**„Hotovo nebudeme mít nikdy…“, říká o konstrukci a vývoji autobusů Iveco Bus Ing. Jiří Vaněk, dosavadní ředitel konstrukce a vývoje společnosti Iveco Czech Republic, a. s. ve Vysokém Mýtě. V závěru loňského roku byl jmenován do funkce ředitele Iveco Product Development & Engineering Bus a zodpovídá za vývoj kompletní řady autobusů a autokarů Iveco Bus. V rozhovoru Ing. Jiří Vaněk představuje náplň své práce, způsob řízení velkého mezinárodního týmu i nejbližší plány ve vývoji a výrobě autobusů.**

**Co předcházelo vašemu jmenování na post šéfa vývoje a konstrukce autobusů Iveco?**

Pracoval jsem na pozici ředitele konstrukce a vývoje Iveco Czech Republic, a. s. a současně jsem byl šéfkonstruktérem meziměstských autobusů, tedy modelů Arway, Crossway, Recreo, Low Entry. V prosinci 2013 jsem byl jmenován do funkce ředitele Iveco Product Development & Engineering Bus, což znamená, že nyní jsem zodpovědný za vývoj všech autobusů, tedy meziměstských, městských autobusů, turistických autokarů a podvozků určených pro karosářské firmy. Mým přímým nadřízeným je Franco Fusignani, COO Iveco S.p.A., který zároveň vede vývoj a konstrukci Iveco Bus and Truck.

**Jak velký je tým, který vedete?**

Čítá zhruba 250 kmenových pracovníků společnosti Iveco. Potřebujeme ale i podporu externích konstrukčních kapacit, které nám flexibilně pomáhají zvládnout výkyvy v přicházejících úkolech a výzvách. Tým je sehraný a vhodně dimenzovaný na současný objem práce na všech výrobkových řadách a jeho součástí jsou i tzv. platformy, které připravují detailní plány a shromažďují podklady pro projekty od všech oddělení, které do projektů vstupují - výroba, kvalita, poprodejní služby, nákup a další. Součástí Konstrukce je rovněž oddělení, které se zabývá dekodifikací objednávek zákazníků a přípravou konstrukční dokumentace pro výrobu dle konkrétní specifikace vozidla. Další mou odpovědností je i vše, co souvisí s validacemi výrobků, vývojová dílna, zkušebna, homologace.

**Je funkce šéfa konstrukce a vývoje autobusů Iveco Bus zcela nová?**

V principu nová není, ale po několika předchozích organizačních schématech se nyní vracíme k efektivnější a přímější organizaci s jasnou zodpovědností podstatně lépe zaměřenou na konkrétní odbornosti a výrobky.

**Jak lze tak široký tým, pracující v několika zemích na mnoha dílčích detailech, v praxi manažersky řídit?**

Komunikace na dálku v době dnešních komunikačních technologií problémem není, využíváme telekonference a různé prostředky na sdílení dat, nicméně osobní kontakt je stále velmi důležitý. Střídám pobyt v České Republice a v zahraničí, z titulu své funkce se i pravidelně účastním porad v Turíně, kde se činí klíčová rozhodnutí o postupu projektů a kde zároveň koordinujeme aktivity Bus a Truck. Samozřejmě se opírám i o jednotlivé vedoucí, kteří pracují v mé organizační struktuře a požaduji po nich velmi aktivní komunikaci a spolupráci s kolegy v zahraničí.

**Jaká je současná situace, případně blízká budoucnost ve sjednocování vývoje jednotlivých modelů?**

Již řadu let pracujeme jednotnými principy, bez ohledu, zda se jedná o vývoj a výrobu ve Francii, Itálii, Česku či jinde. Využíváme centrálních informačních systémů, pracujeme podle společných metodik, máme databázi sdílenou s nákladními vozy, takže můžeme využívat i jejich komponenty. Díky většímu počtu identických komponentů pak můžeme optimalizovat vývojové náklady, sjednocovat designové prvky, například při použití stejného světlometu v celé modelové řadě trucků a autobusů.

**Profesí jste konstruktér, ale v současnosti jste zejména manažerem. Co můžete z praxe konstruktéra využít v roli manažera a co pro výkon vaší nynější funkce považujete za klíčové?**

Konstrukce a vývoj tvoří polovinu mé pracovní náplně, druhou polovinu představuje řízení projektů obecně. Technické vzdělání a konstruktérské zkušenosti se samozřejmě hodí, protože znám výrobky. Když člověk za ty roky projde různými posty, od řadového konstruktéra po vedoucí funkce, dokáže následně posoudit, co tým k práci potřebuje, kde má rezervy či slabiny a jaké mohou být důsledky nevhodných rozhodnutí. Na mezinárodních projektech pracuji se svými kolegy řadu let a v týmu nemáme jakékoliv předsudky či národností preference. Češi díky svým schopnostem, znalostem, flexibilitě i dosahovaným výsledkům brzy získali respekt. Za velmi důležitý faktor rovněž považuji jazykové znalosti. Angličtinu, francouzštinu, italštinu využívám denně. Co se manažerských rozhodnutí týče, snažím se být otevřený a naslouchat svým kolegům předtím, než učiním závažné rozhodnutí. Jsme velkým týmem, výrobek je propracovaný a náš společný zájem je, abychom pracovali vysoce efektivně.

