

*Locomotion Excellence®*

Provozní ředitel  
Jaroslav Pihák  
o výrobě  
a dodavatelských  
řetězcích

5

Engineering buduje  
dlouhodobou  
technickou  
konkurenceschopnost

7

Na vlně retro se  
svezla také první  
vozidla z produkce  
CZ LOKO

8



Andrea Colantoni, předseda představenstva  
CZLOKO Italia, říká:

## Brzy budeme mít téměř čtvrtinu italského trhu. To už bude významné číslo

Letos je to 10 let od založení společnosti CZLOKO Italia. Sídlo a servisní zázemí má v Mantově nedaleko Verony. Od října 2023 je jejím předsedou představenstva Andrea Colantoni. Rodák z Říma, který ale od roku 1998 žije v Praze. Mluví italsky, švédsky, anglicky a česky.

**Na italských kolejích jezdí už více než sto lokomotiv Made in CZ LOKO. Přes šest desítek jsou modernizace, zbytek tvoří zcela nové. Myslíte na to někdy?**

Samozřejmě, je to náš denní chléb. Hlavně se na to dívám ale s údivem, protože nikdo nemohl tušit, jaký úspěch zde budou tyto lokomotivy mít. Ale od doby, co máme 744 a 741 je vidět, jak každý rok počet našich lokomotiv v Itálii roste.

**Jak si tedy roky v čele CZLOKO Italia užíváte?**

Někdy si to užívám, někdy ne. Je to náročné a velice komplexní. Navíc Itálie má svá specifika. Je to země, která má velmi zdlouhavé a těžkopádné procesy, interní i externí. To jsem trochu podcenil, jak pomalu některé věci jdou. Je to náročná práce, ale nesmírně mě baví. Už proto, že každé ráno vstávám s tím, že se budu učit něco nového.

(Pokračování na straně 3)



**Pardubický hejtmán v CZ LOKO.** Hejtmán Pardubického kraje Martin Netolický zavítal v dubnu do českořeberské provozovny, kde si v doprovodu majoritního akcionáře Josefa Bárty a generálního ředitele Josefa Gulyáse prohlédl výrobu. Ocenil přitom rozvoj firmy, kterou navštívil opět po několika letech. Zvláště pak nové investice, vlastní produkt a pokrytí celého životního cyklu lokomotiv od vývoje, konstrukce, výroby až po záruční a pozáruční servis. Zajímalo se ale také o pracovní a mzdové podmínky, benefity a další zabezpečení zaměstnanců.

## Cílem je uspět ve Švýcarsku

Společnost CZ LOKO usiluje o první zakázku ve Švýcarsku, kde je v soutěži státního nákladního dopravce SBB Cargo na dodávku až 55 lokomotiv pro posun.

„Jde pro nás o naprosto zásadní a rozdílový projekt duálních lokomotiv v kombinaci elektrická lokomotiva a trakční AKU-baterie,“ uvedl generální ředitel Josef Gulyás.

Jedná se o základ budoucího rozvoje výrobního portfolia, kriticky potřebného pro další rozvoj značky CZ LOKO. Výsledky soutěže mají být známé do září.

„I kdybychom neuspěli, tuto lokomotivu stejně postavíme, protože věříme v potenciál této platformy pro vstup na trhy západní Evropy.“ dodal.

Nákladní dopravce SBB Cargo chce novými vozidly nahradit star-

ší diesellové řady Am 843. Kromě posunu mají zvládnout i výkony u jednotlivých vozových zásilek. Vedle Švýcarska se CZ LOKO účastní soutěží s duálními a diesel lokomotivami i v dalších západoevropských zemích.

„Máme-li dál růst jak výrobně, tak technicky, musíme se na těchto pokročilých trzích prosadit,“ uzavřel Josef Gulyás.

(Více na straně 3)

## Export pomáhá nahrazovat pokles domácích zakázek

Vážené dámy a pánové,  
vážení spolupracovníci.

Jsem rád, že Vás mohu alespoň tímto způsobem pozdravit. Uběhl další půlrok, bohužel válka na Ukrajině pořád trvá, navíc eskaloval konflikt na Blízkém východě se všemi důsledky. Především do vyšších cen paliv a dalších komplikací pro běžný život nás všech.

V naší oblasti podnikání nás ovlivňuje značný pokles objemu nákladních přeprav po železnici a tím stáje složitější situace dopravců, především ČD Cargo. Pro nás je obrovskou výhodou, že jsme v uplynulých letech investovali opravdu velké prostředky do vývoje a nových produktů CZ LOKO. Díky tomu se nám daří prosazovat a získávat zakázky v zahraničí

a tím nahrazovat pokles domácích zakázek. Za to patří můj veliký obdiv a díky všem, kdo se na tom podíleli.

Máme za sebou další fiskální rok, tedy hospodářské období od 1. 4. 2025 do 31. 3. 2026, a rád s potěšením konstatuji, že se nám podařilo splnit celoroční plán a dokonce jej mírně překročit.

Podařilo se nám stabilizovat finanční situaci firmy a splatit úvěr od EGAP, který nám pomohl překlenout náročné období pandemie covidu a vůbec posledních let. V uplynulém fiskálním roce jsme pokračovali v investicích jak do produktu, tak do firmy jako takové.

Vždy, když někdo CZ LOKO navštíví s odstupem několika let, je překvapený, jaký pokrok jsme udělali. Máme být na co hrdí.



Dále se potvrzuje, že rozhodnutí snížit závislost na subdodavatelích bylo správným krokem, ve-

doucím k další stabilizaci. S tím souvisí i založení CZ LOKO Services a její specializace na ser-

vis. Nahrazení subdodávek pokládám za strategicky důležité a přínosné.

Určitě se i v dalším období budeme potýkat s mnoha těžkostmi a budeme řešit nové příchozí věci. Jsem ale přesvědčen, že se nám všechno podaří úspěšně překonat a vyřešit. Máme stabilní a skvělý tým, zodpovědné a silné vedení v čele s Josefem Gulyásem, který má moji plnou podporu. Máme dobrý produkt a kvalitní zázemí. To je pro každou firmu a její další rozvoj naprosto zásadní.

Děkuji Vám všem za dobrou práci, dosažené výsledky v uplynulém fiskálním roce a přeji pěkné léto.

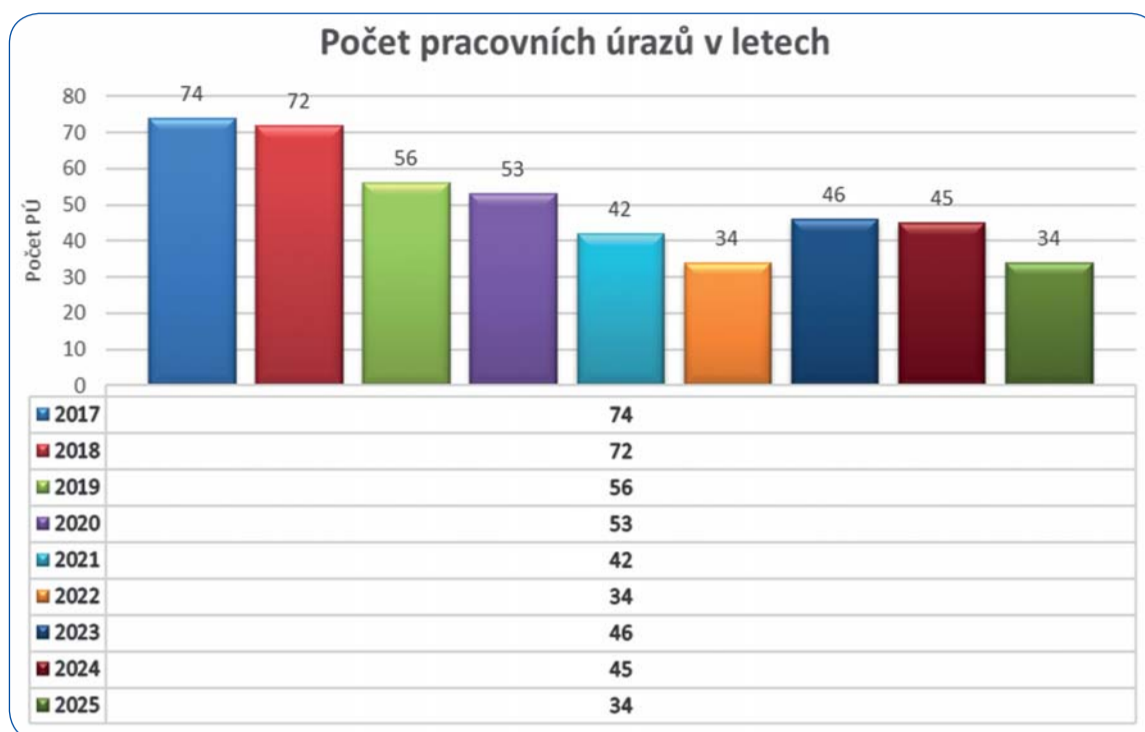
**Josef Bárta,**  
majoritní akcionář CZ LOKO

# Dodržovat pravidla BOZP má svůj smysl. Počet pracovních úrazů klesá

Během devíti let počet pracovních úrazů v CZ LOKO klesl o více než polovinu. Ze 74 případů v roce 2017 na loňských 34. Je to dobrá zpráva, která ale zároveň říká, že prostor k dodržování technologické kázně a nastaveným pravidlům BOZP tu stále je.

