

2 Jiří Boček pracuje ve firmě téměř 45 let

Manažer výroby MOTORU JIKOV Fostron je firmě věrný od roku 1975.



2 Jiří Hrabánek tráví volno s rodinou na hřišti

Manažer obchodu MOTORU JIKOV Fostron trénuje fotbalistky Mokrého.



5 MOTOR JIKOV rozvíjí spolupráci s vědci z VŠTE

Firma s akademiky řeší, jak zdokonalit technologii výroby odlitků.

NOVINY SKUPINY
MOTOR JIKOV GROUP

MONITOR

Talenti v týmu MOTORU JIKOV na druhém místě

V soutěži T-Profi Talenty pro firmy, kterou již popáté zorganizovala Jihočeská hospodářská komora (JHK), vybojoval tým společnosti MOTOR JIKOV Group a.s. druhé místo. Tým tvořili žáci Základní školy Nové Hradce a Střední průmyslové školy automobilní a technické v Českých Budějovicích pod vedením mistra odborného výcviku z MOTORU JIKOV GROUP. V konkurenci devíti týmů se jim podařilo sestavit zařízení z polytechnické stavebnice a poté ho naprogramovat. MOTOR JIKOV je tradičním účastníkem soutěže, z pěti ročníků si odnesl již dvě prvenství a nyní také stříbrnou příčku. Na snímku předává ceny zástupkyně ředitele úřadu JHK Dana Feferlová. Soutěž se uskutečnila v rámci výstavy Vzdělání a řemeslo na českobudějovickém Výstavišti.



Více o výstavě i soutěži čtěte na straně 3.

Úvodní slovo generálního ředitele



Vážené kolegyně, vážení kolegové, zaměstnanci, přátelé,

více než kdy dřív se zabýváme tím, jak bude vypadat firma a její výroba za dalších deset let. Celý automobilový průmysl stojí před historicky možnou největší změnou. Přechod k elektromobilitě bohužel není vyvolán přirozeně, tedy poptávkou po nových vozech, ale uměle, a to nastavenými emisními limity pro nové vozy. Těm se musejí automobilky pod hrozbou vysokých pokut přizpůsobovat. Přiznám se, že nejsem fanouškem elektromobility, nicméně vnímám, že jde o jednu z cest, kterou se automobilový průmysl ubírá a my to v našich dlouhodobých strategiích musíme zohledňovat.

Rok 2019 se blíží ke svému konci a je vhodné se za něj krátce ohlédnout. Podařilo se nám nacházet nové kontakty a pracovat na nových projektech, s jejichž pomocí se podaří udržet nastavenou laťku tržeb v příštím roce. I nadále se nicméně musíme snažit rozložit výrobní portfolio společnosti mezi automobilový a ostatní odvětví průmyslu.

Přátelé jsem velmi rád, že i ke konci letošního roku mohu předat trochu radosti v podobě nového CD méj kapely Jižani. Devátá deska je nazvaná Pro Aničku a inspirací pro výběr písní byly dvě Aničky – moje dvouletá dcerka a 99letá babička, která si však bohužel desku už neposlechne...

Doufám, že si nové CD Jižanů užijete a strávíte jejím poslechem příjemné chvíle.

Kolegyně, kolegové, přátelé, přeji Vám úspěšný vstup do roku 2020. Věřím, že to bude pro vás rok úspěšný a radostný, přeji vám hodně zdraví a pracovních spokojenosti v MOTORU JIKOV GROUP.

Ing. Miroslav Dvořák
předseda představenstva
a generální ředitel
MOTOR JIKOV Group a.s.

Nástup výroby elektromobilů ovlivní výrazně i výrobu firem holdingu MOTOR JIKOV GROUP

Do deseti let by měl podle požadavků Evropské unie představovat podíl elektroaut třetinu z celkového počtu prodaných vozů. Změny se dotknou i MOTORU JIKOV GROUP.

„Emisní limity tlačí automobilky do výroby elektromobilů. Pro MOTOR JIKOV GROUP jako dodavatele do automotivu to v příštích deseti letech znamená velkou změnu v portfoliu dodávaných výrobků. Elektromotor má až šestkrát méně součástek než klasický motor, což znamená méně práce pro dodavatele. Z toho vyplývají jasné výzvy: Řada prací na autech odpadne a bude je muset nahradit jiná, většinou kvalifikovanější. My se na tuto změnu již usilovně připravujeme,“ zdůrazňuje generální ředitel MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák.

Podle studie sdružení automobilového průmyslu AutoSAP je až 60 procent dodavatelů elektromobilitou kriticky ohro-

ženo. To představuje 50 tisíc pracovních míst a zhruba 280 miliard korun v tržbách. Patří mezi ně například výrobci systémů motorů, palivových nádrží a rozvodů paliva nebo výfuků a systémů převodovek. Tedy komponentů, bez nichž se elektroauta obejdou. „Z celkového výrobního portfolia pro příští rok tvoří kriticky ohrožené díly jednu čtvrtinu. To jsou součástky, u kterých v následujících deseti letech dojde k velkému poklesu objemu výroby. Pak je skupina komponent, u které dojde ke změnám vzhledem ke konstrukci elektroaut – brzdové systémy, topení, klimatizace a další. Celkem se přechod na výrobu elektromobilů nějakým způsobem dotkne 40 procent výrobků MOTORU JIKOV GROUP,“ popsal Miroslav Dvořák.

Nejde přitom jen o to, že část v budoucnu vyrobených vozů nebude potřebovat klasický motor, změně se převodovky a rozvodovky, brzdová soustava a řada dalších věcí. Poroste také tlak finálních výrobců, kteří budou chtít kompenzovat vysoké náklady na vývoj vozů s novým pohonem nižšími náklady na komponenty. „Po dodavatelích se bude chtít, aby byli levnější, pružnější a přicházeli s díly a příslušenstvím, které obstojí v nové době,“ předpovídá Miroslav Dvořák. Podle něho však nové trendy v podobě e-mobility a autonomního řízení nepředstavují jen hrozby pro český automobilový průmysl, ale znamenají zároveň i příležitosti. „Podníčí výzkum a vývoj na podnikové i národní úrovni a budou iniciovat nové investice ve

firmách,“ vysvětluje.

