

# TRYSKA

MOTORPAL BULLETIN – PRAVIDELNÉ INFORMACE O DĚNÍ VE SPOLEČNOSTI

2021



„75. výročí založení MOTORPALU je významný časový úsek pro celý pracovní kolektiv firmy. Zavzpomínejme, popřejme si všechno dobré, úspěchy v práci i naplnění našich představ. Mladým pak také mnoho radosti, elánu a úsměvů, které všichni potřebujeme. Všem Vám díky za spolupráci.“

Ing. František Sysel, od roku 1964 nepřetržitě pracuje pro MOTORPAL

## Vážené kolegyně, vážení kolegové,



Dr. Ing. Radim Valas

jak asi všichni podobně vnímáme, čas letí opravdu jako bláznivý. Nedávno jsme si připomínali kulaté výročí sedmdesátky MOTORPALU a nyní, přesně 4. října 2021 je to už 75 let, kdy naše firma vznikla. Připomínku nejdůležitějších historických fragmentů i pohled na současné dění v MOTORPALU najdete na jiných stranách tohoto výročního vydání časopisu Tryska. Já bych se rád ve svém úvodním slově pozastavil nad tím, co jsme si během předchozích let i v roce letošním společně odpracovali, prožili, co jsme dokázali a co nás v dohledné době čeká.

Předně chci Vám, všem zaměstnancům společnosti, poděkovat, jak jsme zvládli a po uvolnění i nadále zvládáme všechna negativa plynoucí z pandemie koronaviru. Jménem managementu firmy Vám všem děkuji mj. i za respektování firemních či vládních opatření. Myslím si také, že jsme kvůli pandemii udělali velký pokrok v rámci využití online komunikace, byť ta není a asi jen tak nebude, pro naši sofistikovanou výrobu, ideální. Když jen namátkově vzpomenu např. na seřizování čerpadel pro indické zákazníky přes internet, musím před námi smeknout, že jsme to vůbec dokázali, když hodně dlouhý lockdown v druhé nejlidnatější zemi světa nepustil naše techniky přímo na místo.

Tušíte asi, že negativní celosvětové vlivy spojené s covidem se musely v něčem projevit i na činnosti a hospodaření firmy. Nicméně mě velmi těší, že trvale držíme kategorii EBITDA (provozní zisk před zdaněním a odvody) v černých číslech a tržby letošního roku už by měly být vyšší než ty plánované. To jen dokládá, že restrukturalizace prováděná především před zhruba 5 lety (i když jde o nikdy nekončící proces) MOTORPALU pomohla.

Tak jako Vy odvádíte pro firmu poctivou práci, snaží se i ona Vás adekvátně ohodnotit. Jistě si mnozí pamatujete, že velká kritika směřovala před lety do mzdové politiky. Poukazovalo se na to, že v MOTORPALU se nikomu ze zaměstnanců moc neplatí. Jsem rád, že už to není pravda. Od roku 2016 do srpna 2021 docházelo ze strany zaměstnavatele k pravidelnému navyšování mezd. Desítky milionů korun pak byly mj. vyplaceny též v rámci výkonových prémie a odměn, když v současnosti je na těchto prémieových složkách zainteresováno 85 procent všech zaměstnanců společnosti. Průměrná mzda v MOTORPALU vzrostla od roku 2016 postupně o více jak 5 000 korun, což představuje průměrný meziroční růst ve výši 5%. Chci, abyste tato čísla znali a vnímali je též v kontextu vývoje firmy pod současným majitelem.

Od roku 2016 jsme také, co se týká pracovních podmínek, začali s postupnou zmodernizací šaten, umývár, svačináren a sociálních koutků. Ke zlepšení pracovního prostředí na dílnách došlo také díky instalaci nového LED osvětlení, klimatizace či nové vzduchotechniky. Patřili jsme mj. mezi jedny z mála firem, které dokázaly vzdor nedostatku všeho na počátku pandemie sehnat svým zaměstnancům ochranné pomůcky (roušky, respirátory, dezinfekci). Přispěli jsme i ke zlepšení životního prostředí opatřeními na snížení spotřeby vody nebo zavedením nových a ke svému okolí šetrnějších technologií. Týká se to např. výměny kompresorů na výrobu stlačeného vzduchu s využitím odpadního tepla a řady dalších. Do nákupu nových strojů nebo modernizace strojního vybavení kam směřovalo za toto období okolo 90 mil. korun.

Samozřejmě pro nás je především klíčový náš výrobní program, který nás živí, a kde se také v posledních letech udělal obrovský kus práce. Hlavně při vývoji a odzkoušení nových vstřikovacích zařízení. MOTORPAL má tak díky mechanickému čerpadlu PV Mj VERMi s vlastním elektronickým regulátorem, díky němuž motory splňují stále vyšší emisní limity, velmi dobrý a na světovém trhu konkurenceschopný produkt. Vlastní elektronický regulátor (takzvaný aktuátor) vstřikovacího čerpadla máme dokonce patentován a byl již zaveden do sériové výroby. Touto cestou bych chtěl poděkovat všem pracovníkům firmy, kteří se na tomto úspěšně zvládnutém projektu podíleli.

Skvělým počinem byla také mj. dokončená homologace motoru pro běloruského zákazníka MMZ. Bohužel kvůli lockdownům napříč světem nabrala řada dalších projektů zpoždění. Velmi proto apeluji na jejich dokončení. Musíme napnout všechny síly k jejich finalizaci a pokud možno k brzkému zavedení do sériové výroby, vždyť to je naše budoucnost a živobytí!

Jako výraz úcty k tomu, že pracujete pro MOTORPAL, prosím také u příležitosti ohlédnutí se za jeho 75letou historií přijměte pozvání na slavnostní oběd, který bude podáván v jídelnách závodu dne 5. 10. 2021.

Na závěr mi dovolu,te, abych Vám u příležitosti významného firemního výročí popřál hodně zdraví, osobní a profesní spokojenosti a MOTORPALU hodně dalších let úspěšného rozvoje a prosperity.

Dr. Ing. Radim Valas  
předseda představenstva a generální ředitel  
MOTORPAL, a.s.

# MOTORPAL slaví 75 let od svého vzniku



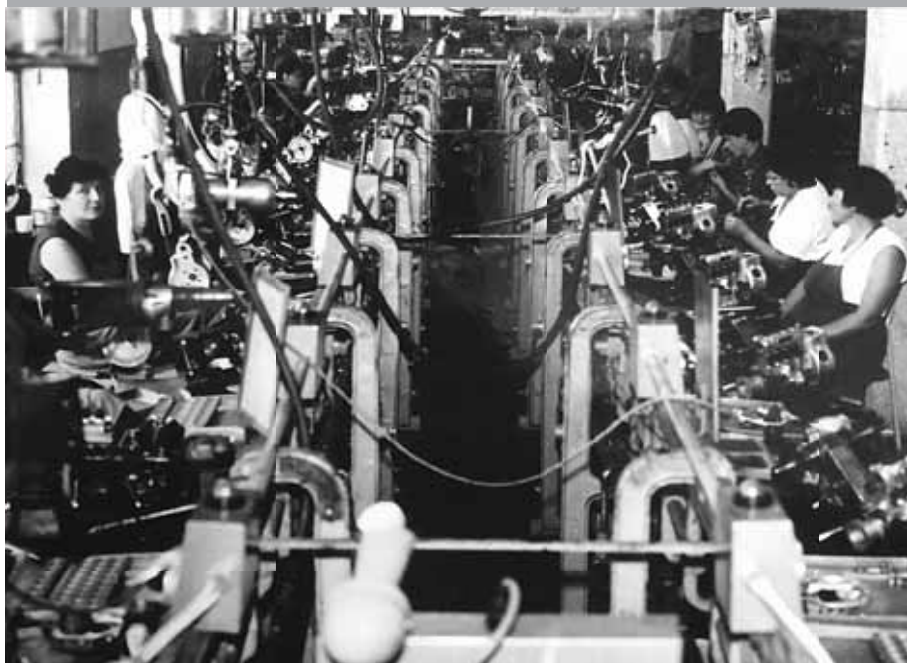
První kolonka rodného listu současného MOTORPAL, a.s., jak je naše firma aktuálně zapsána v obchodním rejstříku, nese datum 4. října 1946. Spojovat oklikou její historii s počátky průmyslu na Jihlavsku někdy ve 12. století přes průmyslovou revoluci století devatenáctého, jak naznačují některé prameny, sice může vzbuzovat obdiv, jenže realita vzniku původní pobočky národního podniku PAL (průmysl automobilů a letectví) České Budějovice v Jihlavě byla dílem státního pragmatismu své doby, podřízeného obnově poválečného Československa. Jedním z prioritních zájmů tehdy ještě, i když už ne moc na dlouho, demokratické republiky, se stala podpora rozvoje průmyslu prakticky ve všech větších městech a jejich okolí, rozvíjela se mechanizace zemědělství a další obory, vyzbrojovala se armáda. Mohutně se stavělo od sídliště až po nové továrny, elektrárny a přepravy, bylo potřeba přepravovat tuny materiálu. To mj. podnítilo rozvoj automobilového průmyslu a pro nákladní auta, stavební stroje a další mechanizaci nutnost moderních motorů, schopných pracovat (tedy i spolehlivě startovat, jezdit, pracovat) v každém počasí roku. Takový motor se nikdy bez opravdu kvalitního vstřikovacího zařízení obejít nemůže, takže i proto se pouhý rok po 2. světové válce na podzim 1946 objevilo v Jihlavě prvních „třicet statečných“. Odborníků se specializací na naftové motory např. z plzeňské Škody nebo kopřivnické Tatry. K nim přibýly vhodné stroje sesbírané prakticky po celé republice a v jihlavské čtvrti Staré Hory oficiálně začala, jak zapsáno v historických dokumentech: „výroba vstřikovacích zařízení pro vznětové motory“. V té době šlo v celém Československu o prakticky úplně nový výrobní program, který jinde nebyl zavedený. My všichni jsme dnes jeho pokračovateli.