**ČESKÁ TŘEBOVÁ/JIHLAVA** ■ Právě rok 2017 byl zlomovým v počtu pracovních úrazů. Ať už šlo o jejich závažnost či následně o ztracené normohodiny v pracovní neschopnosti. Jejich počet se snížil o 46 procent a počet ztracených normohodin o 78 procent. Bezpečnost práce a ochrana zdraví při práci se staly nedílnou součástí a jednou z priorit firmy a jejího vedení. Bez této podpory bychom nikdy nedosáhli nastavené úrovně BOZP. Vzpomeňme investice do zajištění práce ve výškách, rozsáhlou modernizací výroby, která se dotkla i rekonstrukce a ergonomie pracovišť. Díky zapojení do projektu Bezpečný podnik se také zásadně změnila celá agenda, kontroly, prevence, vzdělávání a školení zaměstnanců s dopadem na změnu přístupu. Bez

toho, aniž by se dodržovala nastavená pravidla BOZP, by k takovému obratu ve vývoji úrazovosti nedošlo. Začíná to používáním osobních ochranných pracovních prostředků a končí dodržováním technologické kázně. Má to prostě smysl! Vloni se to potvrdilo v provozovně Jihlava, kde rok 2025 přinesl historický milník – nebyl zde zaznamenán žádný úraz, který by vedl k pracovní neschopnosti! Drobných úrazů bylo 15. V provozovně Česká Třebová loni došlo k poklesu o 5 vážných úrazů a o 8 drobných poranění. I přes řadu opatření a investic ale přetrvává práce v náročném prostředí, které železniční průmysl přináší. V posledním období se CZ LOKO také vyhnulo zraněním s trvalými následky, a hlavně zraněním s následkem smrti.



Tam, kde úrazy vykazovaly zvýšenou míru rizika, se díky opatřením podařilo míru snížit. Nepozornost a neopatrnost tak zůstaly největším nepřítelem zaměstnanců. Je proto na místě stále připomínat zásady bezpečné práce,

spojené s kontrolami, což patří mezi důležité role vedoucích pracovišť. Povinností zaměstnavatele je přijímat opatření ke snížení pravděpodobnosti, že se úraz stane. Nicméně je vždy na osobním pří-

stupu každého zaměstnance tuto pravděpodobnost nezvyšovat. Věřím, že úroveň BOZP se bude i nadále zlepšovat a počet pracovních úrazů bude stále klesat.  
**Michal Krauman,**  
vedoucí oddělení BOZP/PO/EMS

## Co přináší letošní Kolektivní smlouva

Nová roční kolektivní smlouva pro rok 2026 si ce oproti té loňské nepřináší zásadní změny, ale uchovává si vysoký standard, posilující pracovní jistoty. Což je důležité zejména v období ekonomických turbulencí, vyvolaných globálními změnami ve světě.

Kolektivní smlouva obsahuje několik úprav zlepšujících oblast zaměstnaneckých benefitů. Například zvýšila hodnotu vánoční dárkové poukázky na nákup v supermarketu z 800 na 1 500 Kč, což představuje výrazné posílení tohoto benefitu.

Další změna se týká oblasti dárcovství. Odměna 8 000 Kč za dárcovství krve ve formě bodů do firemní Cafeterie Edenred se nově týká také dárců kostní dřevě a orgánů.

Tento krok zdůrazňuje význam solidarity a ochoty pomáhat druhým a zároveň motivuje zaměstnance k zapojení se do těchto život zachraňujících aktivit.

Kolektivní vyjednávání mezi zástupci zaměstnavatele a odborové organizace se týkala rovněž navýšení příspěvku do Cafeterie Edenred ze stávajících 500 Kč na 1 000 Kč za každé kalendářní čtvrtletí a možnost zvýšení kvartálních odměn pro výrobní dělníky. V těchto bodech zatím ke shodě nedošlo. Existuje ale příslib zaměstnavatele se k těmto tématům vrátit při dalším kolektivním vyjednávání.

Úplné znění Kolektivní smlouvy 2026 včetně všech platných příloh je k dispozici na firemním intranetu v sekci Řídicí dokumentace. S jejím obsahem se lze rovněž seznámit na jednotlivých dělnických pracovištích u mistrů.

**Ivana Krátká,**  
vedoucí Personální administrativy a Sekretariátu

## Slovenské ZSSK Cargo převzalo třicátý EffiShunter 1000M

**BRATISLAVA** ■ Významný kontrakt pro slovenského dopravce ZSSK CARGO je u konce. Počátkem května dorazila do Bratislavy lokomotiva EffiShunter 1000M (742.680), poslední třicátá ze série modernizací lokomotiv řady 742. Smlouva na dvacet vozidel, uzavřená na základě výběrového řízení, byla podepsána v červnu 2022. Realizace proběhla postupně v letech 2023 a 2024. Následně ještě dopravce uplatnil opci na dalších deset kusů. Všechny třicet EffiShunterů 1000M je vybaveno národním zabezpečovačem Mirel VZ1, umožňujícím provoz na Slovensku. Pro provoz v Česku a v Maďarsku pak bylo čtrnáct z nich navíc vybaveno evropským zabezpečovačem ETCS typu Auriga.

„Bourání“ původních lokomotiv tradičně prováděly kutnohorské dílny PARI CZ Servis. Jednotlivé konstrukční celky vyráběla jihlavská provozovna. Úpravu hlavních rámu, palivových nádrží, finální montáž a oživení nakonec zajišťovala chorvátská firma TŽV Gredelj Zagreb ze skupiny Budamar. Díky tomu mělo CZ LOKO volné vlastní kapacity v době největšího vytížení. Modernizace EffiShunterů 1000M se stala jednou z posledních významnějších zakázek chorvátské firmy. Celkový pokles prováděných prací vedl až k rozhodnutí o uzavření závodu TZV k červnu letošního roku. Stane se tak po 130 letech nepřetržitého provozu. Poslední lokomotiva 742.680 byla dokončena v dubnu. Kvalita provede-

ných prací byla ověřena během převážky v Zagrebu, jejíž součástí byla také zkušební jízda. Poté následovala cesta do Bratislavy, kde se stala součástí celé třicetikusové flotily. Ta slouží převážně na západě Slovenska.

CZ LOKO tím dokončilo vůbec největší kontrakt, který dosud na Slovensku uzavřelo. Nákladní dopravce ZSSK CARGO tím nahradil starší stroje rozličných řad, jejichž provoz se dostával na hranici udržitelnosti. Nová technika zároveň snížila spotřebu provozních hmot, nákladů na údržbu a zlepšila podmínky pro strojvedoucí. Průměrný věk lokomotiv na Slovensku přitom dává dostatečný prostor pro realizaci dalších neměně významných projektů.

**Dalibor Palko**



EffiShunter 1000M ve stanici Stupno.

# Bilance minulého fiskálního roku a budoucí cíle

Vážené kolegyně a kolegové, vydání našich firemních novin je pro mě vždy příležitostí k otevřenému ohlédnutí se na to, co se povedlo v uplynulém období, co nás čeká v tom následujícím. Tentokrát bych rád s vámi sdílel největší úspěchy i selhání fiskálního roku 2025. Selhání a chyby nevníme negativně, je to nedílná součást sebezlepšování a podmínka růstu. Samozřejmě je také dobré si připomenout, jaké strategické cíle před námi stojí.

## Ekonomicky úspěšný fiskální rok 2025

Fiskální rok 2025 byl ekonomicky a finančně nejúspěšnějším v historii CZ LOKO. Jedním dechem ale dodávám, že dosažená rentabilita ani zdaleka nedosahuje úrovně, nutné pro další dynamický rozvoj společnosti. Nicméně výhled na fiskální roky 2026 i 2027 je na takové úrovni, že bychom se měli postupně k cíli, mít profitabilitu vyšší než 7 procent z hrubého zisku, alespoň blížit. Dosáhli jsme tržeb přes 3,7 miliardy Kč a vytvořili zisk zhruba 132 milionů Kč před zdaněním, ale ještě čekáme na potvrzení auditory. Velmi negativně se přitom projevují penále, které stále masivně dostáváme za neplnění termínů dodávek většiny zásadních projektů – především v oblasti implementace ETCS a projektu první duální lokomotivy DualShunter 2000-DC do Itálie. Trhy jsou prostě víc a víc nekompromisní. Právě zmíněná ziskovost pro nás zůstává tou nejkritičtější veličinou, neboť nám dává svobodu tvořit finanční rezervy, investovat do nových technologií, zlepšovat pracovní prostředí a v neposlední řadě férově valorizovat vaše mzdy a vyplácet roční bonusy, které za fiskální rok 2025 budou, dovoluji si říct, historicky rekordní.

## Pozitiva / negativa

Pokud mám bilancovat uplynulý fiskální rok, mezi jednoznačná pozitiva patří konečně začátek dokončování alespoň některých ETCS projektů do fáze typového schválení. Pozitivní je i zmíněný růst ziskovosti u výroby i v opravách, zásadní oddlužení společnosti a další technologický pokrok, jak o tom koneckonců vypovídají další články. Na rovinu je však třeba pojmenovat i věci, které se zásadně nepovedly. A to je především negativní časový posun implementace nového ERP – primárně v oblasti tvorby dat nutných pro efektivnější plánování, a s tím související řízení skladů. Z půl miliardy na skladech máme více než 200 milionů Kč v položkách, které buď už nebudeme potřebovat vůbec, nebo je nepotřebujeme v blízké budoucnosti. Pak tu je efektivita tvorby konstrukční a výrobní dokumentace. Vše vede mimo jiné k zásadnímu narušování plynulosti výroby. Celý rok tím také stagnovala efektivita výroby, jak o tom píše provozní ředitel. Tyto výzvy, o nichž víme, však pro nás nejsou prohrá, ale jasným zadáním, kde musíme vnitřní procesy zásadně zefektivnit. Nasazení nového ERP systému proto představuje klíčový nástroj k řešení zmíněných problémů.

## Směr západní Evropa, máme-li růst

Dlouhodobě platí, že stagnace na stávajících pozicích znamená krok zpět. Chceme-li, aby CZ LOKO stabilně rostlo, musíme nastartovat rozvoj nového duálního a hybridního produktového portfolia a razantněji usilovat o vstup na trhy západní Evropy. To s sebou nese obrovské nároky na inovace, například v oblasti hybridních pohonů nebo chcete-li zelených technologií.