Ohledně plnění cíle nastaveného emisními limity je Miroslav Dvořák skeptický. „V první řadě musí být zákazníci, kteří výrazně dražší auta koupí. Mám za to, že v blízké budoucnosti se lépe bude dařit hybridům – kombinaci spalovacího motoru na benzin nebo CNG a elektromotoru. Již dnes se například toyotě daří plnit přísné limity u hybridních modelů v městském provozu. V delším horizontu myslím, že řešení emisního problému nabízí spíše „vodíková cesta“ tedy vozy s palivovými články,“ doplnil generální ředitel MOTORU JIKOV Group a.s.

Více čtěte na straně 4 a 5.

MOTOR JIKOV

PF 2020
Přeji Vám veselé Vánoce
a úspěšný nový rok 2020

Ing. Miroslav Dvořák
předseda představenstva a generální ředitel

Manažer výroby divize Formy Jiří Boček už pro firmu pracuje téměř 45 let

Dolní vrátníci areálu MOTORU JIKOV GROUP v Českých Budějovicích prochází Jiří Boček do práce denně už neuvěřitelných 45 let. „Dokonce celou dobu pracuji ve stejné budově, kde když jsem začínal, byla nástrojárna a dnes jde o provoz divize Formy MOTORU JIKOV Fostron a.s.“ říká v rozhovoru manažer pro výrobu Jiří Boček.

Věnovat pracovní kariéru jediné firmě je dnes už nevidané. Kdy jste v MOTORU JIKOV začínal?

Pro firmu jsem se vyučil v jejím učňovském středisku, které bylo v Lidické ulici. Nastoupil jsem jako nástrojař v roce 1975.

Proč zrovna MOTOR JIKOV?

V té době to byl jeden z největších zaměstnavatelů a hlavně na jednoúčelových strojích pracoval můj otec. Ve firmě byl od padesátých let, působil v pozici prvního mistra a poté pracoval jako technolog. Vyučit se pro firmu byla tady tak nějak automatická volba. Kromě toho ve firmě pracuje i můj bratr Pavel v MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. a pracoval tu i tchán.

Měli jste možnost někdy pracovat a otcem spolu?

Když o tom přemýšlím tak ano. Když v polovině devadesátých let vznikl MOTOR JIKOV Fostron a.s. dostaly se výroby jednoúčelových strojů i formy do jednoho podniku. Rodinnou tradici porušil až můj syn, který pracuje ve vývoji u Bosche, kam šel, protože ho lákala možnost stáže v zahraničí a nakonec také rok byl v Německu.

Po vyučení jste tedy nastoupil do nástrojárny...

Ta byla umístěna ve stejné hale, kde je

dnes divize Formy. Takže těch 45 let vlastně pracuji ve stejné budově...

Nebylo to trochu únavné, takovou dobu na stejné místo?

Určitě ne, neuvěřitelné množství věcí týkajících se samotné práce se za tu dobu totiž změnilo a vyvinulo. Nastupoval jsem jako nástrojař v roce 1975. Nástrojárna za socialismu dodávala pouze pro MOTOR JIKOV a to kompletní nářadí od forem přes lisovací nástroje, přípravky, ohýbadla a měřidla všech možných druhů.

Velké změny asi přinesl roku 1989?

Během chvíle nebyla pro firmu téměř žádná práce. Zjistili jsme v konkurenci západoevropských nástrojáren, že nejsme vůbec konkurenceschopní. Museli jsme se spousta věcí naučit, požadavky sléváren ze zahraničí byly často úplnou novinkou. Vybavuji si například, jak pro nás tehdejší Metal Progres francouzského vlastníka chtěl dodat harmonogram forem – jak budeme vyrábět. Tehdy se nic takového nepřipravovalo, vše se v podstatě hasilo na poslední chvíli. Najednou jsme díky tomu zjistili, kolik toho můžeme vyrobit,

Manažer výroby MOTORU JIKOV Fostron a.s. divize Formy Jiří Boček rád cestuje.

kolik toho zvládneme. Dnes by bez takové základní věci výroba samozřejmě vůbec nešla řídit. Museli jsme sami začít zužovat sortiment výroby, určovat, co chceme vyrábět a zároveň se popasovat s tím, na co byla poptávka na volném trhu, na co jsme byli schopni získat zakázky. To byl proces, který trval zhruba deset let.

Vy už jste v té době byl v pozici manažera výroby?

V podstatě ano, funkce se nazvala různě od výrobního zástupce ředitele, přes vedoucího výroby až po manažera pro vý-

robu.

Z hlediska možností výroby se za více než čtyři desítky leccos změnilo...

Když jsem před pětácti lety začínal, stáli všichni konstruktéři u rýsovacích prken, těch byly v konstrukci dvě dlouhé řady a u prvního stál vedoucí konstrukce, který také kreslil. Výkresy se dělaly v mnoha řezech, vše se kótovalo, bylo to spousta práce, ale pomalé a neproduktivní. Stejně to bylo ve výrobě, kde se například ručně pilovalo. Frézař strávil na formě třeba tři měsíce práce. Měli jsme tam frézaře, pana Stejskala a jak mi staří mistři radili, když se přijde na něco zeptat pan Stejskal ohledně formy, je potřeba si projít výkresy velmi podrobně. On totiž nad formou strávil měsíce, několik dní je studovat výkresy... Rozdíl v produktivitě práce byl oproti dnešku neskutečný. Na konci osmdesátých let jsme měli 86 lidí ve výrobě, dnes jich jsou tři desítky. Na výrobní procesy lépe vidíme, na počítači najdeme vše potřebné. Navíc v objemu rozpracované výroby toho máme daleko méně. Tehdy se forma vyráběla klidně rok a půl. Dnes na ní strávíme mezi dvěma a třemi měsíci.

V čem jsou další rozdíly?

Výroba je dnes podstatně přesnější. Dříve se frézovalo za měkka, pak kalilo, dobroušovalo, dopasovávalo. Současné technolo-

gie výroby umožňují složitější tvary. Výrobní proces je dnes podstatně snazší. Na vše existují 3D modely, vyrábí se na CNC strojích. Vybavení je na špičkové úrovni. Například první drátová řezačka se pořizovala po roce 1988 stejně jako CNC fréza. To všechno byly skoky v technologické úrovni. Takový poslední skok zatím představuje letos zprovozněná automatizovaná linka, která nás zase posunula dál. Jsme zase konkurenceschopnější.