## Název MOTORPAL od 1. ledna 1950

V prostorách původní a nálety poničené továrny, kde se během druhé světové války opravovaly i vyráběly letecké motory BMW, záhy pracovalo zhruba 160 zaměstnanců a tisíce čerpadlo pro vznětový motor bylo vyrobeno už na sklonku roku 1947. Změny politického zřízení po únoru 1948 znamenaly na dlouhá léta trvalý přechod na centrální systém státem řízeného hospodářství, ale vzhledem k jeho prioritám i exportním možnostem do zemí socialistického bloku či dalších spřátelených států, tehdy označovaných jako rozvojové, zažívala produkce firmy nebývalý boom. V červenci 1949 se náš jihlavský podnik osamostatnil od své budějovické „matky“ a od 1. ledna 1950 nese i svoje současné jméno MOTORPAL. Tehdy se tak stalo na základě rozhodnutí resortního ministerstva průmyslu ČSR a celý oficiální název zněl: MOTORPAL JIHLAVA, národní podnik, Jihlava.



*Jihlavský závod se rozšiřoval postupně. Výstavba zcela nových výrobních hal byla zahájena v letech 1958 a 1967.*



*Montáž vstříkovačích čerpadel ve starém závodě*

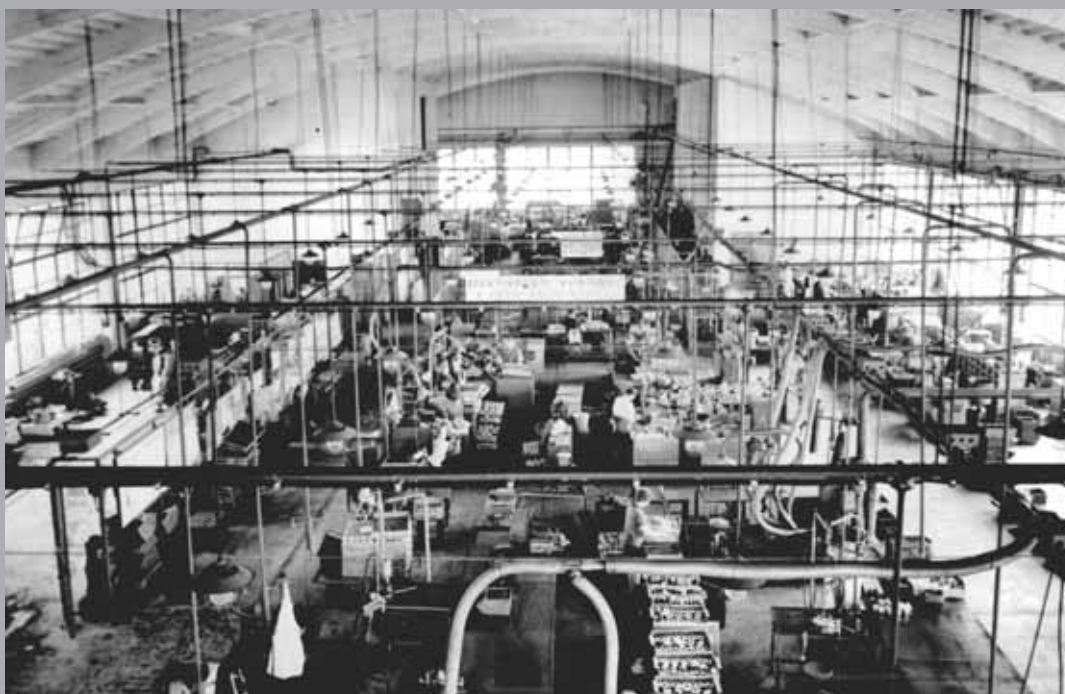
#### **Čtyři desítky let růstu a expanze**

Dalších téměř 40 let se MOTORPAL nadále rozvíjel a díky odbytu své produkce podnik neustále rostl. Zásadně byly posíleny výrobní kapacity. Investovalo se do stavby nových výrobních hal v Jihlavě. Jejich výstavba byla zahájena v letech 1958 a 1967. Přibyly provozy mechanizace, automatizace a generální opravy tzv. MAG. Po obrovském požáru celého provozu vstříkovačích trysek v září 1977 se pak postavila další nová hala předaná do užívání v roce



1984. Její výrobní kapacita byla 6,5 milionu trysek ročně. Po modernizacích a úpravách se v ní vyrábí i v současnosti.

Produkce se hlavně v 60.tých letech 20.století rozšiřovala do pobočných závodů jak na Vysočině, tak i jinam po celé České republice včetně i dnešních satelitů Batelov a Jemnice. Nejvíce jich bylo i v součtu s několika halami v Jihlavě 14. Připomeňme si, že logo MOTORPALU nesly továrny v Telči, Havlíčkově Brodě, Velkém Meziříčí, Kraslicích, Světlé nad Sázavou, Znojmě, ale i v Liberci, a dokonce v Praze. Podnik prioritně dodával pro tuzemské odběratele a export směřoval do východního bloku zemí tehdejší RVHP (Rady vzájemné hospodářské pomoci). Některé prameny uvádějí, že do roku 1989 byl MOTORPAL největší jihlavskou firmou, která zaměstnávala okolo 3 000 pracovníků, s pobočnými závody pak přes 6 000.



*Pohled do výrobních hal  
MOTORPALU v 60.tých  
letech 20 století*

#### **Oběť Evžena Plocka**

Trochu odbočme, vždyť i historie továren je spojena především s lidmi a jejich osudy, na to bychom neměli zapomínat. Proto si při hodnocení tohoto období pietně připomeňme i událost spojenou s obrovskou lidskou obětí a tragédií. Na protest proti vstupu vojsk někdejší Varšavské smlouvy a jejich okupaci Československa roku 1968 se v Jihlavě upálil v dubnu 1969 zaměstnanec MOTORPALU Evžen Plocek. Jeho jméno je jak v dobových, tak i současných médiích s MOTORPALEM stále spojováno.

#### **Tržní ekonomika. Dole i nahoře**

Změnám po listopadu 1989 předcházela nejprve transformace na státní podnik (duben 1989). Následně v roce 1991 vznikla akciová společnost (vlastníkem byl pouze stát) a po privatizaci na konci roku 1995 měl MOTORPAL poprvé

v historii privátní majitele. V první polovině 90.tých let (1992) vznikl také společný podnik s německou nadnárodní společností Bosch, který se ale posléze zcela osamostatnil. MOTORPAL se stejně jako téměř všechny průmyslové podniky v Česku v této době potýkal s přezaměstnaností, nízkou efektivitou i produktivitou, musel hledat nové trhy a postupně modernizovat svoji výrobu. Etapy konjunktury a rozvoje, střídala horší krizová období kopírující vývoj na trhu produkce firmy. Svůj existenční boj spojený s reorganizací pod dohledem krizového managementu MOTORPAL v roce 2016 na rozdíl od mnoha jiných společností v ČR, ustál. Už přes 5 let je nová éra firmy spojená s novým vlastníkem - společností MOTO CAPITAL a jejím českým majitelem Grzegorzem Hótou. O aktuální situaci firmy, jejím hospodaření, plánech a cílech si pak přečtěte na dalších stránkách Trysky.