Petra Merrela se jí daří zásadně zvýšit ziskovost oprav.

## Současné cíle

Nový fiskální rok 2026 je už několik měsíců realitou. Jeho aktuální priority tvoří dodržování náročného výrobního plánu, který předpokládá tržby opět na úrovni 3,5 až 3,7 miliardy Kč, a další zvýšení ziskovosti. Je kriticky zásadní nedopustit už žádné zpoždění implementace nového ERP. Stejně tak jako dokončení typového schválení DualShunteru 2000-DC v Itálii. Všechno máme především ve vlastních rukách. Podmínky pro úspěch máme vytvořené, CZ LOKO je nyní především finančně velmi stabilní. Díky přístupu především majoritního vlastníka Josefa Bártý můžeme riskovat v obchodní strategii, můžeme pokračovat v dalším rozvoji a investicích. Stabilita, kterou nám naši akcionáři poskytují, je nejen velmi cenná, ale i nezbytná s ohledem na složitost a finanční náročnost v odvětví, v němž podle mě velmi úspěšně podnikáme.

Je si občas potřeba připomenout, kdo jsme a co jsme dokázali, CZ LOKO JE EVROPSKÁ JEDNIČKA v segmentu výroby univerzálních a posunovacích lokomotiv. Máme super renomé a chceme si pozici nejen udržet, ale ideálně ji posilovat. I proto vám všem chci upřímně poděkovat za energii a nasazení, které do práce pro CZ LOKO dáváte. Věřím, že s tímto týmem lidí všechny náročné výzvy a nástrahy společně zvládneme a za fiskálním rokem 2026 se budeme na jeho konci moci s uspokojením a hrdostí ohlídnout. Hezké léto.

**Josef Gulyás,**  
generální ředitel  
a místopředseda představenstva  
CZ LOKO

Současné musíme splnit nejpřísnější schvalovací procesy západních regulátorů. Evropský export je nutností pro další růst, otevření trhů například v Německu, Rakousku, Švýcarsku nebo Polsku je podmínkou dlouhodobé budoucnosti CZ LOKO jako lídra v segmentu výroby lokomotiv pro střední tratovou službu a posun.

## Síla skupiny: Services a nově Facility

Naše ambiciózní plány se neobejdou bez podpory dceřiných a partnerských společností. Už loňské vyčlenění poprodejních a servisních služeb do samostatné entity CZ LOKO Services se ukázalo jako nezbytný a správný krok. Tým Services úspěšně začíná budovat expertní a efektivní organizaci, která má plnou odpovědnost za servisní péči a garantuje našim zákazníkům spo-

lehlivost vozidel přímo v provozu, což se nám v „matce“ dlouhodobě nedařilo. Dalším z kroků je postupné začlenění všech servisních organizací ve skupině, například CZLOKO Italia. Motivace je jasná – stejné cíle, stejné procesy, zastupitelnost rovná se efektivita.

Na tento úspěšný model synergie a specializace nyní navazujeme dalším strategickým krokem, kterým je rozvoj nové dceřiné společnosti CZ LOKO Facility. Jejím hlavním úkolem je převzít komplexní správu našeho vzdělávacího centra, budoucí podpora například ochrany či údržby našich areálů.

Jako specialista na interní i externí přepravy stabilně a úspěšně funguje také CZ Logistics. Další velmi pozitivní vývoj má společnost CZ PMERREL specialista na opravy a servis spalovacích motorů CAT. Pod vedením

# Brzy budeme mít téměř čtvrtinu italského trhu. To už bude opravdu významné číslo

(Pokračování ze strany 1)

## Na co jste pyšní?

Je to pořád trochu work in progress, protože to trvá nějakou dobu, ale hlavní je změnit CZLOKO Italia ze start upu do plnohodnotné dceřiné společnosti mezinárodní skupiny. Ta společnost vznikla, protože měla obchodní úspěch a rychle se postavila organizace, která mohla zajišťovat servis a garanční práce. Řadu let to stačilo, ale jak roste počet lokomotiv, musíme se chovat jako firma a ne garážový start up. Musíme myslet i na to, že jsme součástí skupiny, která má určité požadavky, má i vliv na naše fungování, naše interní procesy se přizpůsobují tomu, co potřebuje skupina a také klienti.

**Jak dnes italský železniční trh vnímá značku CZ LOKO?**

Víte, já si myslím, že když někdo chce posunovací lokomotivu a neznal by CZ LOKO, tak asi nemá internet, protože jsme úplně všude v tomto segmentu. A co je ještě důležitější, trh nás považuje za spolehlivé konstruktéry, kteří nabízejí dobré řešení lokomotiv a servis, jehož úroveň se stále zlepšuje.

## V čem jsme dobří? Kde se lze zlepšit?

V mnoha věcech. Musíme rychleji přijímat změny a vlastně se jim přizpůsobit. Jak klientům, tak mateřské firmě. V Itálii se ale změny provádějí těžce a dlouze, protože Italové jsou velice konzervativní. S nadsázkou říkám, že jedině, co mohu garantovat, je, že za pět let bude všechno zase úplně jinak. Bojujeme s tím, snažíme se správně směřovat.



**Říkáte konzervativní, ale právě v Itálii v roce 2018 prorazily první EffiShuntery a loni první DualShuntery. Čím si to vysvětlit?**

Bud' jsme my, Italové, průkopníci nebo CZ LOKO našlo správný klíč k trhu. Vyberte si.

Ale je zřejmé, že oba produkty CZ LOKO zapadají do potřeb klientů. Máme produkt, který cenově, časově a kvalitou odpovídá tomu, co železniční dopravci chtějí. Možná v tom byl i kus štěstí, ale nešlo o náhodu. Za vším je mnoho práce. Na začátku byly skvělé nápady, na nichž se postavily skvělé lokomotivy.

## Letos na jaře se v zemi prodal jubilejní čtyřicátý EffiShunter 1000. I když to je vozidlo se spalovacím motorem, jaké má perspektivy?

Jsem přesvědčen, že svou roli bude hrát ještě dlouhá léta. Má správný profil pro potřeby zákazníků a spalovací motor není vnímán jako problém. A to i přesto, že se teď hodně mluví o tom, že by všechno mělo být zelené. Dnešní motor je

rozhodně „zelenější“ než v lokomotivách před deseti lety. Vývoj jde dopředu. Nepotkávám se s tím, že klienti kritizují spalovací motory.

## A DualShuntery 2000? Čtyři už mají kupce, na dalších deset jsou objednávky. Napovídá to o jejich potenciálu?

Je to efektivní, zvláště pokud řešíte, že vždycky budete potřebovat diesel, ale DualShunter může i na klasickou elektrickou trať. To by v budoucnu mohlo vyřešit potřebu i menších posunovacích lokomotiv. Vidím to jako ideální řešení pro klienty na sekundárních trasách a v dopravních terminálech, kde nemůže být elektrický pohon, ale přitom potřebují zajistit posun i nákladní dopravu.

(Pokračování na straně 6)

# Strategický pohled do budoucna: Proč sázíme na pracovníky z Filipín?

V posledních letech čelí průmyslové podniky v celé České Republice jedné z největších výzev své historie: kritickému nedostatku pracovníků pro kvalifikované výrobní profese a společnost CZ LOKO, po tažmo CZ LOKO Services není výjimkou. Přestože lokální trh práce pravidelně monitorujeme, průběžně zavádíme nové náborové metody a neustále zkoušíme nové zdroje, realita je neúprosná – volní a kvalifikovaní pracovníci na domácím trhu prakticky nejsou.

Abychom byli schopni i nadále zajišťovat stabilitu výroby, rozhodli jsme se do naší dlouhodobé strategie začlenit nábor kvalifikovaných pracovníků ze zahraničí, konkrétně z Filipín.

## Proč právě Filipíny?

Nejde o náhodnou volbu. Filipínští pracovníci jsou v průmyslovém světě uznávaní pro několik klíčových vlastností:

■ Úroveň odbornosti: Dispo-



nují certifikacemi, které odpovídají mezinárodním standardům, a mají zkušenosti z velkých zahraničních projektů.

■ Pracovní morálka a loajalita: Filipínci jsou známí svou houževnatostí, klidnou povahou, vysokou mírou profesionality a nasazením a v neposlední řadě loajalitou vůči svému zaměstnavateli.

■ Podpora projektu ze strany ministerstva práce – v reakci na kritickou situaci v průmyslu došlo v uplynulém období k výraznému navýšení kvót pro pracovníky z Filipín a ke zefektivnění schvalovacích a výzových procesů.

Naším prioritním cílem samozřejmě zůstává nábor lokálních zaměstnanců. Pokud však chceme i nadále pokrývat výrobní požadavky a plnit stanovené termíny, musíme být realisti. Filipínští kolegové nejsou náhradou za české pracovníky, ale nezbytným doplněním týmu tam, kde lokální zdroje chybí.

Do našeho týmu v Zábřehu se letos připojilo již 8 nových pracovníků z Filipín.

Uvědomujeme si, že příchod zahraničních pracovníků vyžaduje citlivý přístup a proto jsme pro naše nové kolegy zajistili veškerou administrativní podporu, důstojné ubytování a pomoc s adaptací na české prostředí. Těchto 8 svářečů je jasným důkazem, že tento model funguje a díky tomuto kroku můžeme v Zábřehu garantovat, že naše výroba zůstane silná. Děkujeme všem, kteří se na realizaci tohoto projektu podílejí, a věříme, že z dlouhodobého hlediska bude přínosem nejen pro naši společnost, ale i pro všechny zaměstnance.

Těšíme se na další spolupráci a nové společné úspěchy!

**Ladislav Budín,**  
vedoucí oddělení náboru a vzdělávání

## Bardotka v České Třebové



**ČESKÁ TŘEBOVÁ** ■ V českotřebovské provozovně CZ LOKO byla k vidění „bardotka“ 751.058 firmy JKS Rail Czechia. Šlo o celkem nečekaný pobyt, protože CZ LOKO sice vyrostlo na opravách a modernizacích lokomotiv ČKD, ale v současné době se zde už specializuje zejména na opravy vlastní produkce Made in CZ LOKO.