Čeká vás už je poslední rok před důchodem. Těšíte se?

Tak to asi nelze říct. Beru to jako další životní etapu, které prostě zákonitě přijde. Změnu, kterou život přináší. Budu si samozřejmě muset najít nějaký režim, nerad bych pak trávil čas před televizí... Nemám úplně nějakého velkého koníčka. Spousta věcí je potřeba dělat kolem domu, navíc nyní pomáhám synovi se stavbou jeho domu. Rádi cestujeme jak po jižních Čechách, Šumavě a celkově České republice ale i v zahraničí. Občas něco kutím v dílně...

Budete mít také čas na vnoučata...

To určitě ano, budou nedaleko, zatím máme dvě – pětiletou vnučku a vnuka, kterému je rok a půl.

Jiří Hrabánek tráví volné chvíle s celou rodinou na fotbalovém hřišti

V Madetě dva roky dohlížel na proces sušení mléka, zkušel práci v reklamní agentuře, ale našel se až ve výrobě jednoúčelových strojů a hlavně v jejich prodeji. Manažer pro prodej divize Jednoúčelové stroje MOTORU JIKOV Fostron a.s. Jiří Hrabánek pracuje ve firmě už téměř 25 let. „Důvěra se v obchodě těžko buduje a velmi rychle ztrácí,“ říká v rozhovoru Jiří Hrabánek.

Ve firmě budete příští rok už pětadvacátým rokem, stihnul jste nabrat před MOTOREM JIKOV zkušenosti i jinde?

Po studiu na Střední průmyslové škole strojní a elektrotechnické v Českých Budějovicích jsem vystřídal několik zaměstnání, kde jsem vždy pobyl jen chvíli, zkusil jsem si automechanika, práci v reklamní agentuře v Rakousku nebo v Madetě na sušárně mléka.

Ta Madeta zní zajímavě...

Z dnešního pohledu to byla velmi jednoduchá a nenáročná práce. Pracoval jsem v oddělení, které v Madetě řídilo proces sušení mléka. Člověk měl k dispozici panel ovládacích a řídicích prvků, přes které se nastavuje a dozoruje proces sušení mléka. Pokud vše správně nastavil, šlo v podstatě jen o kontrolu.

Reklamní agenturu v Rakousku také nemá v životopisu každý...

Hrával jsem tehdy v Rakousku fotbal, takže se to hodilo i časově. Zabýval jsem se marketingovými záležitostmi.

Fotbalu jste se věnoval závodně?

V deseti letech jsem šel do sportovní třídy a od té doby jsem hrál za mládežnické týmy českobudějovického Dynama zhruba do dvaceti let, skončil jsem v juniorce. Pak jsem dva tři roky kolem vojny strávil v Jindřichově Hradci, Olešniku, Roudném. Nejvyšší soutěž, kterou jsem si zahrál, byla ČFL, ostatní týmy byly na úrovni divize. Dalšíh osm let jsem pak hrál v Rakousku, což byly soutěže na úrovni kraje. Nicméně v devadesátých letech byly rozdíly v platech v Česku a Rakousku tak výrazné, že i na této úrovni jsem si vydělal víc peněz než za práci na plný úvazek v Česku. Je pravda, že časově to bylo při práci poměrně náročné, když jsem ve tři skončil, vyrazil na dvouhodinovou cestu na trénink, který začínal v sedm večer a zpátky jsem byl o půlnoci.

V MOTORU JIKOV jste se vždy věnoval obchodu?

Nastoupil jsem a prvních pět let jsem ve Fostronu pracoval jako technolog. Získal jsem díky tomu zkušenosti a znalosti z výroby, které se v obchodě hodí. Jak jste se potom dostal k prodeji jednoúčelových strojů? Jednoúčelovým strojům výrazně poklesl objem dodávek v rámci firmy a bylo třeba se orientovat i na zákazníky zvenčí. Dostal jsem nabídku pracovat jako refe-



Jiří Hrabánek s manželkou Kateřinou a dětmi Katkou a Jirkou.

rent obchodu a ve stejném oboru jsem nyní už dvacátým rokem.

Jak probíhala změna orientace na externí zákazníky?

Z počátku bylo poměrně jednoduché získávat nové firmy, protože všichni na trhu hledali dodavatele. Nebyla taková konkurence, těžší bylo spíše firmy najít. Dnes naopak kontakty máme, ale kvůli tvrdé konkurenci je těžší zakázky získat. Samozřejmě požadavky před dvaceti lety a dnes se nedají srovnat. Tehdy bylo důležité splnit základní funkci a zbytek byl takřka na nás. Dnes si zákazník přesně specifikuje každý detail od ergonomie, bezpečnosti až přes návaznost na skladové zásoby při výrobě. Standardem je

dnes naprosto transparentní komunikace jak směrem k zákazníkovi tak uvnitř firmy. K naplnění všech specifik je pak samozřejmě potřeba mít odborníka na všech úrovních výroby, programování. Pro obchodníka je důležité vědět, že se může spolehnout na to, že co zákazníkovi slíbí, budeme firma schopná následně v rámci zakázky splnit. Osobní vztahy hrají v obchodě velmi důležitou roli a důvěra se pochopitelně velmi obtížně buduje a naopak strašně rychle ztrácí.

Autoprůmysl je aktuálně ve stadiu mírného poklesu. Odrazilo se to i na obchodech divize Jednoúčelové stroje MOTORU JIKOV Fostron

a.s.?

My jsme závislí na tom, jak se firmy pouštějí do nových investic. Dnes je jasně vidět, že se bojí spouštět další vývoj v oblasti benzinových a dieslových motorů, což pochopitelně znamená omezení počtu zakázek. Ty sice máme v oblasti elektromobilů, ale i tam vládne nejistota, co bude dál. Firmy mají dotační pobídky, ze strany vlád přichází tlak na spouštění výroby elektromobilů, ale nikdo neví, jak to bude za dva tři roky. Přetlak poptávek už je pryč.

Jaké zakázky dodává Fostron do výroby elektromobilů?

Jedná se o dvě automatizované linky pro firmu Valeo. Jde o dvě největší zakázky v historii divize Jednoúčelové stroje. Linky osazené roboty zajišťují montáž topení do elektroaut a montáž chlazení baterií.