## MOTORPAL i přes vlivy pandemie vykazuje provozní zisk



Ing. Petr Veselý

Provozní zisk MOTORPAL, a.s. je nadále v černých číslech, a to i přes řadu omezení a komplikací spojených s téměř dva roky trvající celosvětovou pandemií. „Za období prvních šesti měsíců letošního roku jsme v provozním zisku v kategorii EBITDA (zisk před odpisy a zdaněním) 13 milionů korun. Devítimilionový rozdíl oproti stejnému období loňského roku jde na vrub posilujícího kurzu koruny oproti euru a dolaru,“ říká člen představenstva a finanční ředitel MOTORPAL, a.s. Ing. Petr Veselý. Tržby za leden až červen 2021 zůstávají v meziročním srovnání prakticky stejné – letos celkem 447 milionů Kč oproti 445 milionům Kč v loňském roce. Export společnosti tvoří už tradičně kolem 90 procent tržeb.

„Co se týká výhledu tržeb, tak zde jsme optimističtí, protože máme v podstatě naplněné výrobní kapacity až do konce tohoto roku. Předpokládáme tedy, že plán tržeb, který byl stanoven na 907 milionů Kč, překročíme. Co se týká EBITDA věříme, že se přiblížíme plánované hodnotě 50 milionů Kč. Nicméně se potýkáme se zdražováním vstupních materiálů a nedostatkem pracovních sil,“ odhaluje prognózu k hospodářským výsledkům celého roku 2021 finanční ředitel Petr Veselý.

Jak je z těchto slov patrné, v období do konce tohoto roku musí MOTORPAL dokončit velké množství nasmlouvaných zakázek, takže výroba pojede naplno, a to i v období mezi vánočními svátky a začátkem nového roku.



Ing. Tomáš Emmer

## V letošním roce by měl MOTORPAL plánované tržby splnit nebo i překročit

Plán tržeb letošního roku má MOTORPAL postaven na částku 907 milionů Kč, což je nárůst + 10 % oproti dosažené skutečnosti roku 2020. „Při jeho tvorbě nás mírným optimismem naplnilo hlavně dílčí uvolňování pandemické situace v některých oblastech světa už koncem roku 2020. Týkalo se to Evropy, Číny, Ruska a Běloruska, částečně i Indie. Dále jsme očekávali finalizace některých nových projektů a jejich překlopení do sériových dodávek právě už v letošním roce 2021. Konkrétně se jednalo o Zetor Stage 5, MMZ Stage 5, Preet Tractors, tryska Nanyue a CHNHDT,“ říká obchodní ředitel MOTORPAL, a.s. Ing. Tomáš Emmer.

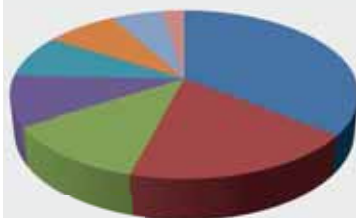
To, že je dosažení plánovaných čísel reálné, prozatím potvrdil v plné míře objem skutečně realizovaných tržeb za období 1 - 7/2021, kdy byly kumulovaně plánované hodnoty dokonce mírně překročeny. „Lehce jsme zaostávali za plánovaným objemem krycího příspěvku generovaného tržbami, což je způsobeno hlavně kurzem CZK vůči fakturačním měnám EUR a USD, kdy CZK posiluje nad plánované hodnoty,“ vysvětluje Tomáš Emmer.

Pokud jde o aktuální výhled na celý rok 2021, tak má MOTORPAL z pohledu zajištění objemu tržeb dobře nakročeno ke splnění a snad i přeplnění plánu. Situace na trhu se po odeznění a uvolnění některých pandemických opatření skutečně oživila. Někde více (Čína), někde opatrně s mírnou dávkou přetrvávající nejistoty z dalšího vývoje během podzimu (Evropa, Rusko a Bělorusko, Indie). „Přesto lze obecně konstatovat, že oživení proti minulému těžkému roku je znatelné a nálada na trhu je převážně mírně pozitivní,“ konstatuje Tomáš Emmer.

Na druhé straně je tento růst bohužel brzděn a někdy i ohrožován již aktuálním zpožděním či výpadky některých materiálových vstupů do výroby, plynulostí dodávek od dodavatelů a kooperujících firem. Velkou negativní roli hraje také výrazné navyšování cen subdodávek tažený růstem cen komodit, z nichž jsou vyrobeny. Tyto faktory se mohou v budoucnu negativně projevit na náběhu a zajištění některých projektů. Případně - díky radikální změně plánovaných cenových podmínek, i na jejich realizaci obecně. I MOTORPAL je tak kvůli tomu nucen, přes veškerá zavedená interní úsporná opatření, přenášet výrazně zvýšené náklady generované od našich dodavatelů a externím prostředím, na své zákazníky.

„Přesto věříme, že celková globální situace a její dopady se postupně uklidní. Hodně se to bude patrně odvíjet opět podle vývoje podzimní situace s pandemií Covid19,“ dodává obchodní ředitel Tomáš Emmer.

**Plánovaná struktura tržeb MOTORPAL a.s. v roce 2021 do jednotlivých zemí**



- Rusko + Bělorusko
- Německo
- Česká Republika
- Evropa ostatní
- Čína
- Indie
- Rakousko
- ostatní

## Obchodní jednání v Číně



Možnost osobních jednání se zákazníky byla v posledních dvou letech kvůli pandemii velmi omezená. Na jednom z mála z nich se zástupci MOTORPAL a.s., konkrétně třetí zleva Ing. Petr Indra zodpovědný za čínské zákazníky, vedle něj obchodní ředitel Ing. Tomáš Emmer, čtvrtá zprava Lisa Xu, která pomáhá MOTORPALU na trhu v Číně a vedle stojící Ing. Karel Báča z úseku kvality, setkali se zástupci China National Heavy Duty Trucks sídlící ve městě Chongqing.



# Investice do nových strojů a modernizace strojního vybavení pokračují

Během posledních 5 let MOTORPAL výrazně obměnil svůj strojový park. Kromě nákupu nových došlo i k modernizaci stávajících strojů. Firma tak díky tomu zvýšila produktivitu práce a dokáže již optimálně využívat své výrobní kapacity. „Jenom za poslední dva roky jsme do této oblasti investovali 39 milionů korun. Jak je patrné z přehledu a představení některých zařízení pořízených od roku 2019, zkrátily se výrobní časy, zvedla se kvalita nebo eliminovaly dopady na životní prostředí,“ říká ředitel výrobní technologie Ing. Milan Vančata.



## Horizontální obráběcí centrum DMG MORI NHX 4000

*Pořízeno pro závod v Jihlavě v roce 2019,  
cena 8,5 mil. Kč*

Bylo pořízeno jako náhrada obráběcích center CW500 a CW630 původně pořízených v 90. letech min. století. Používá se především pro obrábění odlitků těles dopravních čerpadel, těles vstřikovačů a odlitků závaží. Zavedení stroje znamenalo kompletní změnu technologie vyráběných dílů a výsledkem je zkrácení výrobních časů díky sloučení několika operací do jedné, zrychlení průběžné doby výroby a eliminace starých a poruchových jednoúčelových strojů.



## Horizontální obráběcí centrum DMG MORI NHX 4000

*Pořízeno pro závod v Jemnici v roce 2019,  
cena 8,0 mil. Kč*

Na nový stroj byla převedena výroba regulačních tyčí a těles zvedáků. Pro oba díly byly pořízeny vícenásobné hydraulické upínače, které umožňují rychlé upnutí mnoha dílů najednou. Oproti stávající výrobě na zastaralých jednoúčelových strojích se zde jedná o výrazný technologický pokrok, mimo jiné obrábíme zvedáky po kalení za tvrda. Odladění nové technologie trvalo několik měsíců, ale ve výsledku došlo ke zvýšení kvality vyráběných dílů a významnému snížení výrobních časů.