Původní lokomotivy ČKD se proto v českotřebovských dílnách objevují jen zřídka. V tomto případě šlo o dodělávky po hlavní opravě, kterou si zákazník provedl vlastními silami. Práce v našich dílnách zahrnovaly instalaci elektrických rozvodů, zapojení a dostrojení elektrické výzbroje, dosazení nezávislého předehřevu spalovacího motoru a odzkoušení všech funkcí a nastavení výkonu spalovacího motoru na vodním odporu.

„Bardotky“, dnes už zaniklá, pražská lokomotivka ČKD vyráběla v letech 1964 až 1971 a patřily k jedněm z nejzdařilejších lokomotiv, které opustily její brány.

V této souvislosti zmiňme, že českotřebovské dílny v počátcích opravovaly parní lokomotivy a později se zaměřily především na motorové lokomotivy se spalovacím motorem ČKD typu 6 S 310 DR anebo jeho přeplňovanou variantou K 6 S 310 DR. A jak zmíněno, dnes sem zavítají pouze zřídka. Zpravidla se tak děje v rámci oprav podvozků a trakčních motorů, které jsou dosud ponechávány bez větších úprav na modernizovaných vozidlech. (dp)

## Na provozovně přivítali nového kolegu. Pomůže při náhlé srdeční zástavě či bezvědomí

**ČESKÁ TŘEBOVÁ** ■ V březnu nastoupil do provozovny v České Třebové nový kolega. Nezabírá místo u stolu, nemá dovolenou ani polední přestávku a vždy je na svém místě.

Najdete ho na střední vrátnici – hlavní, kde trpělivě čeká na chvíli, kdy bude moci zasáhnout. Je to trochu samotář, ale zároveň kolega s „nejvyšším výbojem“ v celé firmě.

### Seznamte se: AED – automatický externí defibrilátor

Používá se při náhlé srdeční zástavě a bezvědomí bez normálního dýchání. Pomáhá obnovit srdeční rytmus pomocí elektrického výboje. V takové situaci rozhodují vteřiny, a s každou minutou klesá šance na přežití až o 10 procent. Defibrilátor může rozhodnout mezi životem a smrtí.

Použití AED je velmi jednoduché a není třeba se ho obávat. Stačí stisknout zelené tlačítko a přístroj vás bude hlasově navádět krok za krokem. Nemůžete ublížit – můžete pouze pomoci. Pokud je AED použit do 3–5 minut, může se šance na přežití zvýšit až na 50–70 procent. A to je opravdu



Martin Svojanovský si v kurzu první pomoci vyzkoušel použití defibrilátoru.

silná motivace neváhat a jednat. V průběhu března proběhla také školení první pomoci, včetně praktického nácviku použití AED. Kurzy prošli vybraní zaměstnanci z jednotlivých pracovišť.

CZ LOKO dlouhodobě spolupracuje se vzdělávacím a výcvikovým střediskem Zdravotnické zá-



Defibrilátor AED je v České Třebové umístěn na střední vrátnici CZ LOKO.

chranné služby Pardubického kraje. Součástí velmi přínosných a atraktivních školení jsou i praktické ukázky na figuríně a nechyběla ani správná komunikace s operačním střediskem.

Do jihlavské provozovny nový kolega AED nastoupí ještě v průběhu tohoto roku.

I když se u nás nejčastěji setkáváme „pouze“ s drobnými zdravotními indispozicemi, nikdy nevíme, kdy a koho může postihnout náhlá srdeční zástava. O to důležitější je být připraven.

Nový kolega umí pomáhat 24 hodin denně, 7 dní v týdnu. Přesto

doufám, že ho nikdy nebude muset poznat při práci. Je ale dobré vědět, že je tu pro nás všechny k dispozici. Defibrilátor může rozhodnout mezi životem a smrtí.

**Lucie Hrabčuková,**  
specialista EMS

# Plynulost výroby ovlivňovaly především opožděné dodávky z dodavatelského řetězce

Největší komplikací výroby ve fiskálním roce 2025 bylo, a stále ještě je, pozdní dodávání komponentů od společnosti DAKO. Jedná se o většinu objednaného materiálu, zejména brzdové a čisticí brzdové jednotky, které se instalují na lokomotivu již při stavbě podvozků v České Třebové.

Oddělením nákupu byl jmenován tým pod vedením key account manažera Filipa Kovaříka, který se kromě téměř denních jednání a urgencí s dodavatelem také soustředil na změnu technologického sledu montáže, aby byl termín jejího dokončení ovlivněn co nejméně. Tedy v praxi se nyní na podvozkárně osadí podvozek pouze zkušební sadou pro zkoušky funkcí a těsnosti, následně se zdemontuje a podvozek je v Jihlavě zavázán pod lokomotivu bez jednotek. Ty se tak instalují až na kompletně dokončenou lokomotivu těsně před VTK.

## Chystají se noví dodavatelé

I přes zvýšenou pracnost na podvozkárně a na finální montáži se i tak podařilo zpoždění zkracovat. Některé jednotky však musely být opětovně reklamovány pro jejich nekvalitu, což v některých případech, kromě víceprací ve výrobě, znamenalo i objednání servisních výjezdů u CZ LOKO Services.

DAKO nám nyní zpožďuje také opravy těchto komponentů v rámci oprav L3 lokomotiv ES 1000, což se v České Třebové řeší prakticky stejnými opatřeními.

Vzhledem k tomu již běží projekt náhrady dodavatele brzdových komponentů. Jako vhodná náhrada byl vybrán dodavatel Knorr Bremse a na rámech podvozků již byly navrženy variantní příruby pro tyto alternativní brzdové jednotky.

Problémy s dodávkami elektrických točivých strojů na lokomotivy 741.7 má také EM Brno. Zde se kromě jednání s dodavatelem řeší opět jeho náhrada.

Během fiskálního roku se zpožďovaly také dodávky hlavních rámu a to jak od externích subjektů, tak ke konci tohoto období i naší dceřiné společnosti ze Zábřehu. Tamní kovovýroba nyní standardizuje procesy, zefektivňuje a zkvalitňuje výrobu a rozbíhla vlastní nákup materiálu. Situace se nyní zlepšuje.

## Složité agendy i porucha stroje

Plnění naplánovaného průběhu výroby výrazně ovlivnila i nutná verifikace mobilní části ETCS. Tato procedura nebyla jedná v procesu VTK dostatečně zaplánována a současně se bylo třeba naučit bezchybně vyplňovat potřebné protokoly také ve výrobě. A navíc ještě vyvíjet tlak na zpracování na straně dodavatele. Opět díky součinnosti Plánování, Výroby, oddělení Kvality a Nákupu se tyto časy podařilo zaplánovat a především zkracovat.

V posledním kvartálu fiskálního roku došlo také k poruše páličního centra v Jihlavě, což opět znamenalo, kromě jeho opravy, také změnu v podobě nákupu hotových výpalků od externích dodavatelů.

I když uvádíme pouze nejzávažnější výpady dodávek, které výrazně ovlivnily, a stále ovlivňují, plynulost výroby, podařilo se nakonec fiskální rok dotáhnout do zdárného konce. A to díky zvýšenému úsilí nejen uvedených úseků. Vypovídá o tom i připojený graf.

## Co ukazuje graf

Na něm je vidět, že v modernizacích / novovýrobě jsme splnili téměř celý rozpočtový objem počtu zakázek. I když je třeba říci, že docházelo k dílčím změnám plánu v pořadí předávaných lokomotiv a změnám odběratelů jednotlivých vozidel. I to bylo důvodem poklesu potřeby výrobních kapacit především v provozovně Jihlava. Díky organizačním opatřením se ale i tato situace zvládla s minimálními personálními následky.

Opravy, ve dvojslupci „oprava“ znamenající výhradně rozsahy oprav L3, L4, byly lehce přeplněny, obdobně jako u oprav nižších rozsahů a násilných poškození v grafu označených jako „ostatní“.

Naplnit očekávání se nepodařilo v objemu retrofit instalací a přepínání do režimu switch-on. Nesplnila se především vozidla s požadavkem na přehraní softwarové verze 11, kde ale došlo k posunu celého projektu jako takového.

## 51 ale také 206 dnů

Hlavními milníky zakázek provozovny Česká Třebová bylo v hodnoceném fiskálním roce především dokončení série desítiletých revizí vozidel MVTV 2.2, oprav rozsahu L3 lokomotiv 794 a dokončení série retrofitových montáží ETCS.

Výrobní zajímavostí provozovny Jihlava byla stavba modernizované lokomotivy 741.786. Od přístavby hlavního rámu až po dokončení VTK, uplynulo pouhých 51 kalendářních dnů! A to díky bezvadné organizaci Výroby a dostupnosti materiálu.

Oproti tomu nejdéle 206 dnů trvala modernizace prototypové lokomotivy třetí série pro ČDC 742.794. Jen kabina se usazovala na hlavní rám až po 60 dnech od jeho přístavby. Zpoždění montáže způsobily hlavně změny dokumentace vyvolané také požadavky zákazníka. Proces VTK zde trval 62 dnů, což bylo dáno především verifikacemi ETCS.



## Odpovědnost čest za kvalitu odvedené práce

Společně s oddělením Kvality se Výroba zaměřila také na kvalitu předávaných vozidel a to primárně v České Třebové (pilotní projekt).

Postupně vznikají výrobní kontrolní checklisty, což je statisticky vytvořený soubor vad vozidel dokončených v minulosti, rozdělených na jednotlivé čety. Mistr každé čety je nyní povinen před vstupem do VTK minimálně,

a nejen tyto konstrukční celky a místa, zkontrolovat a potvrdit, že dílo je za jeho četu bezvadné. Pokud se ve VTK takto opakovaná vada vyskytne, vstupuje přímo jako jeden z ukazatelů do hodnotících KPI vedoucích provozů, mistrů a jednotlivých čet včetně dopadu do kvartálních premií.