Už jste mluvil o fotbalu, předpokládám, že se sportem jste úplně neskonal?

Fotbalu se věnuji i nadále, ale už z pozice předsedy fotbalového oddílu v Mokřem a jako trenér družstva žen, jehož součástí jsou i manželka a sedmnáctiletá dcera. Fotbal hraje i jedenáctiletý syn.

Takže na hřišti se tedy schází celá rodina!

V sezoně jsme tam celá rodina denně. Může to takhle fungovat díky toleranci manželky, kterou hraní fotbalu také baví, sama už také trénuje krajské výběry dívek.

Má trénování žen nějaká specifika?

Velkou výhodou je jasná motivace. Když už se holky na fotbal dají, je jasné, že je baví a chtějí ho hrát. Na druhou stranu je to ženský kolektiv a trenér musí být zároveň tak trochu psychologem.

Jak se fotbalistkám Mokřem a vůbec celému klubu daří?

V Jihočeském kraji jsme nejlepší, hrajeme třetí nejvyšší soutěž v Česku, jezdíme hrát po celých Čechách. Je to pochopitelně náročné časově i finančně. Když jsem do klubu přišel, měli jen tým mužů. Nyní tam máme díky práci party lidí kromě mužů a žen ještě šest mládežnických družstev a klub má 150 členů. Musíme sehnat sponzory, podporuje nás obec a část rozpočtu tvoří samozřejmě členské příspěvky. Na jedné straně se mluví o podpoře ženského fotbalu, ale bohužel je to hlavně PR, finančně se tato podpora bohužel nijak neprojeví.

MOTOR JIKOV se představil na Vzdělání a řemeslo a uspěl v soutěži T-Profi

Jubilejní 25. ročník výstavy Vzdělání a řemeslo se opět neobešel bez výrazné účasti MOTORU JIKOV GROUP. Firemní tým se v rámci doprovodné soutěže T-Profi pořádané Jihočeskou hospodářskou komorou předvedl v tom nejlepším světle a umístil se na skvělém druhém místě.



Na snímku ze slavnostního vyhlášení soutěže T-Profi Talenty pro firmy na pódiu pavilonu T-českobudějovického Výstaviště jsou zleva manažerka pro rozvoj lidských zdrojů MOTORU JIKOV Group a.s. Jana Kozaková, mistr odborného výcviku MOTORU JIKOV GROUP Zdeněk Struska, ředitel ZŠ Nové Hradky Karel Kříha, učitel SPŠ automobilní a technické v Č. Budějovicích Petr Kratochvíl, studenti SPŠ automobilní a technické Č. Budějovice Tomáš Petrášek, Lukáš Mikuška, Petr Tichý. V dolní řadě žáci ZŠ Nové Hradky Nikola Morongová, Ondřej Jurišta a Martin Smrčka.



Pouhé 2,5 hodiny měly soutěžní týmy na sestavení garáže s posuvnými vraty z polytechnické stavebnice, zapojení všech obvodů, naprogramování mikropočítače, který otevírá vrata řídí a sestavení autíčka. Na snímku přemýšlí nad zapojením student Lukáš Mikuška.



Radost školáků novohradské základní školy z umístění na stupních vítězů v soutěži T-Profi nešlo přehlédnout.



Zapojení všech členů týmu je pro úspěch v soutěži velmi důležité. Jedná se i o jedno z kritérií, ke kterému při hodnocení přihlíží odborná porota. Na snímku vysvětluje mistr odborného výcviku MOTORU JIKOV GROUP Zdeněk Struska Martinu Smrčkovi jeho úkoly při stavění garáže s posuvnými vraty.



Největší prezentace a výstavní akce středních škol a učilišť v jižních Čechách výstavy Vzdělání a řemeslo na českobudějovickém Výstavišti se tradičně účastní i MOTOR JIKOV Group a.s. Na výstavě primárně prezentují své studijní a učební obory střední školy z regionu. Žáci 9. ročníků se můžou v reálu přesvědčit, co daná škola nabízí a přímo na místě se poradit se zástupci jednotlivých škol o možnostech studia i detailech přijímacího řízení. U expozice MOTORU JIKOV Group



a.s. se pak dozvědí o možnostech praxe při studiu, stipendiích a dalších výhodách, které firma studentům již při studiu nabízí. Na snímcích jsou pohledy z expozice firmy, kde si mohli žáci otestovat motorické dovednosti (vpravo) či se pobavit u interaktivního prvku expozice (vlevo).

Další stanice na CNG pro výrobce cihel společnost Heluz

V polovině října zprovoznili technici MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. stanici MJ Compact plus 56-2520-T v cihelně HELUZ cihlářský průmysl v.o.s. v Libochovicích v Ústeckém kraji.

Jedná se již o třetí vnitropodnikovou stanici pro výrobce cihel po Hevlíně a Dolním Bukovsku. Heluz je tak největším individuálním zákazníkem MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. v oblasti CNG.

Zařízení obsluhuje až deset vysokozdvizných vozíků Linde H40CNG a flotilu služebních vozidel Škoda Octavia G-TEC a VW Caddy. „Stanice je vybavena dvěma kompresory Trident 400CNG a připojena na středotlaký rozvod

plynu s celkovým výkonem 56 metrů krychlových za hodinu. Zásobník stlačeného zemního plynu má objem 2520l. Stanice je vybavena elektronickým měřením vydaného CNG a identifikací uživatelů MJ Plus,“ uvedl manažer prodeje CNG MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. Jan Kocourek.



Ve Strakonických přibude plnička na CNG

V nově budovaném Centu služeb pro motoristy ve Strakonících v těsné blízkosti hlavní silnice na Písek na místě stávající LPG stanice vyroste v polovině příštího roku nová plnicí stanice na CNG z portfolia MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. Jedná se o zařízení MJ SAT 140-2240.

Jde o společný investiční záměr firmy E.ON, která propaguje CNG, a elektromobily a firmy Autogas centrum Strakonice doplňující nabídku o LPG, myčku a další služby. Aktuálně probíhají projekční a přípravné práce. „Se stavbou stanice počítáme na jaře roku 2020 a předpokládáme termín spuštění je v polovině roku, uvedl manažer pro prodej CNG MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. Jan Kocourek.