## Nýtovací stroj Baltec RN 281

### Zavedeno v roce 2020 v Jemnici

Pořízením tohoto stroje a zavedením radiálního nýtování bylo možno nahradit stávající technologii kapilárního pájení, která byla energeticky velice náročná a nákladná. Zavedením nýtování došlo k takovému snížení nákladové ceny, že návratnost investice byla 8 měsíců. Zároveň se zkrátila průběžná doba výroby.

## Soustruh DOOSAN PUMA TT1800SY

### Pořízeno pro závod v Jemnici v roce 2020, cena 3,7 mil. Kč

Jedná se o přírubový soustruh s hlavním vřetenem a protivřetenem, stroj je navíc vybaven možností poháněných nástrojů a Y osou. To umožňuje obrábět díly z obou stran na jednu operaci a díky poháněným nástrojům můžeme provádět i mimoosé obrábění jako vrtání, frézování a závitování. To umožňuje komplexní obrobení dílů v jedné operaci, přičemž v porovnání s původní technologií, dojde ke sloučení několika operací do jedné a tím k úspoře výrobních nákladů. To se nám plně potvrzuje na dílech náboj spojky, které na tento stroj převádíme.



## Zkušební stanice pro kontrolu těsnosti vstřikovačů za sucha

### Zavedeno v roce 2020 v Jihlavě

Zařízení slouží pro zkoušku těsnosti vstřikovačů, která se provádí vzduchem – tzv. za sucha. Současně se zavedením této stanice došlo k radikální změně způsobu montáže vstřikovačů. Dosud se prováděla montáž tzv. za mokra, což je fyzicky náročnější a při zkoušení je nutné použití technického benzínu a Divinolu, přičemž se tyto látky musí následně likvidovat. Zavedení nové testovací stanice a montáže za sucha představuje přechod na modernější technologii výroby, zároveň dojde ke snížení spotřeby ropných látek a tím ke snížení nákladů a neopomenutelným přínosem je i eliminace vlivu ropných látek na životní a pracovní prostředí.



# „Budoucnosti se nebojte!“



**Někdejší nejvyšší šéf firmy i její bývalý spolumajitel Ing. Antonín Polícar MOTORPALU a jeho zaměstnancům věří a drží jim palce do dalších let.**

V době, kdy někdejší „lodivod“ Motorpalu do firmy nastupoval, nijak zvlášť nepřemýšlel o tom, že by tu chtěl strávit více jak 40 let profesního života. „Byl jsem na vojně v Dukle, hrál za ni basket a říkal si, jestli budu pokračovat ve sportovní kariéře, nebo si zkusím něco jiného,“ vzpomíná A. Polícar. V tomto rozpoložení 1. října 1969 prošel rodák z nedaleké Třeště poprvé branou fabriky ve Starých Horách, kam mimochodem chodí dodnes. Zdraví se tu s řadou svých někdejších kolegů a stále současných zaměstnanců firmy, kteří ho zjevně rádi vidí, jak měl možnost během rozhovoru v prostorách společnosti poznat i autor textu.

Všem současným i budoucím Motorpalákům pak letos 75letý Antonín Polícar při příležitosti stejné kulatého výročí společnosti vzkazuje: „Nebojte se budoucnosti. Věřím, že MOTORPAL

díky vylepšení svého mechanického vstřikování s využitím nového elektronického regulátoru – aktuátoru, jehož konstrukce je patentována, uspěje. Elektronická regulace parametrů vstřikování dle stavu motoru a jeho zatížení je pro zákazníky výrazným kvalitativním posunem, i když je částečně limitována protichůdnými požadavky na emise. Toto řešení se svými výhodami na specifických trzích je budoucností MOTORPALU.“ Jedním dechem ale dodává, že by se mělo zároveň myslet i na rozšíření stávajícího výrobního portfolia. „Pravda, stojí to hodně peněz a spoustu úsilí, ne vždy to i přes snahu vyjde, ale přemýšlet by se o tom mělo,“ uvažuje, ale s tím, že jde jen o jeho názor, který nikomu nevnučuje.

***Vaše víra v budoucnost MOTORPALU je zjevně pevná, přes všechny jeho peripetie i třeba zelené úděly se zaváděním elektromotorů do automobilového průmyslu i jinak. Je utopii předpokládat, že stavební, zemědělské a jiné stroje, pro něž MOTORPAL dodává, budou mít taky brzy elektromotor? Vždyť to by asi nikdo nezapltil....***

Je to složitější a na obsáhlejší debatu. Určitě je potřeba vnímat společenský pohled na tuto problematiku, ale MOTORPAL není na trhu osobních automobilů, a také udělal obrovský pokrok na zdokonalení řadových čerpadel. To, že jsme u jejich výroby zůstali, když ostatní od mechanického vstřikování řadovými čerpadly přešli ke Common-Railu, nám umožnilo zvyšovat jeho technické parametry. Dnes se osobně domnívám, že MOTORPAL vlastní nejpokrokovější konstrukční řešení řadového čerpadla. A toto je bezesporu naše zjevná výhoda.

***Když se ohlédnete za svojí celoživotní érou zde, na co ještě ohledně vývoje jiných novinek rád vzpomenete?***

Na zrod a postupný vývoj dodávek pro MMZ a DEUTZ. Dalším zajímavým projektem pak byla realizace nového provozu tepelného zpracování v nové hale trysek, který ve své době byl nejmodernějším v rámci celé republiky. Třeba spolupráce s Deutzem na jednoválcových čerpadlech PC1M programu 2011 vznikla tak trochu náhodou. MOTORPAL již do Deutzu dodával řadová čerpadla programu 914, když jsme se na konferenci ve Stuttgartu sešli náhodně o přestávce při kávě u stolku s jeho zástupci a hovořili o možné další spolupráci. Vysvětlovali jsme taky tehdejší stav po ukončení společného podniku s firmou Bosch. Následně jsme pak byli pozváni na jednání, kde nám byl

ještě s konstruktérem Procházkou představen nový motor a stanovisko Deutz tehdy znělo: „Zkuste navrhnout řešení a když se nám to bude líbit, budeme pokračovat dál“.

**Zjevně se to MOTORPALU podařilo, vždyť jméno Deutz vidáme v zákaznických knihách dodnes.**

Měli jsme na to v konstrukci jenom tři týdny, ale povedlo se. První výrobní program 914 byl zahájen v roce 2002. U navazujícího výrobního programu 2011, který začínal v roce 2003, šlo pak o jeden z mála, který převýšil náběhovou výrobní křivku. Tak tak se někdy stíhalo vyrábět množství požadované Deutzem. Už v roce 2007 jsme měli vyroben 1 milion těchto jednoválcových čerpadel. To byly krásné časy.

**Zkušenost v již zmíněném společném podniku s Boschem netrvala dlouho (1992 – 1996, pozn. redakce) a MOTORPAL po několika letech svůj menšinový podíl odprodal. Jak se na to s odstupem let díváte Vy?**

Názory na výhodnost tohoto krátkého spojení jsou samozřejmě různé. Nicméně bych řekl, že duch firemní kultury Bosche, který už tenkrát byl světově renomovanou firmou se zaběhlým systémem řízení, nám v těch přelomových letech po sametové revoluci pomohl. Byl jsem v týmu 7 lidí, kteří vše dojednávali, a mohl jsem v továrnách Bosche nahlížet hodně pod pokličku, což nám myslím přetváření MOTORPALU hodně usnadnilo. Málokdo si to možná dnes už pamatuje, ale ten rozdíl mezi námi a jimi byl propastný. Od strojního vybavení, kde mimochodem MOTORPAL do současnosti udělal velký progres, až po veškerý postup procesem od nákupu k expedici, a i další věci. Vybavuju si pak ještě ve spojitosti s tím jednu věc.

**Povídejte.**

Jel jsem do Bamberku přebírat část výroby vstřikovačů úplně sám. Proti mně zasedla snad desítka německých kolegů, každý z nich byl zodpovědný za svoji úzce vymezenou činnost a já s nimi diskutoval vše. Od vstupního materiálu, kontroly, technologie, výroby atd. Byli strašně překvapeni, jakou šíři zvládám. Na tom chci ukázat, jakou máme stále my Češi, a pořád i tady lidi v MOTORPALU, výhodu, třeba oproti úzce orientovaným Němcům. Měli bychom si více věřit.