Již nyní zkušební běh ukazuje, že se počet neshod nalezených ve VTK snížil o zhruba 50 procent, což aktuálně znamená v průměru 40 neshod na vozi-

dle a kritické vady se již téměř nevyskytují. Tento fakt také znamená, že VTK probíhá v naplánovaných časech. Zakázka se neprodukuje časem na odstranění vad a je tím podpořeno i hlavní hodnotící kritérium celého úseku realizace – předávání a fakturace vozidel zákazníkovi v naplánovaných dekadách jednotlivých měsíců.

Dalším sledovaným kritériem pro zlepšení krátkodobého plánování, které si Výroba aktuálně nastavuje, je uzavírání dokončených aktivit.

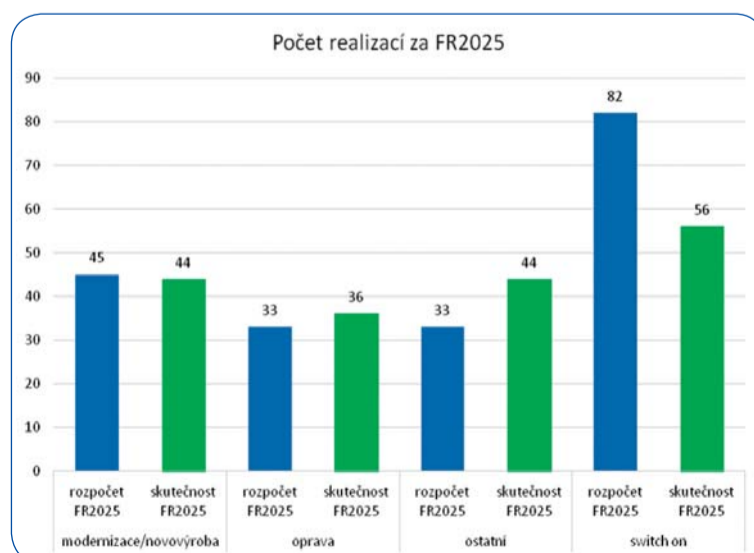
V současnosti nám to na úrovni čety funguje se zpožděním v řádech týdnů. To znamená, že ještě neumíme vyhodnotit aktuální stav zakázek pouze z dat a musíme se plánování neustále pohybovat na halách a dílnách a jejich plán si neustále ověřovat fyzicky.

## Poděkování nejen Výrobě

I přes veškeré negativní skutečnosti, ovlivňující plynulost výroby a oprav, stejně jako v předešlém fiskálním roce 2024, se i v tom hodnoceném podařilo dokončit 4. kvartál v obou provozovnách takřka „bez ztráty kytičky“. Téměř veškeré zakázky byly předány v naplánovaných termínech a dekadách, některé dokonce i s mírným předstihem.

Za to, a stejně tak i za celý průběh fiskálního roku, děkují nejen zaměstnancům Úseku realizace, ale i všem spolupracujícím úsekům a oddělením, kteří se společně s naším úsekem zasloužili o splnění daných cílů. I proto poslední fiskální rok patří mezi nejúspěšnější v historii společnosti.

**Jaroslav Plhák,**  
provozní ředitel



# „Belgičanky“ řady 365: modernizace, ETCS a nyní nová výzva jménem trakční motory LE 622S

Lokomotivy řady 365, známé jako EffiLiner 3000, procházejí v českořebovských dílnách CZ LOKO zásadní etapou. Po úspěšných modernizacích a instalaci systému ETCS přišel čas na technický oříšek – kompletní renovaci trakčních motorů vlastními silami.

## Od belgických drah na české koleje

Historie těchto strojů (původně Class 12) sahá do let 1986–1987, kdy sloužily belgickým drahám SNCB na spojích mezi Belgií a Francií. Po jejich odstavení v roce 2013 se část chopila společnost CZ LOKO. Dvě třetiny strojů prošlo mezi lety 2017 a 2022 komplexní modernizací na řadu 365 a v posledních dvou letech byly navíc dovybaveny evropským zabezpečovačem ETCS – CAF Auriga.

S rostoucím nájezdem kilometrů se však objevila zásadní otázka: Jak zajistit udržitelnost a generální opravy původních stejnosměrných cize buzených motorů typu LE 622S o výkonu 782 kW?

## Cesta k vlastnímu know-how

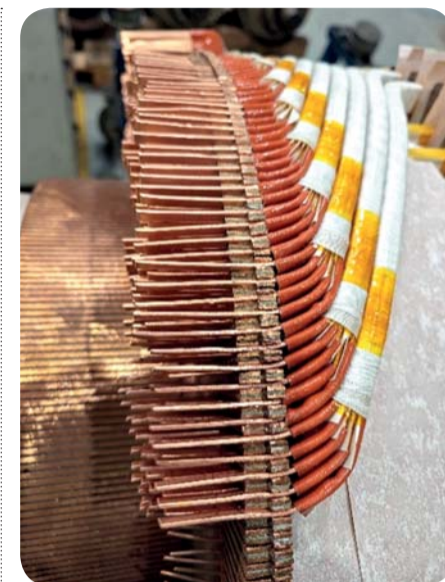
Vedení CZ LOKO proto stálo před volbou, zda zadat opravy drahým zahraničním partnerům nebo se vydat trnitou cestou budování vlastního know-how. Zvítězila druhá varianta. Prvním velkým úkolem se proto stala kompletní renovace rotoru (kotvy) trakčního motoru.

„Nejsložitějším úkolem u točivých strojů je vždy přesné natvarování a izolace cívek vinutí. S takto specifickou skladbou jsme se u nás doposud nikdy nesetkali,“ zní z oddělení TPV elektro.

Celkem 62 cívek je tvořeno maticí 15 dílčích částí (pět vedle sebe a tři nad sebou). K jejich výrobě posloužil moderní tvarovací stroj na pracovišti ETS, pořízený před dvěma lety.



Detailní pohled na precizně natvarované polotovary cívek před obalením a montáží.



Detailní pohled na vývody cívek v komutátoru při zakládání.

## Přesnost na milimetry

Samotná výroba připomíná hodinářskou práci. Materiály izolací jsou sice vysoce odolné, ale zároveň velmi tenké a křehké. V omezeném prostoru drážky rotoru neexistuje prostor pro chybu – jakákoliv nepřesnost znamená výrobit nepoužitelný zmetek.

### Proces renovace zahrnoval:

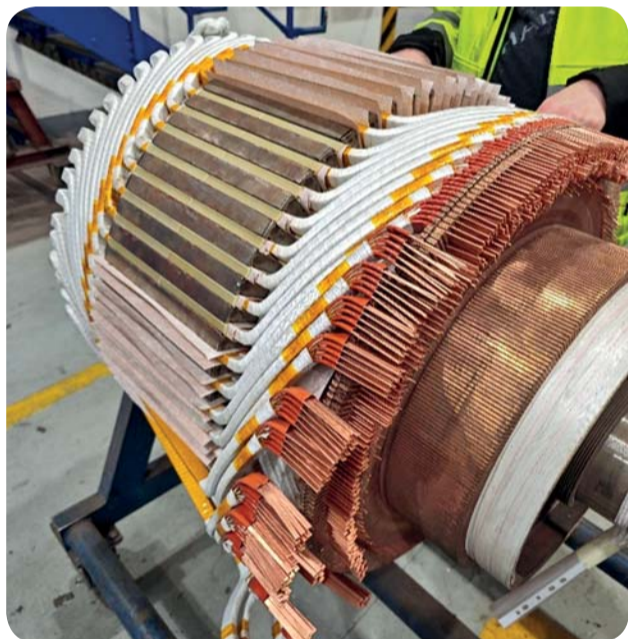
- Kompletní vybourání a vyčištění původních dílů.
- Přelisování hřídele a přípravu komutátoru.
- Precizní obalení cívek dielektrickou VN páskou.
- Postupné zakládání cívek a zapojení vývodů do 310 lamel komutátoru.
- Svařování vývodů metodou TIG.

## Co čeká typ LE 622S dál?

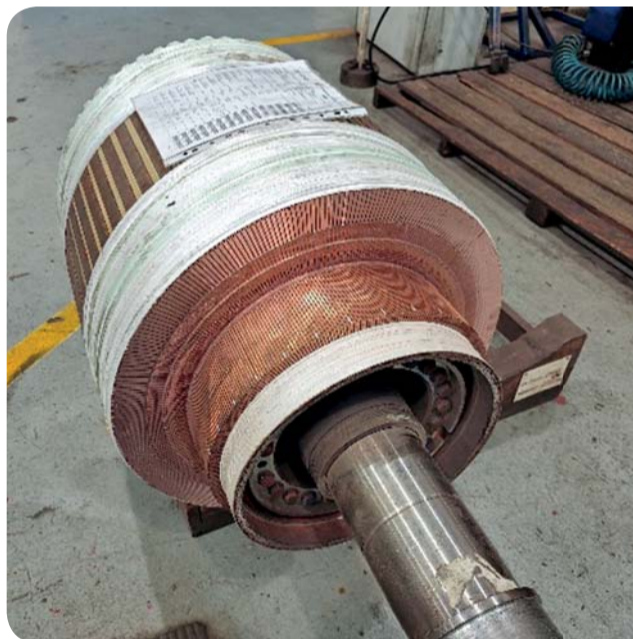
Aktuálně rotor prochází vakuovou lakovnou, tmelením a finálním vyvážením. Poté bude vložen do vyčištěného statoru k závěrečným zkouškám. Úspěch této operace potvrdí, že pracoviště točivých strojů ETS zvládne sériovou renovaci těchto motorů ve vlastní režii.