Stanice MJ SAT má výkon 140Nm3/hod, objem zásobníku na CNG činí 2240l, osazena bude oboustranným výdejním stojanem Tatsuno se dvěma koncovkami NGV1 pro plnění osobních aut.

Kompaktní plničky CNG z MOTORU JIKOV míří na lotyšský a bulharský trh

Kompaktní plničky CNG MJ Compact 05 již dobře znají motoristé v Belgii, kam MOTOR JIKOV Strojírenská a.s. před dvěma lety dodala stovku zařízení. V budoucnu poznají výhody plnění plynu v pohodlí domova i v dalších zemích.

„Vyhledáváme nové zahraniční trhy pro uplatnění našeho výrobku. Aktuálně jsme navázali spolupráci s firmou United Energo z Lotyšska a zákazníkem z Bulharska,“ informoval manažer prodeje CNG MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. Jan Kocourek.

Lotyšský zákazník United Energo kupuje tři zařízení, která bude využívat k prezentaci výhod plnění v dealerství Škoda Auto. „Společnost United Energo se snaží rozvíjet CNG v Lotyšsku i před nevýhodou vysoké daňové zátěže, ve spolupráci s firmou Schwelm Anlagentechnik GmbH postavily v Lotyšsku dvě veřejné stanice,“ doplnil Jan Kocourek.

Hlavní výhodou MJ Compact 05 je v tom, že umožňuje levně pl-

nit stlačený zemní plyn přímo v pohodlí domova nebo v zázemí firem, stejně jako dává šanci používat vozidla na CNG i tam, kde se nelze dostat k veřejným plnicím stanicím.

Lokální bulharský distributor zemního plynu Overgas Mrežhi AD



spolupracuje s MOTOREM JIKOV Strojírenská a.s. na přípravě pilotního projektu dodávek stanic a očekává jeho spuštění v polovině roku 2020.

Plnička MJ Compact 05 vyvinutá v MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. získala v roce 2011 nejvyšší ocenění v prestižní soutěži E.ON

Energy Globe Award ČR. Zařízení je určeno pro přímé plnění vozidla stlačeným zemním plynem venku či v uzavřených prostorech. Jedná se o nejjednodušší a nejrychlejší instalaci spojenou s nejnižšími investičními náklady. Vhodné je pro uživatele s jedním až šesti vozidly na CNG. MJ Compact 05 se vyznačuje nízkými provozními a servisními náklady. Plnička je velká jako menší lednice, váží 135 kilogramů.

Srdcem stanice je třístupňový, olejem mazaný kompresor JIKOV s výkonem 5 Nm³/h a maximálním výstupním tlakem 250 bar. Řídící elektronika kontroluje v automatickém režimu proces plnění vozidla a zajišťuje bezchybné provozní funkce celého zařízení. Součástí plničky je také sušič plynu, jedna či dvě plnicí hadice s koncovkou NGV1 a trhačí spojkou, olejový a plynový filtr, hlídání vstupního a výstupního tlaku plynu, měření hladiny oleje, mechanické pojistovací ventily, metanové čidlo, čidla na měření teplot a další bezpečnostní prvky.

Škoda Kamiq pojede také na CNG

Přestože i kvůli politickému tlaku na automobily směřuje budoucnost automobilů spíše k elektrifikaci, což je vidět i na představovaných novinářských na výstavách, domácí Škoda vidí potenciál i v CNG, což dokázala i představením vozů Scala G-TEC a Kamiq G-TEC ve Frankfurtu.

Christian Strube, člen představenstva společnosti Škoda Auto odpovědný za oblast Technického vývoje, říká: „V rámci snah o snižování emisí CO₂ hraje zemní plyn pro značku Škoda v nabídce pohonných jednotek pro další roky důležitou roli. Z důvodu nižších emisí a nízkých cen paliva v mnoha zemích budou naše modely G-TEC stále oblíbenější.“

Malé SUV Škoda Kamiq G-TEC je úplnou novinkou a zatím k němu konkrétnější technické informace Škodovka nezveřejnila. Jelikož je ale na stejné platformě jako Scala, tak lze předpokládat, že bude mít úplně stejnou techniku včetně systému nádrží.

Motor mají Scala G-TEC i Kamiq G-TEC stejný, tedy 1,0 TSI 66 kW, jehož přesnější označení je ale 1,0 TGI, které používají jiné značky koncernu – SEAT a Volkswagen. Od litrového TSI na benzín, ze kterého vychází, se totiž výrazně liší. Ve srovnání se základním motorem má motor pro verzi G-TEC pro provoz na zemní plyn jiné sací a výfukové vačky, upravenou hlavu válců, nové sací potrubí a speciální vstříkovač trysky určené pro provoz na zemní plyn, a teplotodolné výfukové ventily.

Pokud jde o systém nádrží, tak Scala G-TEC i Kamiq G-TEC budou mít shodně pouze 9litrovou záložní nádrž na benzín. Ten se ale využívá minimálně, dokonce i běžné startování probíhá na CNG. Vozy G-TEC startují na benzín pouze při poklesu venkovní teploty pod -10°C nebo po natanování CNG. V prvním případě motor běží na benzín jen v řádu sekund až desítek sekund, než se mírně zahřeje nad zmíněnou hranici. Po natanování to je okolo dvou minut, jednak to je příležitost „propláchnout“ vstříkovač trysky na benzín a hlavním důvodem je, že vozy vyhodnocují kvalitu natanovaného paliva a přizpůsobují se změně tlaku v nádržích na CNG. (www.usporne.info)



Nová Škoda Octavia bude i ve verzi G-TEC na CNG a dobrou zprávou je, že bude k dispozici kromě současné verze s automatickou sedmistupňovou převodovkou DSG opět i s šestistupňovou manuální převodovkou. A znovu bude možné koupit G-TEC i jako liftback, což nyní také nebylo možné. Zajímavé je, že Škodovka uvádí v předběžných údajích nižší spotřebu i delší dojezd, přestože nádrže na CNG pojmu stále stejných 17,7 kg CNG. Nová Škoda Octavia G-TEC by měla ujet až 523 km na CNG.