**Tím se vlastně oklikou dostáváme k tomu, že jste profesní zkušenosti v MOTORPALU sbíral na různých pozicích a hodně se tak naučil.**

Začínal jsem v konstrukci pod šéfkonstruktérem Ing. Štefanem a jako první úkol jsem dostal vymyslet nové čerpadlo velikosti „M“ v konstrukčním provedení do „vé“. To mi hodně dalo, dostal jsem se vlastně při vývoji „pod kůži“ čerpadla. Pak mi dal šéf výroby nabídku, abych šel mistrovat do dílny tepelného zpracování, a tak jsem postupně přešel dělat mistra do kalírny. Potom jsem začal při zaměstnání studovat vysokou školu a po jejím dokončení mě přeřadili do metalurgické laboratoře. Následně jsem šéfoval podnikové metalurgii a technické přípravě výroby. Posléze jsem se stal technickým náměstkem a měl pod sebou jak konstrukci a vývoj výrobků, tak technologii, její vývoj a metalurgii.



**Patřil jste v určitém období i do skupiny spoluvlastníků firmy (1996 – 2007, pozn. red.) a vedl ji též jako nejvyšší manažer.**

Na pozici generálního ředitele jsem působil v letech 2004 – 2007 a ve funkci jsem skončil jednak v souvislosti s odprodejem vlastnického podílu jiným majitelům, a taky po operaci druhého kolene. Získal jsem potom čestnou funkci prezidenta firmy. O dění v MOTORPALU se ale zajímám pořád, chodím sem pravidelně a diskutujeme řadu současných témat, jeho osud mi není lhostejný. Vždyť je nám přeci stejně let. Dovolte mi také při této příležitosti poděkovat všem, kteří učili mě, jakož i všem spolupracovníkům za jejich podporu a spolupráci.



## Za 75 let historie firmy tu prožil a odpracoval nevídaných 57



Dělat rozhovor s Ing. Františkem Sysel, firemní legendou, k němuž s obdivem vzhlíží celý MOTORPAL včetně třeba i někdejšího populárního „šéfa“ A. Policara, je sice ctí, jenže to není vůbec jednoduché. Je tak pečlivý a léty naučený, že vám předá kompletně zpracovaný text v parádním rukopise, za nějž by se nestyděl ani kreativci Microsoftu, a pronese: „Vy si z toho určitě něco vyberete. Pojďte, půjdeme se podívat do zkušebny. Mě moc nefotíte, ale tady chlapec mladý šikovný byste mi nafotit mohl.“ Tak si v duchu řeknete, co s tím teď budu dělat. Jestli by nebylo lepší jen přepsat čísla z posledního povídání s ním pro Trysku z května 2017 a všude přidat + 4 roky. No nebylo, a byť si pár dat a vět z původního textu půjčíme, tak František Sysel má pořád k vývoji a zkouškám v MOTORPALu co říci. Do tehdejšího n.p. Motorpal Jihlava nastoupil 2. ledna 1964 po ukončení studia na VUT v Brně a jak sám říká: „Své první zaměstnání jsem si vybírat nemohl, prostě jsem dostal „umístěnku“, jak bylo v té době obvyklé.

Vpravo: prototyp vstřikovacího čerpadla s elektronickým regulátorem z roku 1985.

### ***Jak se od doby, co jsme se neviděli, máte, na čem aktuálně pracujete?***

Pracuji hlavně v dobrém kolektivu a práce je zajímavá. Je jí dost, někdy i více, je i k zamyšlení mimo pracovní dobu. Snad ještě svým spolupracovníkům aktivně pomáhám při návrhu sestavení vstřikovacích souprav pro úspěšné zkoušky vstřikovacích čerpadel na nejrůznějších motorech. Jedná se o značný výkonový rozsah motorů např. 45kW/2200 min<sup>-1</sup> - 4 válec, až po 2320kW/1800 min<sup>-1</sup> - 16 válec.

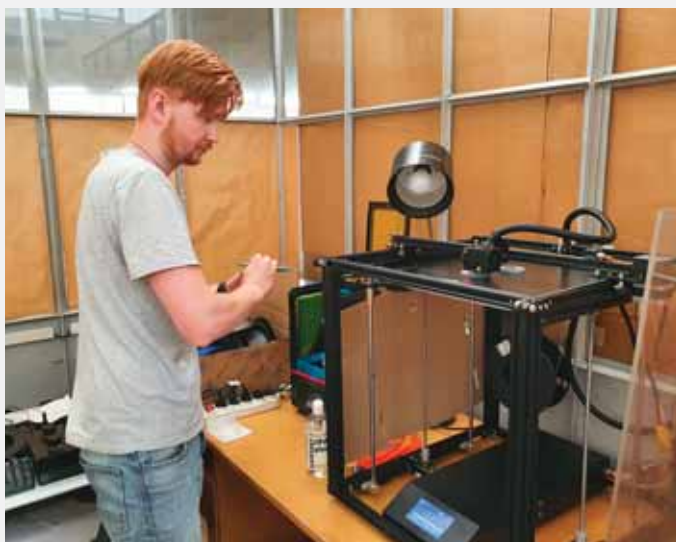
### ***Máte tady nějaké novinky?***

Zkoušíme vstřikovací čerpadlo „Mj“. Vzniklo původně už v roce 2014 nenápadně za výrazné podpory někdejšího generálního ředitele naší firmy Ing. Policara a Ing. Štěpánka z výzkumného a vývojového oddělení ZETOR Brno. V poslední době se zkouší na novém 8válcovém motoru TATRA – 320 kW a 12válcovém motoru stejné značky. Za podpory MPO a ve spolupráci s VUT Brno bylo vyvinuto v letech 2018-20 ještě velice další vstřikovací čerpadlo označené jako PV.L.. Tím se vyplní mezera v možnostech pokrytí výkonových parametrů vstřikovacími čerpadly (viz obrázek, pozn. red).

### ***Ve svých podkladech pro naše povídání máte hlavně pasáž věnovanou elektronickému regulátoru, tj. aktuátoru, příslušným snímačům a elektronické jednotce (ECU) s programovým vybavením. Povězte nám o něm více.***

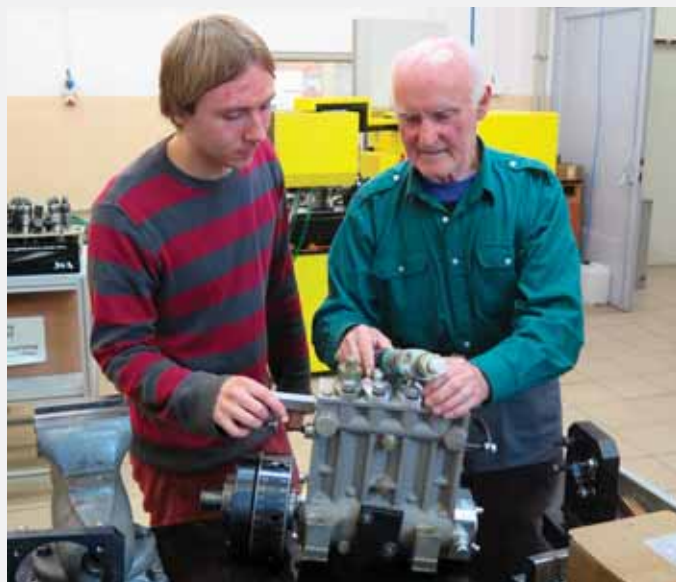
O elektronický regulátor jsme se v MOTORPALU pokoušeli již cca v roce 1985. Tehdejší 8bitový procesor, robustní snímače, konektory atd. však nemohly z dnešního pohledu být zárukou spolehlivé práce vstřikovacího čerpadla s takovým elektronickým regulátorem na motoru. Zkoušeli jsme ho tehdy na Zetoru – 74 kW/2200 min<sup>-1</sup>.