Velké poděkování patří Davidu Honlovi, technologu ETS, který jako vedoucí projektu celou technologii opravy kotvy motoru LE 622S vyvinul a první kus z velké části prakticky vlastnoručně zrenoval. Tím to ale nekončí. Tým TPV již nyní pracuje na metodice pro renovaci statorové části. O výsledcích této fáze budeme informovat třeba příště.

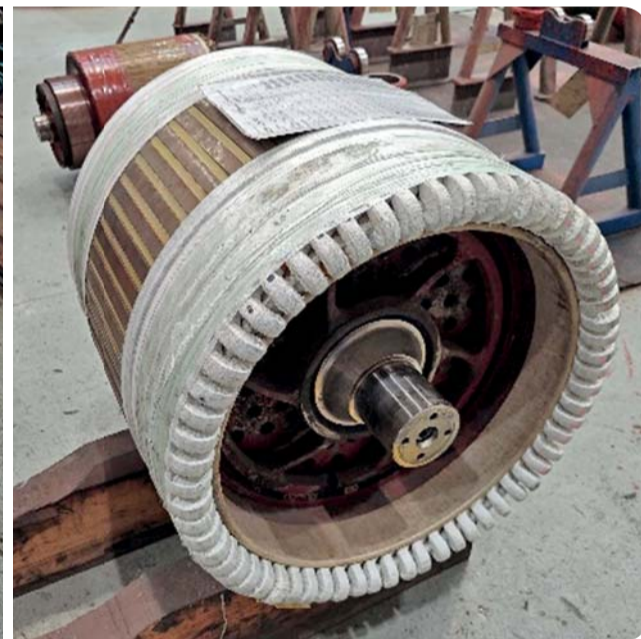
Rostislav Dvořák, vedoucí TPV Elektro



Pohled na rozpracovanou kotvu v průběhu zakládání cívek.



Čelní a zadní pohled na založenou kotvu před vařením komutátoru metodou TIG.



## Brzy budeme mít téměř čtvrtinu italského trhu. To už bude opravdu významné číslo

Dokončení ze strany 3)

### Jak tedy vidíte budoucnost CZLOKO Italia?

Aniž bych nosil růžové brýle, řeknu, že růžově. Víím, jaké máme plány. Jen letos do země dodáme dalších deset EffiShunterů, DualShunterů a 741.7. Prakticky všichni velcí hráči používají naše lokomotivy. A všechny tři typy mají na trhu své opodstatnění. Nepotrvá dlouho, a v Itálii budeme mít skoro 150 lokomotiv a téměř čtvrtinu trhu. To už bude významné číslo.

Nicméně kritické pro budoucnost CZLOKO Italia nyní bude zásadně zlepšit výkonnost společnosti, finančně stabilizovat a začít tvořit pozitivní cash-flow. To jsou parametry, které poslední roky nemáme na úrovni, která je dlouhodobě udržitelná.

### Jak je vůbec CZLOKO Italia velké? O kolik zákazníků se staráte?

Máme 25 zaměstnanců, mobilní servisní týmy působící od severu až po Sardinii. Kromě Sicílie má-

me lokomotivy úplně všude. Klientů, s nimiž pravidelně pracujeme, je zhruba dvacet, z toho 15 má k dispozici náš full servis, zahrnující už 70 lokomotiv. O ně se staráme od A po Z v rámci preventivní údržby a servisu. A protože toto číslo časem naroste až na 150 lokomotiv, nabízí se otázka, jestli lze vše dělat z jednoho místa.

### A lze?

Je zřejmé, že se budeme muset přizpůsobit. Historicky to byl vždy sever, ale pokud bu-

de další vývoj na jihu, budeme muset přemýšlet o zřízení „jižní pobočky“.

### Jak důležitá je podpora kolegů z Česka?

Je nesmírně důležitá. Proto neustále pracujeme na procesech a komunikaci. Především jde o řešení garančních oprav, kde mateřské CZ LOKO vydává garance na lokomotivy, které my řešíme lokálně v Itálii. Hlásíme problémy, ale také nápady na zlepšení, aby se v terénu pro-

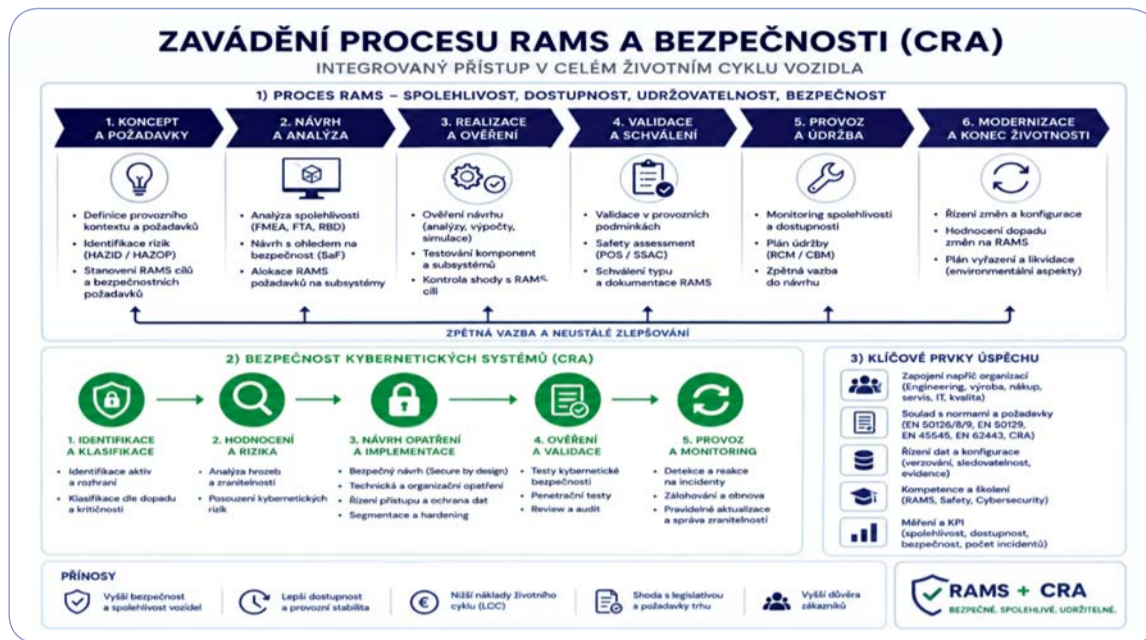
blémy neopakovaly. Je to jako ve fotbale, kde vždy vyhrává nebo prohrává celé mužstvo, ne jednotlivci.

### Čeho se týká především?

Za nejdůležitější bod pokládám dokumentaci. Je to velké množství papírování. Každý díl musí být sledován, musí mít své číslo, musí být připojeno prohlášení o shodě. V Itálii je legislativa přísná a Italové na to kladou velký důraz. Dokumentace proto musí fungovat na sto procent.

# Engineering buduje dlouhodobou technickou konkurenceschopnost

Obdobně jako to má v DNA celá firma CZ LOKO, je i Engineering řízen na efektivitu, standardizaci a dlouhodobou udržitelnost klíčových technických kompetencí. V kontextu měnícího se trhu, rostoucích legislativních požadavků a všudypřítomné digitalizace je to úkol stále obtížnější. Jedním z úkolů je udržet a rozvíjet klíčové kompetence, což znamená mít na každou odbornost alespoň dva technické odborníky. Mezi tyto strategické pilíře nadále patří konstrukce kabiny, podvozku a hlavního rámu, které jsou základními stavebními kameny každé lokomotivy, ať už diesel-elektrické, bateriové či AC/DC verze. Jedná se o konstrukční celky, které zásadním způsobem ovlivňují bezpečnost provozu, jízdní vlastnosti, ergonomii obsluhy i celkové náklady životního cyklu vozidla (LCC – Life Cycle Cost). Systematické rozvíjení know-how



v těchto oblastech je proto klíčovým předpokladem pro dlouhodobou konkurenceschopnost

a představuje to aktuálně největší personální výzvu. Současně Engineering reaguje

na dynamicky se vyvíjející regulační prostředí a rostoucí nároky trhu. Například v oblasti ky-

bernetické bezpečnosti postupně studujeme a budeme implementovat požadavky vyplývající z nařízení CRA (Cyber Resilience Act), které klade důraz na bezpečnost digitálních systémů v celém životním cyklu produktu. Paralelně dochází k rozvoji procesů řízení zastarávání (Obsolescence Management), což je kritická disciplína zejména u vozidel s dlouhou životností a vysokou mírou závislosti na dodavatelském řetězci. Neméně důležitou oblastí je metodika RAMS (Reliability, Availability, Maintainability, Safety), která je postupně dále integrována do návrhových a validačních procesů. Cílem je kvantifikovat a optimalizovat provozní spolehlivost a bezpečnost. To vše do značné míry vychází z nových a velmi náročných výběrových řízení projektů pro Švýcarsko a Německo. Tedy z trhů, kde vidíme naši udržitelnou budoucnost.

## Spolupráce s obchodním oddělením přináší řešení „na míru“

Významným trendem posledního období je prohlubování spolupráce mezi Engineeringem a obchodním oddělením. Trh železniční nákladní dopravy prochází strukturální změnou – dochází k poklesu přepravních objemů v tradičních segmentech, změně komoditního mixu, tlaku na dekarbonizaci a celkovému důrazu na snižování provozních nákladů. To vše přímo dopadá i na segment posunovacích lokomotiv, kde klesá počet nových projektů ve stávajících regionech trhu. Engineering proto aktivně vstupuje do nabídkové fáze projektů a poskytuje technickou podporu při definici řešení „na míru“ kon-



krétním zákazníkům. Technické řešení se tak často stává konkurenční výhodou oproti jiným výrobcům těchto vozidel.