Výhody plnění stlačeného zemního plynu v pohodlí domova prezentoval na veletrhu čisté mobility E-salon manažer pro prodej CNG MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. Jan Kocourek (na snímku). Veletrh E-salon je specializovaný odborný veletrh zaměřený především na kontraktční jednání s tuzemskými a zahraničními vystavovateli, výrobci a obchodníky. Zaměření akce je na automobily s alternativními pohony, nabíjecí infrastrukturu, autonomní mobilitu, smart cities a doplňky a služby související s mobilitou.

Automobilky čeká patrně nejtěžší období historie

Josef Pokorný, tajemník Svazu dovozců automobilů a člen Rady vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu v rozhovoru pro vydavatelství MAFRA popsal, jak se nařízení na snižování emisí CO₂ u nových automobilů projeví v praxi a jaké budou dopady na výrobce.

Na kolik celosvětovou produkcí CO₂ zatěže automobilový průmysl?

Z hlediska produkce CO₂ lidstvem je automobilový průmysl pouze na hodnotě 0,2 procenta. To není tak vysoké číslo, aby byl nucen k nulovým emisím. Ale auta jsou vidět každý den na silnicích a byla to první politická oběť. Řeklo se, že se automobilový průmysl přimáčkne ke zdi přísnými limity, které prakticky

nebudou splnitelné ani těmi nejnovějšími technologiemi spalovacích motorů. To se Evropské komisi povedlo a už se to nedá vrátit. Vlak je rozjetý a padlo rozhodnutí, že původní pohony, které se přes sto let úspěšně rozvíjely, budou potlačeny. A to přestože mají obrovský potenciál a dneska díky zlepšeným technologiím prakticky neškodí. Navíc se zcela opomíjejí syntetická paliva, která se ani nemusejí těžit ze země a dají se vyrábět z obnovitelných zdrojů. Každý se ale ptá, co jde z výfuků, a ne, co se do motorů leje.

Není z hlediska celosvětového klimatu podivné, že chce Evropa sázet na pohon z baterií, jejichž výroba je dvakrát náročnější na produkci CO₂, než je tomu u konvenčních vozů?

Navíc 99 procent baterií pro elektromobily se vyrábí v Asii... Z pohledu surovin a technologií, které jsou potřeba k výrobě baterií, je to pro Evropu hodně nevýhodná situace. Evropská unie se regulativně pouští do něčeho, co jí posouvá do náručí asijských producentů, kteří mají zdroje a vědí, že je Evropa bude muset aspoň zčásti využít, aby mohla naplnit své ekologické cíle.

A není tedy přechod na elektromobilitu v Evropě spíše jízdou ve vlaku na slepé koleji?

To ukáže až budoucnost. Jsou o tom velké polemiky. Někdo tvrdí, že to budoucnost nemá, nicméně do vývoje nových technologií už jsou nasazeny velké kapacity a nastartovalo to obrovské vývojové kroky. Jak se to povede zrealizovat v následujících letech, to úplně od-

hadnout nelze. Jistě riziko, že cesta, kterou se Evropa vydala, může být problémová, tu je. Osobně jsem optimista v tom, že Evropa má jistou sebereflexi a v případě, že se projeví argumenty proti elektromobilitě, tak ještě dokáže ještě zvolnit v intenzitě a dát vše do rozumné regulace. Pokud se ale vše ještě zpřísní a běžné vozy se zdraží, tak se celá elektromobilita může dostat do slepé uličky. (MAFRA)

VŠTE společně s MOTOREM JIKOV Slévárna a.s. řeší, jak zdokonalit technologii výroby odlitků

Globální konkurenceschopnost českobudějovické společnosti MOTOR JIKOV Slévárna a.s. podstatně zvýší zdokonalení technologie výroby odlitků tvárné litiny a jejich kvality. Náročný projekt, podporující český export, firmě pomáhá řešit Vysoká škola technická a ekonomická v Českých Budějovicích (VŠTE). Celkem vyjde na 38,5 milionů Kč. To z něho dělá dosud největší výzkumný projekt v historii této školy. Ta na něj získala státní dotaci 10,5 milionů, MOTOR JIKOV 9,3 milionů a dalších 18,7 milionů Kč podnik investuje z vlastních zdrojů. Práce skončí v závěru roku 2022.

„Konkurovat na minimálně evropské úrovni znamená produktivně vyrábět velmi kvalitní komponenty. V našem případě odlitky s vysokými požadavky na jakost, mechanické vlastnosti a váhu. K tomu je ale třeba získat nejlepší možné materiálové a mechanické vlastnosti litiny, s maximální čistotou,“ uvedl Miroslav Dvořák, generální ředitel MOTORU JIKOV Group a.s. Oceňuje přitom, že se výrobní podnik může opřít o spolupráci s VŠTE, která zajišťuje část výzkumu a vývoje. Přitom může prověřit řadu optimalizačních nápadů, aniž by se narušila běžná výroba.

„Naši akademici pomohou zvýšit konkurenceschopnost další jihočeské firmy a jejího klíčového oboru. Skvělé je, že se na menších dílčích částech podílejí i vybraní studenti. K běžné výuce to je pro ně neocenitelný bonus,“ uvádí Vojtěch Stehel, prorektor VŠTE. Především jde o hřídele pro zemědělské stroje, vyráběné v Itálii, a závěsy kol golfových vozíků a terénních čtyřkolek. Ty MOTOR JIKOV exportuje do USA.

Podle docenta Karla Gryce z Environmentálního výzkumného pracoviště VŠTE nelze ani tradiční slévárenský materiál, jakým je tvárná litina, nechat bez výrazných optimalizačních zásahů, jinak v české ekonomice ztratí svůj význam.



Srdcem divize Slévárna litiny MOTORU JIKOV Slévárna a.s. je formovací linka DISAMATIC

Základem rozsáhlé spolupráce je nákladné a systematické zmapování současného stavu, vytipování kritických výrobních parametrů a následné zavedení konkrétních nových poznatků v celém výrobním procesu slévárny. Využívají se přitom nejmodernější přístupy průmyslového výzkumu včetně metod numerických simulací. Správně je nastavit ale vyžaduje mnoho údajů o výrobě a vlastnostech používaných materiálů a konkrétních vyrobených odlitcích. K virtualizaci a kontrole rozměrů modelů, forem a odlitků se při výzkumu využívají i špičková technologie 3D skenování.

