



AUTO: Bajka o Velodupce

28. března 2008

Škoda Mladá Boleslav (tehdy AZNP) byla, po celkem úspěšné a i technicky a technologicky pokrokové (na svou dobu) modelové řadě Š 1000MB-1100MB (a následně Š 100-110) s koncepcí „vše vzadu“ postavena, jak dobou a nutností přinášet národnímu hospodářství exportem valuty, tak i rozhodnutím vedoucích soudruhů, před úkol vyvinout nový automobil. Řešení se hledalo intenzivně, ale jak už to tehdy bylo normální, hlavně takové, které by bylo co nejlevnější a nejméně pracné.

Jelikož úroveň automobilového průmyslu docela věrně obráží úroveň průmyslu celého, tak se musel vlastně „z hovna uplést bič“, neboť nic nebylo a nikomu se vlastně nic nového dělat nechtělo, ale rozhodnutí přijatá v Centru se nějak splnit musela.

Tak vznikl automobil Š 105-120. Uvedená koncepce byla již dávno vývojem ve světě překonaná, ale díky totální impotenci zdejšího systému v ní bylo pokračováno za její možné technické hranice. Tak vznikl absurdní automobil, který měl původní hnací agregát vzadu. Tam se ale musela z předku přestěhovat i palivová nádrž (výsledek imperialisty nám vnucených bezpečnostních předpisů). Aby se nějak kompenzovalo přetížení zadní nápravy a s tím spojené neblahé vlastnosti (hlavně pak směrová nestabilita při bočním větru a přetáčivost v zatáčce), české hlavičky použily řešení odkoukané ze soutěžních vozů této koncepce – přemístění chladiče do předku vozu.



Vzniklo tak auto, které mělo objem náplně chladičového systému cca 12 litrů chladicí kapaliny, obtížně odvzdušnitelná mnohametrová potrubí vedoucí od motoru k chladiči a radiátoru topení a zpět s množstvím netěsných spojů, nádrž rozdělenou na dvě poloviny, kde se při projetí zatáčky přeléval benzín a měřič tak ukazoval (podle směru zatáčky) buď plnou, nebo prázdnou nádrž. Navíc vlivem dalších rozhodnutí, opět vyplývajících z celkové impotence, bylo auto hlučné právě díky uložení kompaktního hnacího agregátu, kdy jeho závěsy musely plnit vzájemně si odporující požadavky – tuhost pro přesné vedení kol zadní nápravy – poddajnost pro izolaci vibrací motoru. Třeba tento, v rámci zadaných omezení, rozpor vedl až k přímému ohrožení života výzkumníků AZNP, když ve snaze o omezení hluku zkušebně zavěsili hnací agregát na měkké „silentbloky“ a při zkušební jízdě na veřejné silnici následkem (očekávatelného) rozkmitání zadní nápravy skončili v plné rychlosti pod návěsem s celoživotními zdravotními následky. Mimochodem, ne že by technici ve výzkumu a vývoji nevěděli, jak tyto dílčí problémy řešit, ale neochota měnit cokoliv ve výrobě, když se tím zkomplikuje plnění plánu, podle kterého se hodnotilo vedení podniku, byla hlavním důvodem tohoto stavu.

Ovšem nejen koncepce tohoto auta (kterému chybělo k dokonalosti již jen přemístění stálého převodu dopředu a pohon přední nápravy – ovšem při motoru vzadu!) byla zoufalá. Zoufalá byla i technologická úroveň a kvalita výroby (ve výrobě byli nasazeni i naši potrestaní spoluobčané - muklové), takže auto bylo nespolehlivé a plně všemožných závad, které vadily i na všechno zvyklým občanům tohoto státu, a samozřejmě způsobovaly i problémy při exportu, takže i chudí Britové se mu posmívali a tehdy vznikla řada zesměšňujících přirovnání charakterizujících tento automobil (dodnes známé a populární *Skoda Jokes*).

Nějak mimo toto sériové úsilí pak existovalo soutěžní oddělení Škody, které mělo tehdy vyvinout vůz Š 130 RS. Ten vznikl na základě kupé předchozí modelové řady a byl koncepčně příbuzný s legendárním *Renaultem Alpine*. Toto auto bylo úspěšně nasazováno do silničních rallye a dosáhlo svého vrcholu úspěchů vítězstvím ve své třídě na *Rallye Monte Carlo 1977* a solidním umístěním v celkové klasifikaci.

V této atmosféře tehdy vzniklo „Mladoboleslavské hnutí za nejvyšší kvalitu“, které si vytklo za cíl „zmobilizovat“ pracující, nejen v automobilovém průmyslu, aby vyráběli (konečně) kvalitní výrobky. Podobná „hnutí“ byla tehdy v módě a prezentovala se jimi oddanost cílům vytyčených stranovládou a vyhlášovatel takového hnutí byl samozřejmě náležitě oslavován a preferován. Tak se stalo, že záštitu nad tímto hnutím převzal tehdejší předseda federální vlády soudruh Štrougal (asi tehdy momentálně měl deficit v zaštiťování a netušil do čeho se zaplete).