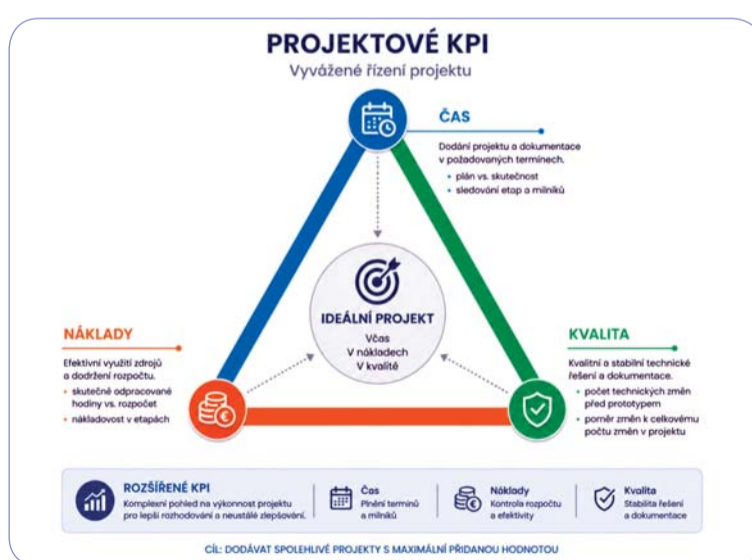
renční výhodou oproti jiným výrobcům těchto vozidel.

Záměr expandovat na trhy západní Evropy znamená zvládnout vysoké technické a legislativní nároky zejména v oblasti homologace, interoperability a bezpečnostních standardů. Engineering se proto intenzivně připravuje jak na adaptaci stávajících produktových platform jako je 744.1, tak na vývoj nových koncepcí. V Německu, Švýcarsku či Rakousku je přibližně 6 000 lokomotiv s průměrným stářím 30 až 40 let. To představuje významný potenciál pro obnovu vozového parku v následujících letech. V této souvislosti roste význam

vývoje duálních lokomotiv platformy DS2000, které kombinují různé trakční systémy – střídavou trakci, bateriové úložiště nebo jejich hybridní varianty. Tyto koncepce reflektují současné požadavky na snižování emisí, energetickou flexibilitu a schopnost provozu v různých infrastrukturních podmínkách. Paralelně s vývojem nových vozidel roste význam pozáručních oprav, modernizací a servisních služeb jako stabilního a méně cyklického zdroje zakázek. V této oblasti zase Engineering aktivně spolupracuje s dceřinou společností CZ LOKO Services.

## Vznikl vyvážený model řízení projektů ENG

Řízení projektů v Engineeringu je nově postaveno na rozšířeném modelu klíčových ukazatelů výkonnosti (KPI). Tradiční důraz na dodržení termínů je doplněn o systematické sledování nákladové efektivity a kvality výstupů. V oblasti nákladů dochází k detailnímu porovnávání skutečně odpracovaných hodin s plánovaným rozpočtem nejen na úrovni celého projektu, ale průběžně i jednotlivých etap a milníků. V rámci hodnocení se v procesu přezkoumání zakázek zavedlo přesnější rozpočtování hodin potřebných pro realizace technické dokumentace a schvalování. Vznikla kategorizace projektů: A – malý beze změn, B – střední s modifikacemi, C – rozsáhlý s novými prvky a komplexním schvalováním. V oblasti kvality je zaveden kvantitativní ukazatel založený na poměru technických změn realizovaných před dokončením prototypu vůči celkovému počtu změn v průběhu projektu. Ten-



to přístup umožňuje lépe identifikovat kvalitu návrhové fáze a míru „doladování“ v pozdějších etapách. Výsledkem je vyvážený model řízení projektů založený na třech základních dimenzích – čas, náklady a kvalita. Optimální projekt se nachází v průsečíku těchto

to tří parametrů a představuje řešení dodané v požadovaném termínu, při dodržení rozpočtu a s minimální potřebou dodatečných změn. Tento systém KPI byl zaveden do pilotního provozu k 1. dubnu 2026 a postupně bude dále rozvíjen na základě získaných dat a zkušeností.

## Nosné zakázky a hledání chytrých řešení

Klíčové projekty, z pohledu Engineeringu, jsou v tuto chvíli tři. U vozidla MUV 75 (II. série) probíhá dokončení prototypové fáze. Aktuálně se zaměřujeme na finalizaci výrobní a technické dokumentace a přípravu na schvalovací proces, který zahrnuje zkušební provoz, certifikaci a typové schválení. Tato fáze se vyznačuje vysokými nároky na koordinaci mezi konstrukcí, výrobou a zkušebními týmy, přičemž nelze všechny technické problémy plně predikovat předem. I o to je tato etapa náročnější. Projekt 742.7 (III. série) pokračuje již v režimu sériové výroby, kde Engineering zajišťuje zejména operativní technologickou podporu výrobních pracovišť, včetně svařovny v Zábřehu na Moravě a finální montáže v Jihlavě. Hledají se zároveň chytrá řešení, jak sériovou výrobu zefektivnit, například zkoušením paketů

kybiny, pultu a dalších na automatickém testeru Weetech. V legislativní oblasti se projekt nachází ve fázi přípravy podkladů pro oznámení změn od II. série těchto vozidel vůči ERA a dotčeným národním autoritám. U projektu speciálních vozidel MVTV 2.0, realizovaného subdodávkou pro společnost ŠPARS, je dokončena dokumentační fáze a probíhá vlastní modernizace vozidel. Následují validační aktivity, jako jsou pracovní zkoušky svarových spojů, ověřování funkce modernizovaných systémů a zástavbové audity. Engineering tak nadále posiluje svou roli nejen dodavatele technických řešení, ale i klíčového partnera pro strategický rozvoj společnosti, schopného flexibilně reagovat na měnící se podmínky trhu i regulačního prostředí.

**Aleš Kabourek,**  
manažer Engineeringu

# Na vlně retro se svezla také první vozidla z produkce CZ LOKO

Šaty dělají člověka, je to pravda odvěká, zpíval Jan Werich. Nejinak je tomu u lokomotiv, kde o prvním dojmu rozhoduje především design a barevné řešení. Provozovatelé tak v ceně vozidla dostávají pojízdnou reklamní plochu a je jen na nich, jak ji využijí.

**ČESKÁ TŘEBOVÁ** ■ Samo CZ LOKO si to dobře uvědomuje. Proto společně s vozidlem nabízí návrh barevného řešení. Ten bývá zpracován v několika verzích, z nichž si zákazník vybírá. V některých případech dostává volnou ruku designér CZ LOKO, zpravidla tedy Ilona Koničková z oddělení Technického marketingu. Jindy je třeba dodržet striktně nastavená pravidla korporátní identity. To platí zejména u velkých dopravců, kteří dbají na to, aby jejich vozidla byla na první pohled rozeznatelná od konkurence. Méně viditelnou, o to ale důležitější součástí barevného řešení je pak rozvržení logotypů a popisů s technickými údaji.

V poslední době řada větších dopravců provádí masivní obměnu vozidlového parku, což přináší i vyřazování nejstarších lokomotiv na konci životnosti. Šťastnější z nich mívají do muzejních sbírek, většina ovšem bez milosti mizí na šrotišti pod hořáky autogenu. Jako určitou satisfakci získávají některé lokomotivy při poslední dílenské opravě nátěry, které nesly hned po vyrobení nebo během aktivní služby v Československých státních drah. To kvitují především železniční fanoušci, kteří u náspu tratí neváhají trávit hodiny času, jen aby získali fotku své oblíbené „bardotky“, „bobiny“ nebo „laminátky“. Svě o tom ví také pracovníci jihlavské provozovny CZ LOKO. Ta je pod neustálým drobnohledem vlastního „fanklubu“ v čele s Danielem Brabencem.



Lokomotiva 705-702 právě opouští portál Vlaského tunelu.

Zatímco v minulosti byly původní nátěry výsadou starších lokomotiv, ať už muzejních nebo těch na sklonku provozuschopnosti, v posledním roce se na vlně retro svezla také první vozidla z produkce CZ LOKO.

Pomineme-li poměrně ojedinelou modernizaci úzkorozchodného „batolete“ 705.914, provedenou ve spolupráci s dceřinou společností PARI CZ Servis, pak za první takový počín lze považovat modernizaci „brejlovce“ Českých drah 750.705.

Těch tento národní dopravce provozuje 19 a nasazuje je do čela rychlíků složených z vozů klasické stavby anebo na osobních vlacích v Moravskoslezském kraji. Zde jezdí v ucelených jednotkách společně s dvoupodlažními soupravami typu push-pull. Tyto lokomotivy jsou postupně přistavovány do mateřských dílen v České Třebové na hlavní opravy, zástavbě ETCS a do- sazování komunikační linky WTB, umožňující právě ovládání z řídicích vozů Škoda 13Ev.

Součástí hlavní opravy je také nový nátěr v jednotném stylu Českých drah, kterému se podle autorského studia neřekne jinak než Najbrt. Pozitivním překvapením pro železniční fanoušky se v tomto ohledu stala lokomotiva 750.705, která byla prozatím jako jediná své řady opatřena nátěrem ve stylu retro. Konkrétně byl zvolen červený lak se žlutým pruhem po obvodu celé skříňe. Lokomotiva byla dokončena v červnu 2025 a předána do domovského depa v Brně-Maloměřicích. Aktuálně jí lze potkat především na rychlících mezi Starým Městem u Uherského Hradiště a Luhačovicemi, respektive Veselím nad Moravou.

Koncem roku 2025 byla následně dokončena výroba lokomotivy 744.210 typu EffiShunter 1000, která lak v retro stylu získala přímo z výroby. Tato lokomotiva byla vyrobena na základě výsledků výběrového řízení pro Armádní servisní příspěvkovou organizaci (ASPO).

Její současným působištěm je



Lokomotivu 750.705 před dokončením v česktřebovské dílně. V popředí rozpracované řady 741.7 pro italského zákazníka.

letecká základna v Čáslavi, kde se využívá k návozu leteckého paliva a posunu během vykládky. Svou výstavbu však odpovídá jiným EffiShunterům 1000, aktuálně vyráběným pro tuzemské zákazníky. Nechybí jí tedy ani evropský zabezpečovač ETCS. Do budoucna se může objevit i v traťové službě.

