

# Svíčkový král

Podle současných trendů ve vývoji motorů je svíčka jedním z nejnáročnějších komponentů v autě, říká majitel společnosti Brisk Tábor

Jestliže si chcete dojednat po telefonu schůzku s majitelem společnosti Brisk Tábor, je velká pravděpodobnost, že jej zastihnete, jak na traktor seká zahradu. „Mám dva ridery Husqvarna a jeden hektar na sekání trávy, je to vynikající relaxace,“ tvrdí Mojmír Čapka. Majitel společnosti Brisk Tábor, která vyrábí zapalovací svíčky, nezapře svoji slabost pro všechno s motorem. „Traktor je neskutečně silný, a čtyřkolka. Mám sice člověka, který se mi stará o zahradu, ten ale má svůj klasický traktor, na ty moje nesmí ani sáhnout,“ dodává s úsměvem Čapka.

**e Vyrábíte zapalovací svíčky, co je na nich tak zajímavého a revolučního? Vždyť v zásadě stačí, když vezmete pár drátů, elektrodu, vše zalijete do keramického obalu, naložíte do krabice a rozvezete zákazníkům...**

Myslet si něco takového je velký omyl. Kdokoli navštíví firmu, která zapalovací svíčky vyrábí, najednou zjistí, jak sofistikovaný je to obor. Pokud se podíváte na současné trendy ve vývoji motorů, tak svíčka je jeden z nejnáročnějších komponentů v autě. A stále platí, že se špatnou svíčkou se auto nerozjede.

**e V čem je výroba tak náročná?**

Svíčka je malý komponent, který musí snášet v motoru nesmírně náročné prostředí. Zvláště vysoké nároky jsou kladeny hlavně na pevnost keramiky. Svíčka se neustále zmenšuje a keramika musí udržet ohromné napětí, aby například neprobíjel izolátor. Mimochodem, pokud probíjí, je svíčka k ničemu, její elektrody zase musejí vydržet sto tisíc kilometrů v ostrém provozu.

Výroba je nesmírně náročná nejen technologicky, ale i svými vysokými nároky na kvalitu použitého materiálu. I z toho důvodu v dnešní době nevznikají noví výrobci zapalovacích svíček.

**e Proč?**

Ne kvůli tomu, že by nebyl odbyt; naopak. Jenže výroba zapalovacích svíček spojuje dohromady strojařinu, elektrotechniku, elektroniku, keramiku a chemii, tedy řadu věcí, které společně vytvářejí skupinu mnoha

technologických oborů, a ještě k tomu klade velké nároky na odbornost zaměstnanců. Postavit za těchhle podmínek nového výrobce je velmi složité a nákladné.

Dnes mají firmy ve světě spíš tendenci se navzájem propojovat a fúzovat namísto vytváření nových kapacit. Takže odpověď na otázku, jak je náročná výroba svíček - je to jeden z nejkompikovanějších výrobků v automobilu.

**e Podnikat v oboru, kde nevzniká žádná nová konkurence, ale musí být skvělé, nebo ne?**

Výhodou je, že vyrábíme nesmírně sofistikované věci, jak svíčky, tak i snímače. Výrobci ve světě se raději pouštějí do výroby věcí, které jsou technologicky jednodušší a u kterých se investice rychleji vrátí. Nelze ale hovořit o tom, že nemáme konkurenci. Ve světě existuje maximálně deset špičkových výrobců zapalovacích svíček. Podívejte se, kolik je ve světě producentů automobilů, taký jich

**e Takže někdo zavolá do Brisku a řekne, podívejte, nestíháme vyrábět, můžete nám pomoci?**

Ne, pouze říkám, že existuje spolupráce ve značkách. Spolupráce, která se na veřejnosti moc neprezentuje, ale existuje. Některé velké obchodní řetězce prodávají svíčky světově známých značek. Ve skutečnosti je ale vyrábí někdo jiný a firmy je pouze nabízejí na trhu jako svůj vlastní produkt.