**Hodně dlouhá cesta do období let 2014 – 2021, kdy byl dokončen vývoj vstříkovacího čerpadla „Mj“ s novým aktuátorem i novou ECU s rychlým 32 bitovým procesorem.**

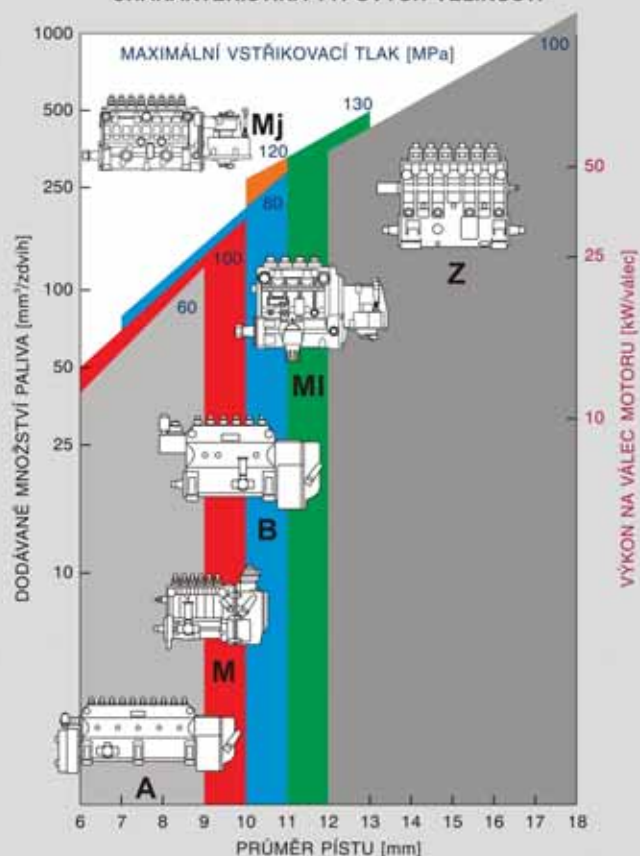
To ano. Bez tohoto úspěšného vývoje bychom jen těžko dosahovali vyšších, velmi přísných, exhačních stupňů na motorech STAGE 4, 5. Díky využití nejrůznějších snímačů pro sledování stavu a chodu motoru (např. snímač otáček, teploty motoru, teploty a tlaku nasávaného vzduchu atd.) pak ECU pro splnění právě přísných exhačních kritérií umožňuje i nastavit a sledovat pracovní stavy aftreatmentů. Dosahováním i velmi vysokých vstříkovacích tlaků (1250 – 1300 bar) je potom možné zajistit požadovaná kritéria na některých motorech i s klasickými vstříkovacími systémy vybavenými novými aktuátory a ECU.



**Moc děkuju za edukaci. Měl bych k Vám na závěr jednu prosbu. Kdo jiný by měl MOTORPALU popřát k významnému jubileu, než jeho nejdéle sloužící zaměstnanec. Ujmete se toho prosím?**

**75. výročí založení MOTORPALU je významný časový úsek pro celý pracovní kolektiv firmy. Zavzpomínejme, popřejme si všechno dobré, úspěchy v práci i naplnění našich představ. Mladým pak také mnoho radosti, elánu a úsměvů, které všichni potřebujeme. Všem Vám díky za spolupráci.**

**CHARAKTERISTIKA TYPOVÝCH VELIKOSTÍ**



## Lákalo mě, že se v MOTORPALU dostanu ihned po absolvování školy k pořádné a zodpovědné práci



Trochu jiný příběh má se svým příchodem do MOTORPALU spojen Bc. Lenka Chalupová. Byla předně hrozně ráda, že tady místo sehnala, protože tehdy podle ní panovala na zdejším pracovním trhu docela nouze. Dnes už senior nákupčí sem nastoupila jako absolventka ekonomiky na Vysoké škole polytechnické v Jihlavě před 6 lety 1. září 2015 a v lednu 2016 byla vyhlášena insolvence s reorganizací. „Já se tady teprve rozkoukávala a přišla taková velká věc, nikdo se s ní dříve nesetkal, byla jsem čerstvě po škole, bez zkušeností. Bylo to hodně náročné. Volali nám dodavatelé, jak to všechno bude. Ale když se za tím dnes ohlednu, tak mě osobně, a podle mě i celou firmu, to díky úspěšnému zvládnutí celé situace, nakonec posílilo.“

### **Tak to byl tedy prubířský kámen, po půlročním působení vysvětlovat dodavatelům takové zásadní věci.**

Pamatuji se, že vedení firmy nám v tom pomáhalo, ale my byli první na ráně, na kom si dodavatelé kolikrát vylili zlost, protože přišli o peníze. Většina z nich to ale brala racionálně. Věděli, že když budeme pokračovat, udrží si

stálého zákazníka a budou mít zajištěn příjem do budoucna. Pro mě osobně šlo o obrovskou zkušenost využitelnou v další práci, která se nikde neučí, tu musíte zažít.

### **Co Vás ještě před lety oslovilo, proč jste se rozhodla jít pracovat do MOTORPALU?**

Já jsem tady byla během studia vysoké školy na praxi. Zpracovávala jsem tady bakalářskou práci v oddělení nákupu a konzultanta mi dělal můj současný nadřízený. A taky jsem o MOTORPALU věděla od sestry, která tady dříve pracovala. Mě samotnou potom velmi lákalo, že tady byla možnost dostat se hned k pořádné práci, byť jsem bez praxe.

### **A vybavujete si, co jste dostala jako první pracovní úkol?**

Hned jsem začala komunikovat s dodavateli jak z Česka, tak ze zahraničí. Nastupovala jsem po kolegyni, která odcházela na mateřskou a přebírala jsem po ní německy mluvící země. Od počátku bylo patrné, že tady má člověk svoji zodpovědnost, musí si ji uvědomit, protože po vás nikdo nekontroluje každý krok. Toho jsem si velmi cenila. Myslím si, že ne v každé podobně velké firmě vás ihned pustí něco takto důležitého zařizovat, co se přímo dotýká peněz, hospodaření firmy.

### **Na Vaši práci se Vám líbí konkrétně co?**

Považuji za bonus, že člověk každodenně používá cizí jazyk, já konkrétně angličtinu, a jazykově tak nezakrní. Pracovně taky cestujeme do zahraničí, hlavně když musíme například osobně ověřit první dodávky od nových dodavatelů, aby bylo vše v pořádku. Jsem ráda, že se někam podívám, byť teď na to není moc čas a kvůli covidu vlastně ani podmínky.

### **Tak to jsou pěkné pracovní plusy a co třeba jiné zaměstnanecké bonusy, využíváte je?**

Nabídka benefitů tady v MOTORPALU je hodně velká, každý si podle mě vybere to své. Pro mě jsou velkým pozitivem vstupenky na hokej, jsem fanyнка Dukly. Jsem tady velmi spokojená i z jiných důvodů. Máme dobrý kolektiv a atmosféra v MOTORPALU mi přijde taková příjemně rodinná a jsou tu i fajn lidi. Taky oceňuju, že lidé z vrcholového vedení chodí za námi, a i do výroby. Ptají se, jak se nám daří, popřejí nám třeba před Vánoci osobně hezké svátky, to mi přijde sympatické. Někdo to může vidět jinak, ale mně to takto vyhovuje.

# Dobří obráběči se vracejí

Doufám, že Martin Klimeš i ostatní v MOTORPALU odpustí nádech titulku uvozující rozhovor s ním. Je tak trochu vypůjčený z filmu autorské dvojice Pecháček/Klein (mj. hlavně Básníci....) s Milanem Křázkem v hlavní roli a není myšlen v tomto případně pejorativně, právě naopak. Obráběč kovů M. Klimeš, jinak také absolvent Střední školy Technické v Jihlavě, obor mechatronika, totiž do MOTORPALU nastoupil hned po škole. Pak si vyzkoušel práci jinde a po 6 letech se sem vrátil zpátky. „Poprvé jsem tu dělal na mašině, co stojí kousek vedle, na Mikronu. Nastupoval jsem poprvé do MOTORPALU i díky strýci, který tu tehdy pracoval. Pak jsem se tady dostal do stavu, že už jsem své práci, stroji, na němž jsem pracoval, neměl co dát, tak jsem odešel a udělal si pětiletku bokem jinde.

**A jak se, tak nějak, přihodí, že si člověk najednou řekne, já chci zpátky tam, kde jsem pracovně začínal?**

Po svém odchodu jsem stejně pracoval ve strojírenství, v úplně stejném oboru. Jenže v MOTORPALU jsem se znal se spoustu lidí a kamarádů, s kterými jsme se stále vídali, s někým více s jiným méně. Najednou pak přišel ten můj tradiční impuls jako poprvé tady. Dal jsem výpověď a rozhodoval se, kam půjdu. Zjistil jsem, že podmínky v MOTORPALU jsou o dost lepší, než když jsem odcházel a bylo rozhodnuto.