**Průmysl u nás i v Evropě se dostává do lepší kondice, než tomu bylo v předchozích letech. Dokážete poptávku po vašich autobusech pokrýt dostatečnou kapacitou pracovníků s technickým vzděláním?**

Větší orientace na humanitní obory je bohužel zřejmá nejen u nás, ale i v zemích jako Francie nebo Itálie. Dobrých konstruktérů, techniků a odborníků na elektroniku a programování přitom bude potřeba stále více. Česká republika je ve strojírenství velmi silnou zemí. U nás v konstrukci si kvalitu lidí hlídáme, pokud nabíráme nové konstruktéry, vyžadujeme vysokoškolské technické vzdělání a na začátek alespoň základní jazykové znalosti angličtiny. Praxe v oboru je vítaná, ale osobně mám dobré zkušenosti i s čerstvými absolventy, které si můžeme vychovat a dát jim příležitost dalšího profesního růstu. Nové pracovníky školíme, vzděláváme a umožňujeme jim práci v mezinárodních týmech. Naši pracovníci pak v této konkurenci obstojí,nemáme se za co stydět.

**Koncem roku naběhla výroba nových autobusů Iveco, plnící emisní normu Euro VI. Znamená to, že lidé ve vývoji a konstrukci mají nyní „hotovo“?**

Hotovo mít nebudeme nikdy. Výrobek jako je autobus je složitý a stále živý. Podíl zákaznických úprav na autobusech je vcelku významný, rovněž legislativa se mění, přichází modernější systémy, které postupně aplikujeme, abychom zajistili maximální konkurenceschopnost našich vozidel a odpověděli na aktuální požadavky trhu.

V současné době jsme na výrazném přelomu naši modelové nabídky. Autobusy Euro V končí, přestože je zatím v naší nabídce omezeně zachováme  pro trhy mimo EU, které požadují starší emisní limity. Těžištěm naší práce však nadále budou autobusy v provedení Euro VI do jejichž vývoje jsme investovali nemalé prostředky, jezdilo se hodně testů a velmi úzce jsme spolupracovali přímo s výrobcem motorů Iveco – Fiat Powertrain (FPT) na tom, aby motory i celé autobusy byly testovány v podmínkách jejich reálného nasazení u zákazníků. Jen s linkovou řadou autobusů jsme v testech najezdili více než 1,6 milionů kilometrů s řadou zajímavých poznatků a zkušeností.

**Kde jsou u autobusů Iveco Bus Euro VI ty hlavní konstrukční změny?**

Euro VI je legislativní milník a pro nás představuje nové motory Iveco Tector 7 a Cursor 9, výfukový systém a příslušenství. Náš systém je unikátní svojí progresivní technologii Hi-eSCR (High Efficiency SCR), systém katalytické redukce patentovaný společností FPT Industrial. Jsem přesvědčen, že s touto technologií máme proti konkurenci výraznou výhodu. U městských a meziměstských autobusů však došlo i k řadě dalších inovativních změn, které dostaly nové vozy do vínku jaksi navíc a které souvisí s naší dlouhodobou strategií nabízet technologickou dokonalost, nízké celkové provozní náklady a vysokou přidanou hodnotu pro zákazníka z pohledu kvality, komfortu, designu a rentability. Optimalizovali jsme délky autobusů s cílem zvýšit prostor a komfort pro cestující a řidiče, vyvinuli jsme modernější architekturu elektro, která nám následně umožní snazší personifikaci autobusů. Zapracovali jsme na restylingu přední a zadní části autobusů, máme úplně nové světlomety s LED denním svícením, zcela jsme přepracovali vnitřní osvětlení, které rovněž využívá LED technologie. Výrazně modernizovaná a ergonomicky zdokonalená je i palubní deska. Přechod na normu Euro VI tak nebyl jen přechodem na nižší emisní limity, ale využili jsme příležitosti k výrazné a komplexní modernizaci našich autobusů.

**Takže konstrukce pracovala v plné zátěži?**

Ano, skutečně naplno. Na rozdíl od předchozích let to nebyl postupný přechod, kdy jsme nové modely autobusů na trh uváděli postupně. Pro přechod na Euro VI jsme museli zpracovat všechny oblíbené verze současně, aby nedošlo k výpadku v nabídce zákazníkům. Nicméně pracujeme i na některých dalších méně prioritních opcích, které do obchodní nabídky budeme uvádět postupně v následujících měsících. A samozřejmě už nyní se pracuje na naší budoucnosti a na plánech výrobků, které chceme přinášet v dalších letech. Takže naše aktivita na poli vývoje a inovací neustává.

**Při vývoji nových motorů a výfukových systémů pro normu Euro VI jste vyvíjeli společné řešení pro trucky i autobusy Iveco. Je možné další prohloubení tohoto přístupu?**

Společné motory a výfukový systém je správné řešení. Standardizovat samozřejmě nelze karoserii, kabina trucku slouží k naprosto jinému účelu než karoserie autobusů pro mnoho cestujících stejně tak nároky na tepelný komfort a řadu dalších věcí jsou zcela odlišné. Přesto je řada prvků a konstrukčních celků identická s trucky Iveco.