**e Jaký je akviziční potenciál Brisku?**

V oboru výroby zapalovacích svíček je to nesmírně komplikované, protože jejich výrobci jsou všechno velmi silné společnosti. Brisk má jistou výhodu, že se specializuje na výrobu svíček, snímačů a technické keramiky, kdežto většina konkurenčních producentů má mnohem rozsáhlejší sortiment. To nese výhody i nevýhody. Velcí konkurenti nejsou tak operativní, což se projevuje v řadě případů. Třeba když máme dodat na konkrétní přání atypický výrobek. Umíme přizpůsobit

Dělat politiku znamená mít strašně malou možnost ovlivňování, je v ní spousta jiných záležitostí než odbornosti a působí zde řada lidí, kteří tady jsou z jiných důvodů, než aby přispívali k rozkvětu České republiky.

nejsou stovky, vzájemně se propojují, kooperují spolu. Těžko lze předpokládat, že by na zelené louce vznikla zcela nová značka nového výrobce automobilu. S ohledem na náročnost to není možné.

**e Kdy si koupíte někoho od konkurence?**

Otázka vzájemných fúzí a prodejí stále existuje. Dnes to ve světě běžně funguje tak, že jsou nabídky a poptávka po spolupráci; dá se říci, že spolupracujeme. Nechci to tu příliš otvírat, ale producenti spolupracují při výrobě určitých typů svíček.

**e Trošku už to zavání kartelem...**

No, vyrábějí se třeba svíčky pod jinou značkou, takže někdo kupuje svíčky, a neví, že jsou z Tábora.

bit svíčku třeba potřebám sportu a podobně. V tom je výhoda naší specializace. A také v tom, že se zabýváme snímači, což jsou senzory, kterými se vybavují všechny automobily bez ohledu na to, zda mají spalovací motor, nebo jsou poháněny elektromotorem.

**e Tím ale asi nenahradíte výrobu svíček, že?**

Jsem přesvědčen, že zapalovací svíčky - a budoucnost to ukáže - tady budou existovat minimálně několik dalších desítek let. Samozřejmě je otázkou, co bude vůbec za dvacet třicet let jezdit na silnicích. Nicméně posílujeme obor snímačů, protože jsem přesvědčený o jeho velké perspektivě. Teď jsou jich v autě desítky, v budoucnu jich budou stovky. Je to nesmírně sofistikovaný výrobek. Snímá určité veličiny o chování jednotlivých »





### MOJMÍR ČAPKA (68)

- Vystudoval Fakultu výrobně ekonomickou VŠE v Praze, po listopadu 1989 zastával post náměstka pro ekonomiku na ministerstvu průmyslu a obchodu.
- V devadesátých letech minulého století pracoval v manažerských pozicích ve firmách Stavostroj a Přerovské strojírny. Od roku 1995 je předsedou představenstva a generálním ředitelem společnosti Brisk Tábor, v roce 2006 ovládl ve firmě sto procent akcií.

» částí v autě a předává je dál, do řídicí jednotky a tak dále. Jen souhrnné náklady na vývoj nového snímače a výstavbu nové výrobní linky se pohybují kolem sta milionu korun. Z 96 procent je to prvovýroba, tedy produkce určená přímo na pás automobilky, snímače rostou, přibývá počet snímání, nároky na bezpečnost, úspornost a podobně.

Jak běží vývoj v automobilovém průmyslu dopředu, tak neustále musíte fungovat ve vývojových kapacitách a já si na tom vážím skutečnosti, že tyhle kapacity jsou ryze české, nepřebíráme odněkud žádné chytrosti, tedy že by nám to někdo přinesl a my to jen smontovali.

#### ☛ Před časem vás začali lákat do politiky. Půjdete?

Příznávám, že jsem byl osloven. Nicméně stojím pevně na zemi a mám rád, když je všechno hmatatelné a můžete ovlivnit situaci, ať v dobrém, nebo i špatném smyslu. Můžete udělat chybu, ale můžete ji i napravit. Dostal jsem se do situace, kdy jsem stoprocentním vlastníkem Brisku, a tak moje rozhodování je okamžitě možné, operativní a přináší výsledky ať tak nebo onak.

V porovnání s tím dělat politiku znamená mít strašně malou možnost ovlivňování, je v ní spousta jiných záležitostí než odbornost a působí zde řada lidí, kteří tady jsou z jiných důvodů, než aby přispívali k rozkvětu České republiky. Takže když to všechno sečteme, je moje rozhodnutí zřejmé.

