se je učíte interpretovat a uplatňovat v praxi. Bylo to náročné, ale jezdil jsem tam rád.



Palác národů V Ženevě, areál vznikl i za finančního přispění rodiny Masaryků (pozemky)

V homologační praxi pak expert spolupracuje s malými i velkými výrobci vozidel z tuzemska i blízkého nebo hodně vzdáleného zahraničí a zodpovídá ministerstvu za to, že každá homologace byla provedena v souladu s legislativou.

Z kolegů zmíním pouze neopakovatelného překladatele a tvůrce legislativy Zdeňka Koutného (nar. 1923), zakladatele homologačního oddělení UVMV. Ten dodnes již z domova s podnikem spolupracuje a my dva jsme si myslím sedli profesně i lidsky. Samozřejmě jsem se ve firmě potkal s profesně i lidsky špičkovými kolegy a sympatickými kolegyněmi, ale pro

malý časový odstup zatím nikoho dalšího neuvádím. Trochu mě naopak překvapilo, že i v tak kvalitní firmě byli též méně zdatní kolegové, kteří se docela úspěšně vezli s těmi prvními.

Ze zákazníků, se kterými jsem pracoval zmíním Solaris Bus & Coach s.a. z polského Bolechowa (Poznaň), který vznikl v roce 1999 (předchůdce 1994 -1999 byl Neoplan Polska). Disponuje silným technickým a vývojovým zázemím a produkuje kvalitní autobusy, elektrobusesy i hybridy a trolejbusy URBINO 12, 15, 18 m a další varianty (8.6, 8.9, 10.5 m, ...) vlastní konstrukce, produkce vzrostla od původních cca 50 ks na více než 1200 ks ročně. Výsledkem 18leté spolupráce byly nejen stovky dílčích homologací, ale i evropská schválení všech výše uvedených typů provedená českým homologačním orgánem, což je pro experta zkušební laboratoře dosažení finále. Moje cca 18 letá spolupráce s touto firmou v osobní rovině přinesla i nadstandardní přátelské vztahy s homologátory a sympatickými lidmi v Solarisu, zejména Rafalem Klosem, Pawlem Muszyńskim, Tomaszem Nowaczewskim a Tomaszem Iwanem.



Jeden z prvních vyrobených vozů Solaris Urbino 12 z roku 1999 a dole IV. Generace 2016



Takže já dnes když jedu v Praze v MHD v autobusu Solaris, tak si sedám na přední sedačku vpravo vedle řidiče a mrknu se na homologační štítek se schválením **e8*2007/46*xxxx** což je i výsledek mé práce jako experta zkušební laboratoře.

No a než nasednu, tak se taky podívám na optimistické logo nízkopodlažních busů Solaris – jezevčíka – po polski **jamnika** ☺.



V divizi jsem byl zodpovědný za zkoušky a homologace v oblasti aktivní bezpečnosti a pneumatik a když jsem posléze zodpovídal za celé středisko expertů, tak jsem se rámcově a někdy i detailně seznámil s celým portfoliem homologací potřebných k tomu, aby vozidlo získalo evropské schválení typu podle rámcové směrnice 2007/46. To vyžaduje například pro vozidla kategorií M, N absolvovat cca 70 homologací. Evropské schválení typu se dále provádí podle dvou dalších rámcových směrnic pro zemědělské traktory jejich přípojná vozidla a pro motocykly včetně tříkolek a čtyřkolek. Takže do zkoušek přichází všechny kategorie vozidel například od nejmenších mopedů až po těžké tahače autobusy a návěsy.

V oblasti aktivní bezpečnosti se provádějí zejména zkoušky:

- brzdění a řízení vozidel
- náhradních brzdových materiálů
- brzdových asistentů (BAS) a elektronických systémů řízení stability (ESC)
- vyspělých systémů nouzového brzdění (AEBS = automatické zbrzdění v koloně)
- systémů varování vybočení z jízdního pruhu (LDWS)
- systémů monitorování tlaku v pneumatikách
- adheze pneumatik za mokra

Kromě zkoušek podle směrnic a předpisů EU a EHK OSN se pracuje dle standardů USA, Kanady, Austrálie, států perského zálivu, obou Čín a mnoha dalších například firemních metodik atd.

Paleta zkušebních vozidel byla pestrá a některé zkušební vzorky byly i zábavné...☺



Svoji pozici a full angažmájsem ve firmě ukončil k 31.7.2017 při zachování dobrých vztahů. Na závěr, dle mého názoru se UVMV (s takřka rodinným prostředím a „duchem ústavu“) změnilo v TUV, tedy ve standardní mezinárodní firmu a tomu odpovídajícími pracovními i mezilidskými vztahy.