„MOTOR JIKOV i my na VŠTE máme kvalitní zázemí a know-how, a proto můžeme implementovat nejmodernější metody provozního i laboratorního studia kvalitativních parametrů. A to včetně virtualizačních nástrojů,“ říká docent Ladislav Socha, který se na projektu rovněž podílí.

MOTOR JIKOV Slévárna a.s. již s VŠTE spolupracuje na výzkumu nových technologických postupů, které zvýší kvalitu tvarově náročných dílů pro výrobce základních automobilů. Projekt, končící v závěru roku 2022, vyjde na téměř 35 milionů korun. Firmě sníží náklady na přípravu a výrobu taveniny a zefektivní tlakové a nízkotlaké lití odlitků ze slitin hliníku.

Dodavatelský řetězec v automotive čekají v příštím desetiletí překotné změny

Přesun výrobních programů automobilek směrem k elektromobilům přinese velké změny i do dodavatelského segmentu, kam patří MOTOR JIKOV GROUP. Jak se firma na nové období připravuje již dnes, přiblížil ředitel pro projektové řízení MOTORU JIKOV Group a.s. Tomáš Prášil.

Největším zákazníkem firmy je výrobce nákladních vozů Scania. Jaký typ výrobků dnes MOTOR JIKOV na nákladní vozy dodává?

V rámci segmentu nákladních vozů dodáváme komponenty, podstavy a sestavy dílů pro motory a převodovky nákladních vozů Scania, MAN a Navistar. Komponenty, které dodáváme na stávající platformu motorů spadají do oblasti klasických, ale velmi úsporných pohonů jednotek na diesel, alternativní palivo CNG/LNG, doplněné a doplňované o systémy micro-hybridu a mild-hybridu.

Nová platforma motorů a převodovek, která se dostane na silnice v roce 2023, respektive do plného objemu v roce 2025 spadá do oblasti hybridních a plug-in hybridních pohonů, s úsporným klasickým motorem na diesel, CNG / LNG. V této chvíli nabízíme a jsme účastní výběrových řízení na tyto nové komponenty a sestavy.

V případě dodávek pro osobní automobily již dnes velkou roli hrají hybridní řešení...

Budeme-li se bavit o osobních vozech, zde již nyní dodáváme komponenty typu předních a zadních přírub alternátorů, a dále startérů pro společnost MITSUBISHI Electric, které jsou ve finálních produktech umístovány se systémem micro-hybrid do vozů koncernu PSA a OPEL. Naším dalším cílem je stát se globálním dodavatelem komponent na moto-generátory, jako součást mild-hybridního řešení, které se stane hlavním řešením emisních požadavků v kombinaci s úspornými klasickými spalovacími motory v letech 2021 až 2025. Dalším naším významným zákazníkem je společnost AISIN, která dodává komponenty na motory a vozy Toyota, se všemi typy hybridních řešení, především pak klasických hybridů.



Vozy s hybridním pohonem (HEV, někdy se označují také jako plně-hybridní) můžete nyní na silnicích potkávat nejčastěji. Stejně jako mild-hybridní (MHEV) mají i tyto vozy spalovací motor. Disponují však větším akumulátorem a výkonnějším elektromotorem. Průkopníkem na poli hybridních řešení vždy byla automobilka Toyota. Na snímku vlnková loď hybridů Toyota Prius.

Dále bych rád zmínil, že se aktuálně nacházíme ve finální fázi vyjednávání se společností NIDEC na dodávky komponent pro moto-generátory, kdy koncovým zákazníkem je koncern VW. To potvrzuje směr a význam mild-hybridního řešení pro příštích minimálně 5 let.

Jakým způsobem se firmy na nástup výroby elektromobilů připravuje?

Přizpůsobujeme požadavkům automobi-

lového průmyslu a tím i oblasti e-mobility systematicky v průběhu celé dekády desátých let, jenom za poslední 4 roky jsme do nových technologií a následného vývoje investovali více než 600 mil. Kč. Tím, jak vzrůstaly požadavky na materiálovou, tvarovou a kvalitativní náročnost komponent, bylo jasné, že to sami bez účinné podpory ze strany výzkumné sféry nezvládneme. Považují za úspěch aktivní a účinnou spolupráci mezi MOTOR JIKOV a VŠTE v ČR, kdy se nám daří zlepšovat kvalitu základ-

ního materiálu a finálních odlitků z hliníku a litiny, navíc v rámci projektů s podporou TA ČR a MPO. Tento rok byl pro nás klíčový i tím, že nás MITSUBISHI seznámilo s pojmem a principem moto-generátoru a požadavky na jednotlivé komponenty. Naším cílem je začít dodávat tyto komponenty v letech 2021 až 2022.

Jak vidíte budoucnost autoprůmyslu a jeho rozvoj v České republice?

Ač byl evropský automobilový průmysl, a jeho dodavatelský řetězec vzat do kleští evropské emisní legislativy bez reálné časové osy, ukazuje se, že zákazník rozhoduje, jak moc bude e-mobilita intenzivní a kam se v příštích 5 a 10 letech vydá. Je tu segment zhruba třetiny zákazníků, který bude chtít a preferuje v příštích pěti letech klasický úsporný motor s micro- nebo mild-hybridním řešením, při splnění emisních požadavků platných od roku 2021. Další třetina zákazníků již nyní v průzkumech preferuje nejspěšnější řešení hybridizace, a to je hybridní vůz, který má úsporný spalovací motor, elektromotor a o něco větší baterku, než má klasický vůz + chytrou elektroniku. Nikde se nemusíte připojovat do sítě a dlouze stát, pít litr kávy a číst noviny než se nabijete, stále jste při své jízdě nezávislý, doplníte diesel, benzín nebo CNG, kdy vy potřebujete. Poslední třetina se bude dělit mezi plug-in hybridní vozy, čisté elektromobily a postupně bude narůstat vliv a procenta vozů na vodík, tedy vozů s palivovým článkem.

Zpět k vaší otázce, v příštích třech letech čeká automobilový průmysl „nerůst“. Bude docházet k pře-strukturování nabídky vozů, která se bude setkávat – nesetkávat se zájmem zákazníků a z toho bude vyplývat, jak se bude dařit – nedařit dodavatelskému řetězci, a to platí pro Evropu a ČR nevyjímaje. Nicméně se začátkem dvacátých let se musíme začít připravovat na dobu „vodíkovou“ která umožní komfortní řešení pro všechny typy přepravních prostředků tak, abychom mohli masově splnit emisní limity k 2030. Očekávám tedy, že až koncem dvacátých let se bude masově měnit a strukturovat dodavatelský řetězec automobilového průmyslu a logistika jako taková, včetně ostatních přepravních odvětví.