**Vrátil jste se sem na jaké pracoviště?**

Součástí mého návrtu byl i příslib od firmy, že budu pracovat na stroji (obráběcím centru, pozn. red.) Traub, kde jsem viděl pro sebe další profesní posun a novou výzvu. Proč to nepřiznat, i to byl hlavní důvod, proč jsem se vrátil.

**Jsou pro vás důležité vztahy s kolegy na pracovišti? Atmosféra ve firmě, řada lidí si postěžuje na klima v českých pobočkách nadnárodních firem, ne že by bylo úplně špatné, ale vadí jim.**

Je pravda, že pro mě jsou prostředí a lidé, kde dělám, hodně důležití. Jsem hodně kontaktní člověk. Někde se taky lidé hodně mění. Tady tolik ne, třeba sice změní pozici, ale vídáme se stále. Mě sem táhlo i to, že jsem znal, jaké to tu bylo dříve, věděl jsem, do čeho jdu.

**Vy jste kromě dvou štací zde, pracoval i jinde, takže asi bez růžových brýlí vnímáte, jaké je povědomí o MOTORPALU v Jihlavě a okolí?**

Všichni podle mě ví, když se řekne MOTORPAL, co se tady vyrábí, to myslím je nejpodstatnější.



**Co zaměstnanecké benefity, využíváte je?**

Abych pravdu řekl, tak před šesti lety jsem je znal všechny dopodrobna, i je občas využíval. Teď vím, že jsou vypsány na nástěnce, ale jak se člověk asi věkem mění, tak po nich výrazně netoužím. Pro mě je největší benefit, že mám zaměstnání přímo v Jihlavě, dostanu se sem rychle MHD, v létě na kole. Pro mě je nejpodstatnější, že nemusím dojíždět hodinu a více autem nebo autobusem.

**Čeho si ve své práci v MOTORPALU nejvíce ceníte?**

Hodně si cením toho, když jsem tu byl poprvé, že jsem dostal příležitost dělat na Mikronu hned od chvíle, co ho přivezli, usadili, seřizovali, mohl jsem komunikovat ze servisáky atd. A nyní mohu dělat na Traubovi, což jsou oboje top mašiny v MOTORPALU, tak to je pro mě nejvíc. Moc si cením, že jsem na nich mohl dělat.

**A kdybyste měl lákat někoho do MOTORPALU, aby sem šel pracovat, co byste mu řekl, proč sem má jít?**

Zeptal bych se - proč to vlastně nezkusíš? Dneska už má všechno, co potřebuješ, vyplatí se sem jít.

# Jsem tu velmi spokojen



Třidvacetiletý Filip Milfait patří, narozdíl od zde taky představených matadorů, kteří se nadneseně řečeno přetahují o post nejdéle sloužícího či nejuvěrnějšího zaměstnance firmy, k úplným nováčkům v MOTORPAL a.s. „Nastoupil jsem jako IT specialista administrátor letos v únoru. Hledal jsem hlavně něco v Jihlavě, protože jako vysokoškolák bych chtěl tady pokračovat ve studiu při práci dálkově.“

## **Znal jste před tím MOTORPAL, věděl jste o něm něco?**

Můj děda tu pracoval, ještě když byl pobočný závod v Havlíčkově Brodě. Beru to tedy jako pokračující rodinnou tradici.

## **Co Vás sem přilákalo, jaký byl ten hlavní důvod, vždyť určitě jste se rozhlížel i jinde?**

Jasně, že jsem měl i jiné možnosti, mě ale oslovila nabídka této firmy, tak jsem se rozhodl ji chytnout, jak se říká, za pačesy. Zaujal mě inzerát na firemním facebooku a díky němu jsem se rozhodl právě pro MOTORPAL. Chci tu určitě růst znalostně i profesně. Rád bych tu zůstal i po absolvování vysoké školy, líbí se mi tu i proto, že mám zázemí v Jihlavě, kam jsem se přestěhoval.

## **Pracoval jste před příchodem sem i jinde?**

Jenom na brigádě jako středoškolák, takže toto je moje první opravdická pracovní zkušenost.

## **Náplň práce IT specialisty administrátora spočívá především v čem?**

Mám na starosti práci koncových uživatelů IT majetku, laicky řečeno, když se přihodí nějaký problém, tak ho co nejrychleji vyřešit včetně spravování firemní sítě. Dávám pozor, aby vše v rámci IT fungovalo tak, jak má. Mám taky na starosti firemní facebook, o nějž se starám, někdy i pořizuju fotky. Teď jsme sem kupříkladu právě k 75. výročí od založení naší firmy umisťovaly fotografie a fragmenty z historie MOTORPALU. Do budoucna taky přemýšlíme o možnosti umisťovat sem i firemní videa.

## **Hackerské útoky tady asi jako nedávno v některých českých nemocnicích asi nehrozí, nebo se pletu? Máte to tu hodně hektické?**

Ne nic takového, byť člověk nikdy neví, co může přijít. Už jsem tu zažil pár situací, když se něco pokazilo a nevěděl jsem, kam dříve skočit, ale pracovní tempo tady mě vyhovuje. Většinou mám pracovní dobu od 7 do 15 hodin, což má pro mne svoje výhody.

## **Víte o nějakých firemních benefitech a využíváte je? Je to srovnatelná nabídka s jinými jihlavskými společnostmi?**

Koukal jsem se ně, už když jsem hledal, kam bych nastoupil. Tady nabízeli možnost firemního notebooku i mobilu, což je pro mladé lidi jako já velké plus, když si nemusí pořizovat vlastní. Chci využívat i multikartu a na ní nabízené sportovní aktivity, fitka, cvičení nebo masáže, což hlavně na jaře ještě kvůli lockdownu možné vůbec nebylo. Když to shrnu, za těch několik měsíců od února jsem tu velmi spokojen.



## Vždycky jsem tu hlavně dělal zajímavou práci

František Nosek má svoji profesní dráhu v MOTORPALU spojenou v číslovkách se dvěma koncovými jedničkami a jednou nulou. Po rozkrytí číselné křížovky to znamená – v 21 letech tu v roce 1971 jako revolverář (soustružník) na lince 114 v tehdejší právě zaváděné speciální (vojenské) výrobě začínal, takže letos v listopadu to bude přesně 50 let, co je zaměstnancem této firmy. Prostě doslova a do písmene živý inventář. A byť někteří jeho kolegové jsou zde ještě o něco déle, je jeho firemní věrnost (stejně jako jejich) jedné jediné značce obdivuhodná. Přitom tomu tak nemuselo být, protože při jedné z restrukturalizací a s tím spojeným snižováním stavů po roce 1989 dostal výpověď, ale jelikož je opravdovým firemním srdcařem, nenechal to jen tak být. „Ohlásil jsem se u tehdejšího výrobního ředitele Drvoty, zavřeli jsme se u něj v kanceláři a vše si dlouhé hodiny vysvětlovali. Nakonec jsem zůstal, a i když jsem měl v průběhu času řadu nabídek i od blízké konkurence a někdy to nebylo a ani občas teď není jednoduché, jsem za to rád.“

***Za 50 let jste v MOTORPALU asi prošel řadou dalších pracovišť? Nepředpokládám, že byste už kvůli tomu, že speciální výroba po sametové revoluci skončila, začal a neustále byl na jednom a tom samém.***

Z mechaniky, kde jsem působil jako revolverář, jsem přešel na frézu, tam jsem dělal 5 let a dodělal jsem si i výuční list v motorpaláckém učilišti. Zhruba po 10 letech jsem nastoupil jako směnový mistr napůl s plánovačem, kde jsem působil zhruba 11 let, vše to bylo v rámci vojenské výroby.

***Po jejím zrušení, výpovědi a jejím stažení jste pokračoval kde?***

Převáděla se sem výroba učiliště (začleněná pod Magem - generální opravnou, pozn. red.) a já jsem se stal dispečerem materiálu a kooperací, k čemuž mi pak přibyly další dvě pozice, které jsem vykonával najednou. Tam jsem nakonec dělal poslední 2 roky vrchního mistra a měl pod sebou 17 lidí. Vyráběli jsme stanice, zkoušečky, nářadí ve speciálních kufrech, jenže tato výroba se zase utlumila.