**Jaké nároky klade na vývoj a konstrukci autobusů vysoká míra personifikace jednotlivých vozů, vyráběných na přání zákazníků?**

Obecně velmi vysoké, ale vždy záleží na typu úpravy, na rozsahu dodávky, technické proveditelnosti a rentabilitě. Je samozřejmé, že když má zákazník flotilu autobusů a na nich používá jednotný informační systém, na kterém je založeno celé jeho technologické zázemí, tak je logické žádat od nás stejný systém i do nového vozidla. Často však stačí vhodně vybrat a doporučit některou z našich existujících opcí nebo již zpracovaných řešení, naše nabídka je bohatá. Některé požadavky nám však pomáhají nacházet nová řešení a tím i nové zákazníky a nové trhy. Proto zákaznické požadavky pečlivě analyzujeme a vyhodnocujeme.

**Na závěr bych se chtěl zeptat na vývoj alternativních pohonů – Iveco Bus je největším evropským dodavatelem autobusů CNG, ale kterým směrem jdou vaše další plány?**

Kromě špičkových dieselových motorů aplikovaných do všech výrobkových řad našich autobusů je Iveco Bus i tradičním výrobcem městských vozidel na CNG, před několika dny jsme například uzavřeli velmi významný kontrakt na dodávku 350ti městských autobusů na CNG do Astany v Kazachstánu. Již v Euro V a nyní i v Euro VI máme k dispozici městský hybridní autobus, o který velmi výrazně projevují zájem evropské metropole a kde lze očekávat další inovativní řešení. Na veletrhu Busworld 2013 v Kortrijku měl svou premiéru projekt ELLISUP, koncept autobusu, který je schopen provozu v plně elektrickém režimu po celé délce linky a rychle se dobíjet v řádu několika málo minut v nabíjecích stanicích. Žijeme v době překotného technologického vývoje a jsme rádi, že je o naši práci a výrobky zájem.

**Iveco Bus**

Iveco Bus je značkou skupiny CNH Industial N.V., celosvětového lídra v oblasti investičních výrobků, obchodovaného na newyorkské burze New York Stock Exchange a na italské burze Borsa Italiana v Miláně. Společnost Iveco Bus, která je významným hráčem v oblasti veřejné dopravy a patří mezi největší výrobce autobusů a autokarů v Evropě, navrhuje, vyrábí a prodává široký sortiment vozidel, která splňují veškeré potřeby veřejných i soukromých provozovatelů:

* školní, meziměstské a turistické autokary
* standardní a kloubové městské autobusy, včetně specializovaných verzí Bus Rapid Transit (BRT – autobusy pro vyhrazené jízdní pruhy s optickým naváděním), s významným postavením v oblasti čistých technologií, jako jsou CNG a hybridy
* minibusy pro všechny druhy osobní dopravy
* podvozky pro karosářské společnosti

Iveco Bus zaměstnává více než 5 000 lidí a provozuje dva výrobní závody, jeden v Annonay ve Francii a druhý ve Vysokém Mýtě v České republice. Oba závody získaly v roce 2013 bronzovou medaili World Class Manufacturing (WCM), jenž je mezinárodní metodikou pro řízení výrobních cyklů v souladu s nejlepšími standardy po celém světě.

Široká servisní síť Iveco Bus garantuje technickou podporu všude tam, kde jsou vozidla Iveco v provozu.

**Iveco Bus v České republice**

Závod ve Vysokém Mýtě je největším výrobním závodem Iveco Bus. Společnost Iveco Czech Republic, a. s. navazuje na dnes již 85letou tradici výroby autobusů v tomto městě a na 118letou historii firmy založené Josefem Sodomkou. Firma, známá od roku 1948 pod jménem Karosa, se již v druhé polovině čtyřicátých let minulého století orientovala převážně na výrobu autobusů a je spojena s řadou úspěšných a dnes legendárních vozidel. Jedná se o řadu 706 RTO, ale i o další řady ŠM, ŠL, ŠD, 700 a 900. Na tyto úspěšné typy vozidel navázala vozidla řady Crossway – nejúspěšnější meziměstský autobus současnosti. Výrobní závod doposud vyrobil více než 15 000 vozidel Crossway. Výroba dále zahrnuje série typu Crossway Low Entry, Line, POP a PRO a Urbanway s různými druhy motorů a dalšími modifikacemi. Dnes společnost, známá od roku 2007 jako Iveco Czech Republic, a. s., exportuje více jak 90 % své produkce do zhruba 30 zemí světa. Firma je významným zaměstnavatelem v regionu - v České republice generuje zhruba 3 000 pracovních míst přímo, a navíc vytváří další pracovní místa u svých tuzemských dodavatelů. Patří mezi TOP 100 plátců daně z příjmu v České republice.

*Další informace o firmě Iveco: www.iveco.com*

*Další informace o skupině CNH Industrial: www.cnhindustrial.com*

Vysoké Mýto, 28. Března 2014