Doporučeno zaměstnavateli

Další ročník soutěže Doporučeno zaměstnavateli vyhlásil pořádající Klub zaměstnavatelů v rámci výstavy Vzdělání a řemeslo. Významní zaměstnavatelé regionu vždy vybírají školy, které nejlépe připravují své absolventy na zaměstnání a s orientací na potřebné profese. Uční a žáci ze tří nejlepších škol absolvují praxi a mají stipendia v MOTORU JIKOV GROUP.



MOTOR JIKOV byl partnerem letošního ročníku soutěže. Na snímku manažerka pro rozvoj lidských zdrojů MOTORU JIKOV Group Jana Kozaková při vyhlášení výsledků spolu s ředitelem Klubu zaměstnavatelů Pavlem Hulákem.



Na prvním místě skončila SOŠ strojná a elektrotechnická Velešín, za kterou ocenění převzal ředitel Milan Timko (vlevo). Druhé místo obsadila Vyšší odborná škola, střední škola, centrum odborné přípravy Sezimovo Ústí, kterou na podiu reprezentovala ředitelka Lenka Hrušková. Třetí skončila VOŠ, SPŠ automobilní a technická, České Budějovice, za kterou přišel zástupce ředitele Jiří Ludačka.



Burzy škol, letošní prezentaci středních škol, učilišť a firem z Jihočeského kraje, mezi kterými nemohl chybět MOTOR JIKOV GROUP, celkově navštívilo více než 3 570 žáků základních škol. „Patrný byl i zájem ze strany rodičů či rodinných příslušníků, kterých letos přišlo na 1 290,“ říká Luděk Keist, ředitel Jihočeské hospodářské komory. Na snímku momentka z Burzy škol v Českém Krumlově, kde informace o výhodách praxe a stipendií v MOTORU JIKOV GROUP předávaly žákům základních škol personalistka Marie Petráňová (vpravo) a referentka oddělení rozvoje lidských zdrojů Kristýna Divišová.

Kalendář firmy pro rok 2020 „překračuje hranice“



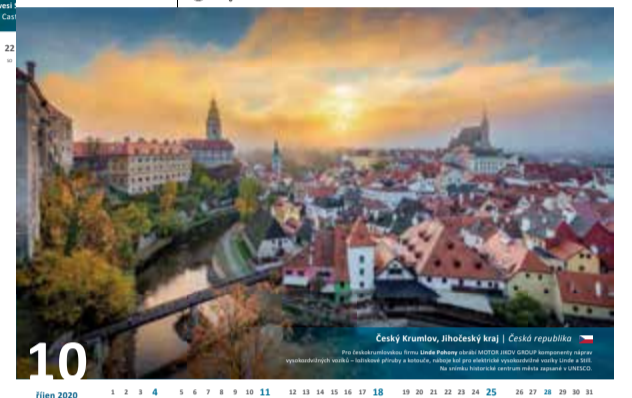
Také v roce 2020 bude zaměstnance, obchodní partnery, dodavatele a další provázet nástěnný kalendář MOTORU JIKOV. Tématem pro rok 2020 je MOTOR JIKOV jako celosvětový dodavatel. Motto kalendáře „Výrobky, které překračují hranice.“

Téměř osmdesát procent výrobků firem holdingu MOTOR JIKOV GROUP míří do zahraničí. Pětinu obchodů dělá firma se švédskou Scanií, více než desetinu s americkým výrobcem golfových vozíků E-Z-GO. Kalendář na jednotlivých snímcích představuje místa, kde sídlí ti největší obchodní partneři firmy.

Na záběrech však nejsou pouze místa v zahraničí, i když je jich

většina. Prostor dostali i významní zákazníci v České republice. V kalendáři se tak díky tomu ukáže například i Český Krumlov nebo Písek. Celkem se dostalo na pět domácích a sedm zahraničních lokací, z nichž nejdálší je americké město Augusta ve státě Georgia, kde sídlí společnost E-Z-GO.

Fotografie doplňují popisky, z nichž se majitel kalendáře dozví, který z obchodních partnerů firmy v místě sídlí. V textu je rovněž název města případně regionu či provincie a země. V posledním řádku je pak informace, o jakou reálii na snímku se jedná. V některých případech byl vybrán snímek přirozené dominanty z blízkého okolí.



20. 11. a 9. 12. NAŠE KRONIKA: Blahopřejeme k jubileu

Všem zaměstnancům naší společnosti, kteří oslavili v uplynulém období životní či pracovní výročí, blahopřejeme a přejeme mnoho spokojenosti a úspěchů do dalších let.

MOTOR JIKOV GROUP České Budějovice



Na snímku zleva Jiří Siebenstich, Irena Vocilková, Jan Jareš, Luděk Šedivý, Mariya Lupak, Jan Hynek, Yuliia Zhabotynska, Věra Mikešová, Václav Lukáš, Eva Káplová, Rostislav Štěpánek, předseda představenstva a generální ředitel MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák, Jiří Österreicher, Hana Shtefanko, Josef Zborník, Lenka Kuklová, Tomáš Klábik, Tereza Bednářová, Pavel Joska, Michal Bušek, Thuan Nguyen Huu, Michal Valenta, personální ředitelka MOTORU JIKOV Group a.s. Iva Fantýšová.

Noviny společnosti MOTOR JIKOV Group a.s. České Budějovice, ročník XXIII.

Vydavatel: Vedení společnosti MOTOR JIKOV Group a.s.

Redaktor: Marek Prášil

Adresa redakce: Kněžskodvorská 2277/26, 370 04 České Budějovice

tel. +420 389 016 258, e-mail: mprasil@mjgroup.cz

Grafická úprava: PMK Foto: Archiv MJG Tisk: JAVA Třeboň

Podávání novinových zásilek povoleno s. p. Česká pošta, ředitelstvím odštěpného závodu jižní Čechy v Č. B.

Použití obsahu jen s písemným souhlasem redakce. Copyright © MOTOR JIKOV Group a.s. 2019