☛ Když se občas někde potkáme nebo podle toho, jak o vás hovoří další čeští podnikatelé, je jasné, že se rád svým úspěchem v Brisku

chlubíte, užíváte si života. Což asi není vhodná vlastnost politika, že?

Člověk by měl mít radost ze života. Pokud firma funguje, tak by měli mít všichni zaměstnanci dobrý pocit a dobrou obživu. Na druhé straně by měli využívat svůj volný čas a regenerovat.

#### ☛ Vaše nejoblíbenější relaxace je na první pohled viditelná dole na parkovišti...

Dvacet let působím přímo v automobilovém průmyslu. K motorům, respektive autům směřuji od dětských let. Nejdřív jsem měl motocykl Pionýr, tajně jsem jezdil na tátově motorce ČZ 125 a tak dále. Krátce po svatbě

něná, abych si koupil soukromé auto, to znamená, že zaplatím sociální a zdravotní pojištění a pak ještě DPH, i když dnes vlastně pořád platí, že DPH se i od luxusních aut ve firmě odpocítává. Tuhle daňovou výhodu ale nevyužívám. K tomu si samozřejmě sám plátím benzin i na služební cesty. Je to nesmírně drahý koníček.

#### ☛ Jaké je vaše nejoblíbenější auto?

Strašně těžká otázka. Moje nejoblíbenější auto je to, ve kterém momentálně sedím, takže dneska Bentley. Třeba jedna z mých nejoblíbenějších značek je Mercedes model S, který mám mnoho let, je to pětistovka na

Brisk má jistou výhodu, že se specializuje na výrobu svíček, snímačů a technické keramiky, kdežto většina konkurenčních producentů má mnohem rozsáhlejší sortiment.

byla moje první investice do nové škodovky. Pak běžela řada škodovek a dalších autáků až do Brisku. Samozřejmě s tím, jak jsem začal podnikat, rostly moje příjmy a věnoval jsem velkou část peněz na nákup aut.

#### ☛ Kolik máte služebních aut?

Žádné. Všechna auta, která mám, jsem si koupil za svoje vlastní peníze, i když jsem je třeba vydělal v Brisku. Když se o tom s někým bavím, tak mě považuje za blázna, protože si spočítejte, kolikrát je ta koruna zda-

benzin. Výborný vůz. A teď jsem si ještě pořídil nejnovější auto Range Rover Sport Dynamic benzin, pět litrů, osmiválec. A dokonce se můžu ještě pochlubit, že ve svém věku mám motocykl Harley-Davidson, který váží tři sta kilogramů.

Takže to jsou moje radosti, někdo by něco takového považoval za vyhozené peníze, ale je to moje jediná radost, kterou si dělám. Rozhodující je, že Brisk funguje, lidé mají stabilní místa, neodcházejí od nás, takže mi určitě tolerují tuhle úchytku.

**BRISK TÁBOR****Jednička v Rusku****e V Bentley máte svíčky z Brisku?**

Auto je ještě v garanci, nesaám do něj a nechávám v něm, co tam je. Pokud bych ale do auta chtěl dát naše svíčky, vím, že bude fungovat naprosto normálně, motor bude mít stejný výkon jako s těmi „originálními“. Také jsme pochopitelně dodavatelé originálních zapalovacích svíček pro řadu automobilek, dodáváme třeba i pro tuning, kde je používají ty nejvýkonnější vozy, motorky, motokáry a podobně.

**e Když jsme u těch svíček... Jak jsme si dojednávali schůzku, tak jste tvrdil, že Brisk představí úplně novou technologickou bombu.**

Každý zná klasickou zapalovací svíčku se dvěma elektrodami. Postupem času se v automobilech inovuje spousta věcí, zejména motor. Současně s tím se musejí přizpůsobovat vývoji i ostatní komponenty, včetně konstrukce zapalovacích svíček.

Brisk již v devadesátých letech přišel s určitým patentem, který svíčku vlastně povznesl na jinou úroveň. Již tehdy to byla doslova bomba. Byl tu ale jediný problém, že konstrukce této svíčky předpokládala určitou technologii, aby splnila to, co se od ní očekávalo.