Jenže hnutí, nehnutí, bordel ve výrobě se tím neodstranil a průsery s kvalitou škodovek narůstaly, takže to začalo být zřejmě nepříjemné i s. Štrougalovi, jehož jméno s tím bylo vysloveně nevhodně spojeno. Bylo tedy evidentně nutné nějak tuto akci elegantně odpískat, aniž by se ale řeklo, že to byl jen humbuk a nepodryla se důvěra ve Vedení.

Tak vznikl dále uvedený článek, který vyšel ve formě fejetonu (spíš bajky – alegorie se závěrečným poučením s tou výjimkou, že v této jsou zvířata s lidskými vlastnostmi zastoupena fiktivními soudruhy) v nedělní příloze centrálního deníku Rudého práva – Haló sobota. Tím nenápadně skončilo ono „Mladoboleslavské hnutí za nejvyšší kvalitu“ a současně se narodilo označení automobilů této modelové řady – VELODUPKA. Nutno poznamenat, že to nebylo označení lichotivé a tehdejší ředitel podniku, všemocný s. Zapadlo zakázal v Mladé Boleslavi toto slovo používat pod hrozbou vyhození z práce. A stalo se, že ani v laické veřejnosti nebylo díky tomu označení Velodupka příliš známé. Aby se uvedly věci na pravou míru a vysvětlily se souvislosti, napsal jsem tento článek podle svých matných vzpomínek na toto období, nicméně přepis fejetonu je naprosto přesný (včetně pravopisných chyb).

František Opička

FEJETON: Kvalitní kvalita

Když se zpět do závodu vrátili naši tovární jezdci ověnčeni slávou vítězství z přetěžké velodupkové Rallye Semotámo, bylo u nás jako v úle. Těžko spočítat všechny, kteří si na naše chlapce přišli alespoň sáhnout. Při té slávě padlo i mnoho obdivných slov patřících našim supernovým velodupkovým strojům.

Jen my dva s Pepkem Kratinovou, coby odpovědní činitelé cechu konečné montáže strojů (on export, já vnitrostátní výroba), jsme nikterak nejásali. Dobře jsme totiž věděli, jak to ve skutečnosti vypadá s naší sériovou výrobou. Tu nám scházejí řídlítka, tam brzdy a támhle zase něco úplně jiného. Takže to na naše velodupky lepíme postupně, jak je to z prvovýroby k mání. Protože je toho k mání poskrovnu, musíme – a co nám také zbývá – vzít všechno co nám přijde pod ruku. A těžko se kdo může rozčilovat, že z našich výrobních pásů odcházejí zmetky. Tak to totiž nazývá výstupní kontrola. I když jsme se dušovali, že zmetek je nanejvýš z deseti kusů jeden a že kolikrát si kupující jen těžko všimne některého nedostatku, o němž víme jen my, neboť není na první pohled zřetelný, přesto se tahle skutečnost přetřásá na mnohých ředitelských poradách. A vinění jsme my. Já s Pepkem Kratinovou.

»Bud' rád, že nám ještě nesáhli na prémie,« řekl mi po jedné takové poradě Pepek a tvářil se tak tajuplně, že jsem nabyl přesvědčení, že tohle není jeho poslední slovo. Nebylo. »Musíme s tím něco udělat,« mínil Pepek dál. Kývl jsem. »Musíme se prostě ukázat,« vážil každé slovo. Nekývl jsem, ale zato se mé uši napnuly jako struny. On je Pepek koumák, ten dokáže vyjít z každé šlamastiky. Kdekdo to o něm ví, ale přesto jsem byl zvědav, s čím přijde dnes.

»Co kdybychom si dali takový malý závazček, že z našich pásů nebudou jezdit špatné velodupky a že ještě ke všemu ušetříme materiálové náklady?«

Otevřel jsem pusku nemožno ze sebe vypravit ani slovíčko. Pak jsem vykoktal: »Co-copak to jde?« Bylo však vidět, že Pepek všechno myslí vážně. »Jde, a budeš koukat, jak. Jen musíme být jednotni,« dodal a spokojeně si zamnul ruce. Čekal jsem, že mi objasní, jak můžeme tohle všechno dokázat, ale on mlčel.

»Takhle to už dál nejde,« začal na nás jednoho dne křičet ředitel. »Stížnost, stížnost, vrácená zakázka ...« řval jako lev a po své kanceláři rozhazoval nějaké papíry. Stáli jsme jako sochy, hlavy svěšeny, ba v očích Pepana se zaleskla i slza. Pak se napřimil.