***Takže jste přidal další nový příběh spojený s výrobou v MOTORPALU.***

Nějak to samo vyplynulo, když přišly nové brusky a začala se vyrábět hydraulická zvedátka pro Mladou Boleslav (Škodu Auto, pozn. red.). Svého času se jich vyrábělo velké množství, stejně jako trysek, ale krátce po roce 2000 to skončilo



a já přešel na brusky „bé čtyřcítky“, které brousí trysky jako poslední operace na hotovo a od té doby jsem 20 let tam. Od roku 2012 mám pak důchodový věk.

## Vždycky jsem tu hlavně dělal zajímavou práci

**Předpokládám, že jste tu i v důchodu zůstal hlavně kvůli zájmu ze strany firmy. Šikovní lidé, kteří umí obsluhovat náročné stroje, těch moc není.**

Je to tak, na těchto bruskách se člověk zaučuje roky, já sám jsem zaučoval 11 lidí, posledního letos na jaře. My jsme tady taky sehraná dvojka se seřizovačem Kamilem Götthansem, který tu na bruskách byl ještě o rok dříve než já.

**Letos 2. listopadu to bude přesně 50 let, co pracujete pro MOTORPAL. Vzpomenete na nějaký nejsilnější příběh, co Vám utkvěl v paměti?**

Vždycky jsem tu hlavně dělal zajímavou práci. Vzpomínám na své začátky ve speciální výrobě, kde byl obzvláště velký důraz kladen na pořádek

a enormní přesnost výroby, vojenské přejímky nám nic neodpustily.

**Čemu jste se během tak dlouhé profesní dráhy v MOTORPALU věnoval ve volném čase? Kde jste nabíjel baterky?**

Mám rodinu, manželku, tři děti a čtyři krásná vnoučata, rád pracuju na zahradě a pak mám ještě další záprah. Dělán předsedu volejbalového oddílu v Bedřichově už 40 let a k tomu trénuju všechny kategorie děvčat od přípravy po ligu juniorek.

**A dělají Vám radost?**

Náš oddíl vychoval už hodně reprezentantek, momentálně jsou v národním týmu tři naše děvčata. Třeba na mistrovství Evropy kadetek v Maďarsku hrála nedávno Julie Bažó.

## Kde jsme pomohli a pomáháme

Charitativní a sponzorské aktivity MOTORPAL a.s. jsou zaměřeny především na sídelní město a region Vysočiny. „Snažíme se v oblasti pomáhat v rámci našich firemních možností, nebýt lhostejní ke svému okolí, a když to jen trochu jde, podat pomocnou ruku. Nejde vždy jen o finanční příspěvky,“ říká k tomu personální ředitelka Pavla Janoušová. MOTORPAL např. podporuje Jihlavský spolek neslyšících (řada z nich ve firmě pracuje), dále Střední školu průmyslovou technickou a automobilní v Jihlavě. Opakovaně pak buď přímo sponzorsky, nebo též jako partner sbírek podpořil Oblastní charitu Jihlava a Oblastní charitu Třebíč (závod v Jemnici) zaměřené na podporu péče o dlouhodobě nemocné včetně např. nákupu zdravotního materiálu apod.



MOTORPAL také pravidelně podporuje akci Koláč pro Bárku v Jihlavě nebo Koláč pro hospic sv. Zdislavy v Třebíči. Peníze ze zakoupených koláčů pomáhají nevládně nebo dlouhodobě nemocným.

## Přehled benefitů

**Alexandria CK**, Komenského 31, Jihlava, sleva na zájezdy **6 – 14%**  
**Auto Vysočina**, Žižkova 109, Jihlava, sleva na nákup automobilů **6 – 12%**  
**AUTOGAR**, Sokolovská 132, Jihlava, sleva až **20% na služby**  
**AKUSERVIS Cakl**, Pávovská 14a, Jihlava, sleva **15% na vybrané služby**  
**Car Mechanic Guys**, Znojemská 82, Jihlava, sleva **10% na servis, opravy**  
**CENTROSTAV**, Na Dolech 7, Jihlava, sleva **min. 5% na zboží**  
**CK RÁJ**, (www.rekreacenachate.cz), sleva na týdenní pobyty **5%**  
**Dům Barev**, Romana Havelky 4, Jihlava, sleva **10% na nákup zboží**  
**ELPE**, Na Bělidle 5a, Jihlava, sleva **10% na produkty firmy**  
**Hotel Horizont**, Pec pod Sněžkou, sleva na ubytování **15%**  
**Hotel Port**, Máchovo Jezero, sleva na ubytování **15%**  
**fi. KOLÁČEK**, Romana Havelky 9, Jihlava, sleva na nákup zboží **20% – 40%**  
**HT extra**, Znojemská 100, Jihlava, sleva **5% – 9% na nákup zboží**  
**LOGOPEDIE**, Mgr. Libuše Herálecká, Matky Boží 1, Jihlava, sleva na lekce  
**M-SOFT**, Jana Masaryka 12, Jihlava, sleva **5% z cen uvedených na e-shopu**  
**mp KOUPELNY**, Na Hranici 4337/12, Jihlava, sleva **10% na nákup zboží**  
**Masáže Pavla Fuková**, Kosmákova 21, Jihlava, sleva **5%**  
**Sportovní a rekondiční masáže Petr Šilhán**, Jiráskova 69, Jihlava, sleva **10% na služby**  
**ONYX**, Masarykovo Náměstí 51, Jihlava, sleva **10% na zboží**  
**PETEX**, U Pivovaru 13, Jihlava, sleva **10% na sortiment**  
 (nevztahuje se na myslivecké prodejny na střelivo, zbraně, puškohledy, dalekohledy).  
**SONEPAR**, Heroltická 19, Jihlava, sleva **20% na produkty firmy**  
**ŠKODA AUTO**, Máca s.r.o., slevy na nákup automobilů zn. Škoda **10-15%**  
**TAGAMA**, Náměstí T.G.Masaryka, Třešť, sleva **10% na kadeřnické služby**  
**UNI HOBBY**, Vrchlického 63, Jihlava, slevové vouchery za nákupy  
**VÝVOJ Třešť**, Franze Kafky 341/13, Třešť, sleva **5% na nákup oděvů**



BLIŽŠÍ INFO O NABÍZENÝCH SLEVÁCH POSKYTNEME NA PERSONÁLNÍM ÚSEKU

## MOTORPAL opět partnerem Dukly Jihlava

Těšíte se na novou sezonu? Mrzí Vás, že jste v loňském roce neviděli parádní jihlavské tažení přímo v ochozech stadionu? Nyní můžete být při tom.

I pro tuto sezonu jsem pro Vás zajistili permanentky, které si můžete vyzvednout na personálním oddělení jednotlivých lokalit.

Bližší informace a rozpis jednotlivých zápasů jsou k dispozici rovněž na personálním oddělení, popř. na webových stránkách [www.hcdukla.cz](http://www.hcdukla.cz)





# JISTOTA STABILNÍ PRÁCE

## Aktuálně přijímáme nové zaměstnance na pozice:

- Provozní elektrikář
- Elektromechanik / elektronik
- Provozní zámečnick
- Kontrolní dělník, strojírenský dělník
- Obráběč kovů, obsluha CNC
- Samostatný kontrolor
- Mistr
- Administrátor informačního systému
- Technolog
- Samostatný vývojový pracovník
- Automechanik
- Technik osobní dopravy



nabíráme  
přímo  
do kmene



nástup  
možný  
ihned



smlouva  
na dobu  
neurčitou



náborový  
příspěvek  
až 30.000,-Kč  
(u vybraných pozic)

### KONTAKT

personalni@motorpal.cz  
567 132 560 / Jihlava  
567 587 330 / Batelov, Jemnice

Motorpal, a.s.  
Humpolecká 313/5  
587 41 Jihlava



aktuální volné pozice najdete na:  
[www.motorpal.cz](http://www.motorpal.cz)



## TRYSKA

TRYSKA – bulletin pro zaměstnance společnosti MOTORPAL, a. s.  
Příprava: Svengali Communications Karel Samec  
Grafické zpracování: Atelier G – ak. mal. Jaroslav Novotný  
Tisk: Jiprint s. r. o.  
Novinová sazba povolena MK ev. č. E 12084 ze dne 23. 5. 2001.