To znamená vlastně svíčku, která nemá boční elektrodu. Samozřejmě že se tahle svíčka vyráběla a prodávala, zejména ve sportu. Zájem byl a svíčka byla funkční, ale nicméně jsme v poslední době došli k dalším poznatkům, zejména konstrukčním, které jsou schopny prodloužit životnost takové svíčky a tak dále. Nová svíčka je připravena pro sériovou výrobu a předpokládáme, že s ní letos v létě vstoupíme na trh. Poprvé ji představíme na veletrhu v Moskvě.

**e V čem je ta svíčka tak revoluční?**

Díky své speciální konstrukci a využití inovativních materiálů zvyšuje výkon motoru tím, že dochází k prokazatelně lepšímu spalování, a tak i úspoře paliva. Je tam spousta věcí, které jsou jiné, než má klasická svíčka. Uživatelé se mají skutečně na co těšit. Vše máme otestováno.

**e Stále se hovoří o nástupu alternativních paliv v automobilové dopravě, jako je třeba vo-**

**dík, CNG. Velkou perspektivu prý mají stále elektromobily, ty ale zapalovací svíčku nepoužívají...**

Po planetě jezdí fantastické počty aut a motocyklů. Miliony kusů vozů přicházejí každoročně na trh a vozy stárnou, když to započtete dohromady i se zeměmi, které ještě nemají tak rozvinutý automobilový trh, přemysle, včetně Ruska, které mají ještě daleko k tomu, aby dosáhly průměrného světového počtu vozů na tisíc obyvatel, tak nemáme obavy z toho, že svíčka nemá perspektivu.

**Svíčka se neustále zmenšuje a keramika musí udržet ohromné napětí, aby například neprobíjel izolátor.**

Svíčka má budoucnost, a jak je vidět i vývoj směřuje ke zmenšování motorů, zvyšování výkonu, tlaku v motoru, stále to jde spalovacím směrem a s tím pochopitelně jde i vývoj svíčky. A výhoda je v tom, že je tu i řada jiných uživatelů než jen automobilový průmysl.

**e Někde jsem četl, že dvě třetiny rodinných firem nepřežijí předání z první na druhou generaci majitelů. Už máte tuhle záležitost vyřešenou?**

Mám šest vnoučat, všichni moji tři vnuci hovoří o Brisku jako o jisté věci, že až vyrostou, budou ve firmě pracovat. Ani dcera se synem nepřipouštějí, že by se firma prodala.

Nikdo samozřejmě neví, co se může stát, takže vše beru s nadhledem. Není to ani otázka věku, mezi dodavateli máme jednoho Japonce, kterému je k devadesáti a každý den chodí do práce. I v Evropě jsou majitelé firem, kterým je přes osmdesát let, a práce je udržuje v kondici. Není to o tom, že padne určitý věk a musíte skončit. ●

VADIM FOJTÍK • fojtik@mf.cz

Pokud by exprezident Václav Klaus hledal případ kuponové privatizace středně velké firmy s dobrým koncem, zabralo by mu to asi hodně času. Týdeník Euro našel jednu takovou firmu za něj - výrobce automobilových zapalovacích svíček Brisk Tábor. „Nedávno jsem přebíral v ČNB titul gentlemanská firma roku, byl tam i Tomáš Ježek, který mi říkal, ať uděláme společný rozhovor v televizi, kde budu vystupovat jako pozitivní příklad kuponové privatizace,“ říká majitel Brisku Mojmir Čapka. A s nadsázkou dodává, že by jej Klaus mohl vodit na své přednášky jako živý exponát.

Čapka spolu se svými dvěma společníky získal v rámci společného privatizačního projektu 55 procent akcií v roce 1995, zbytek připadl dikům a investičním fondům. Počátkem devadesátých let nebyla firma zrovna v optimální ekonomické kondici. Společnost tehdy vyráběla v zastaralých provozech osm až deset milionů svíček ročně, většina z nich putovala na tuzemský trh. „Neustále jsme bojovali s investičními fondy, které měly zájem pouze o dividendu, já a moji společníci jsme zase chtěli zisky vracet do modernizace,“ konstatoval Čapka. Koncem devadesátých let začal s postupným vykupováním akcií, od roku 2005 je Čapka stoprocentním akcionářem Brisku.

Firma ročně vyrobí v průměru kolem čtyřiceti milionů svíček, devadesát procent produkce jde na export. Brisk před lety otevřel stejný závod v Rusku a je jasnou jedničkou na tamním trhu. ●

INZERCE A130008326

**NEWPS.CZ**