»Víme šéfe,« prohlásil a ze záhadří začal vytahovat svazek popsaných listů. »Současný stav nás trápí, a tak jsme projednali nové zásady při výrobě našich tak žádaných velodupek. Když byste se obtěžoval ...« řekl Pepan a strčil řediteli svazek do ruky.

Nakoukl jsem přes jeho rameno a četl: Za nejkvalitnější kvalitu kvality. Polil mne studený pot a rozřásl se mi nohy. Tak Pepan to myslel doopravdy! Ba i ředitel to myslel doopravdy. Rozpřáhl ruce a objal mého exportního kolegu. Mlaskl polibek, druhý a ještě jeden. A už odpoledne se jelo na podnikové ředitelství. A opět slavnostní uvítání. Nazítří ráno se situace opakovala na generálním ředitelství. Netrvalo ani měsíc a všechny cechy nejen u nás ve fabrice a dalších závodech našeho ředitelství pracovaly podle našeho návodu. Jen asi s tím rozdíl, že se jim cíle, které Pepan vytkl, dařilo plnit, zatímco nám ... Eh, škoda mluvit. Pepan však zůstával klidný. Vůbec ho to nevzrušovalo. Ani vztyčený prst našeho ředitele, který po každé nové stížnosti nebo vrácené zakázce čněl výstražně do výše a kolem něho jak kolem petřínské věže se do éteru neslo: »Už abyste začali!«

V tom nám křivdil. My totiž začali a nikdo nám nemohl upřít snahu precizně zaretušovat vady na modifikované šasi nebo větším nánosem vazeliny odstranit skřípání kol a mechanických částí řízení. Oddálili jsme tak poznatelnost vad našich strojů o plných 148 najetých kilometrech, což je bezesporu úspěch. A věřili jsme, že jednou to dotáhneme až přes hranici záruční doby a tím odstraníme stížnosti a reklamace. Chce to jen myslet. Mimochodem i na to, jak odstranit nepodplatitelnou výstupní kontrolu. Ale i to se nám přes různé potíže povedlo a začalo se nám žít jako v ráji. Kdopak by si na nás za vzniklé konstelace hvězd dovolil vyskakovat nebo nás kritizovat, že?

Vedlo se nám to až do doby, než k nám přijeli nákupčí z ostrova Buli. Velodupky viděli poprvé v životě a naše barvami hýřící stroje je uchvátily natolik, že pro nadšence ze své země hodlali nakoupit celých 120 strojů. Ovšem museli jsme pro ně uspořádat instruktážní jízdu, aby viděli jak správně se na naší velodupce pohybovat. To byl úkol pro Pepana Kratinohu.

»Vyber nějaký dobrý stroj,« zkormoučeně se na mně obrátil Pepan oblečený již v koženou kombinézu. Kývl jsem. A jak tak vybírám, přišourá se ke mně jeden Bulan, a se širokým úsměvem mi ukazuje na rudý stroj se zlatými šípy a něco brebentí. Ač jsem tomu nerozuměl (vždyť jsem byl také jen šéf pro vnitrostátní výrobu), pochopil jsem, že si ke zkoušce žádá právě tuhle velodupku, která sjela z výrobního pásu. Abych zakryl své pochopitelné rozrušení, nepřestával jsem se ani já usmívat. A tak jsem ji Pepanovi vyvedl. Bulané nadšením tleskali, když Pepan na ní udělal první kolečko, první smyčku a rozletěl se z kopce vedle našeho cechu.

A pak to přišlo. Rána, rachot, vzedmutý oblak prachu. Když jsem tam doběhl, nebyla s Pepanem vůbec žádná řeč. Patrně proto, že ztratil vědomí. Ale i tak jsem věděl, co se asi přihodilo, neboť v ruce svíral říditka, která se nějakým způsobem – děs to sper – odmontovala se od šasi, jež leželo ohyzdně pokroucené nějakých padesát metrů dál. Kola jsme však hledali dlouho, což dokazuje, že v nich byla zrovna dobrá ložiska.

Po ostrovanech se však země slehla dočista, ze zakázky nebylo nic a ještě jsme se dlouhou dobu báli, aby se to nerozkřiklo po světě. Bylo prostě po slávě.

Nezbývalo nám nic jiného než se na tu naši kvalitu podívat doopravdy. Stálo to hodně potu a těžkostí, neboť ze zaběhnutých kolejí se jen tak snadno nevyjede. Ale poučili jsme se, že závazek pro závazek, byť by byl sebelépe napsán a svázán v kožené desky, je pro kočku (či v našem případě pro nabití nosu). Takže teď raději v tichosti, ale odpovědně ...

Rudé právo - [Haló, sobota](#)

František Říha

František Opička