Armádní technika je z podstaty opatřena co nejméně nápadnými nátěry, aby se v případě nasazení nestala lehkým cílem nepřítelů. To úplně neplatí o lokomotivách, jejichž provoz pro armádu zajišťuje ASPO. Tato organizace má k dispozici především starší lokomotivy řad 730 a 740 z produkce ČKD. Všechny jsou přitom pečlivě udržované. Lokomotivám je přitom zpravidla uchováván historický vzhled.

Rozhodování o provedení nátěru na novém EffiShunteru 1000 proto nebylo složité. Zvolen byl nátěr, inspirovaný nedávno renovovanou lokomotivou 742.517, která slouží na vojenské vlečce v Bechyni.

Shoda náhod tomu chtěla, že se pro podobné barevné schéma ve stejném čase rozhodlo také ČD Cargo.

To pro aplikaci nátěru zvolil EffiShunter 1000M s hezky kulatým číslem 742.800. Pro úplnost dodejme, že ČD Cargo zadalo modernizace původní řady 742 ve třech sériích. První, čítající 50 lokomotiv 742.711–760, byla převzata v letech 2019–2022. Následovala druhá v letech 2023–2024, mající 25 lokomotiv 742.768–792. V současné době se realizuje třetí série, která zahrnuje 40 lokomotiv 742.794–883. U všech se uplatňuje jednotné barevné schéma se světle modrými kapotami a tmavě modrou kabinou strojevodoucího.

Svým provedením se lišila pouze 742.760, která coby 50. lokomotiva své řady pro ČD Cargo obdržela negativní provedení nátěru a transparentní připevňovací zábradlí. Aktuálně se pak liší právě dokončená lokomotiva 742.800.

Dalibor Palko



Lokomotiva 742.800 ČD Cargo krátce po dokončení.



Lokomotivu 744.210 ASPO před branami jihlavské provozovny CZ LOKO.

Vladimír Štolfa, vedoucí čtyř údržby v českořebovské provozovně CZ LOKO, říká:

# Když lidé vědí, co se děje a mají možnost říct názor, pracuje se mnohem lépe

V závěru roku to bude 40 let, co Vladimír Štolfa nastoupil do firmy. I když s pobavením říká, že se tak stalo už v červenci, hned potom, co ukončil v České Třebové Střední odborné učiliště Brázdov. V něm absolvoval obor strojní mechanik pro stroje a zařízení. „Poslední prázdniny? Na ty jsem musel zapomenout. Půjdeš dělat, rozhodli rodiče. A bylo to,“ vzpomíná na léto 1986.

## Proč padla volba na Žosku, předchůdkyni CZ LOKO?

S firmou jsem měl učňovskou smlouvu, na kterou ta pracovní navázala. Rozhodování to bylo tedy jednoduché. Už na škole jsem věděl, kam půjdu. A nelituji toho. Od července to bylo období odborného rozvoje za 75 procent platu. Oficiálně jsem nastoupil v prosinci.

## Jaké to bylo?

Jak to popsat. Tehdy nás nastoupilo víc a absolvovali jsme tradiční nováčkovské kolečko po dílnách. Údržba, nástrojárna, vývoj. A všude chtěli po jednom člověku. Většina kluků tady měla rodiče, takže ti věděli, kam půjdou. Já ne, proto si mě trochu přehazovali a nakonec si mě vzal pan Smejkal do vývoje.

## Co byla vaše první práce?

Začínal jsem u svářeče pana Taura, který pracoval na svařencích do budované čističky odpadních vod. Co bylo ze železa, to jsme si vesměs dělali sami. Pomáhal jsem tedy u svařování dílů. Tenkrát nebyla uhlavá bruska, sváry se čistily sekáčem a kladivem. Čistička se stavěla svépomocí, podnik měl i dvě party zedníků. Byla to jiná doba.

## Čím jste pak v podniku prošel, kde jste pracoval?

Po vojně v roce 1990 jsem nastoupil k četě pana Felcmana na opravy jeřábů, protože práce ve výškách mi nedělala problém. Po čtyřech letech jsem začal pracovat jako Dipař. Každý stroj musí jednou za rok projít kontrolou. Jestli není někde ohnutý kryt, neuniká olej, nemá roztřepané řemeny a podobně. Pokud tedy návod od výrobce neuvádí jinak. A to dělám dodnes. S tím, že v roce 2017 mi nabídli vedení čtyř údržby. Byl to posun v kariéře. Já do toho šel s tím, že když chcete něco změnit, tak o tom nestačí jen mluvit, ale i něco pro to udělat.

## Jaké to tedy je vést četou?

Každý den se může dělat něco jiného. Ale musíte vědět, koho, na co poslat, protože každý je jiný. Chci, aby si lidé sedli, aby



si třeba obsluha stroje s naším montérem hned nevjela do vlasů. Předejde se tak případným hádkám, neboť každý má svoje zájmy. První potřebuje vyrábět, druhý opravovat, servisovat...

## Co pokládáte na práci s lidmi za nejtěžší?

Každý člověk je jiný a někdy je náročné vybalancovat tempo práce, očekávání i různé povahy. Ale když se podaří vytvořit fungující tým, který táhne za jeden provaz, je to obrovská výhoda. Důležité je také umět poděkovat za dobře odvedenou práci a šířit v partě dobrou náladu a humor.

## Jak tedy udržet při práci dobrou náladu?

Pomáhá komunikace a slušnost. Když lidé vědí, co se děje a mají možnost říct názor a nápady, pracuje se mnohem lépe. A i v náročných chvílích je důležité držet dobrou atmosféru.

## Co se vám ještě osvědčilo?

Mou zásadou je nedělat haura, co všechno ví. S kolegy se o práci bavíme. Budeme dělat tohle a mohli bychom to udělat takto. Je to dobrý nápad? Lidé musí mít prostor, aby věděli, že i na jejich rozhodnutí záleží. Parta se musí smelovat, není dobré dělat pořád v nějaké vypjaté atmosféře. Vzpomínám třeba na Karla Behemského, který měl přirozenou autoritu. Byl nejstarší, kluky obešel a všichni ho brali.

## Kolik lidí vlastně tvoří vaši četou? Mění se její složení?

Momentálně nás je jedenáct. Šest z nás tady dělá už desítky let, zbylí kolegové jsou mladší. Bývalo nás víc, ale při odchodech do důchodu se noví lidé těžko shánějí. Ideální by bylo, kdyby zkušený bard měl svého nástupce několik měsíců před odchodem do penze u sebe. Tak by viděl, co se dělá, osahal si práci, poznal provoz.

## Které období pro vás bylo nejnáročnější?

Určitě každé období velkých změn. Třeba v roce 1994 se předělával střední trakt a já pracoval v četě oprav jeřábů. Mimochodem, tehdy bylo ve firmě 150 jeřábů. A my měli za úkol demontovat jeřáb v kolovce, o který projevil zájem Národní technické muzeum v Praze. Dělali jsme tři směny a domů se chodili jen vyspat a nabrat jídlo. Tenkrát vznikl i rekord v délce směny, bylo to 38 hodin! Nakonec se nám to podařilo a jeřáb odjel na vagóně. Na druhou stranu právě díky těmto zkušenostem člověk profesně roste. Jak se říká „per aspera ad astra“, tedy přes překážky ke hvězdám.

## Za ta léta jste zažil hodně technologických změn. Baví vás se pořád učit, vzdělávat?

Beru to jako výzvu, přirozenou

součástí života a oboru. Stroje a technologie se vyvíjejí a člověk se prostě musí učit novým věcem. Díky tomu ale práce zůstává zajímavá a nikdy úplně nezevšední.

## Co se naopak nezměnilo?

Pořád existuje potřeba poctivé práce, zodpovědnosti a zkušenosti. Technologie se mění, ale řemeslo zůstává. Bez toho kvalitní lokomotivu nevyrobíte. To se týká i nás – musíte opravit stroj, aby na něm mohl operátor dál pracovat. To není jen o tom, že si to zadám do umělé inteligence a ona to za mě udělá. Tady to moc nejde. Musíte vzít do ruky šroubovák a další nářadí a rukama odvést dobrou práci.

## Platí to i pro mladou generaci?

Dnešní mladí mají k technice jiný vztah. Jsou zvyklí na moderní technologie a rychlou dostupnost informací. Také potřebují víc praxe, trpělivosti a času si to osahat. Řemeslo se prostě musí naučit. Koneckonců, my nebyli jiní. Ale v době hojně využívaných agenturních pracovníků to je těžší, ne-li nemožné.

## Existuje projekt, na který jste obzvlášť hrdý?

Hrdý jsem na každou zakázku, která dopadne dobře. Spíš, než jeden konkrétní typ, je to pocit, že člověk je součástí týmu, který dokáže opravit i velmi složité stroje. Ale chcete-li příklad, pak třeba zmíním obsluhu vyvíječe Acetylenu, který prošel rekonstrukcí roku 1931, ale provozní řád byl z období c. k. Rakouska-Uherska. Stálo v něm, že za neplnění povinností hrozily obsluze dvě hodiny vězení. Zajímavostí je také jeřáb, který údajně zrekvírovala Rudá armáda někde v hamburském přístavu a cestou do Ruska ho českořebovští železničáři dokázali odklonit a zůstal v Dílnách.

## Co vás v CZ LOKO udrželo celou tu dobu?

Především stabilita, jistota práce, která dává smysl. Navíc jsem měl štěstí na vedoucí a kolegy, s nimiž se dobře spolupracovalo. Přemýšlet o změně je normální, ale důvod odejít a změnit zaměstnání jsem nakonec nikdy neměl. Dnes člověk vidí, jak se fabrika proměnila, že se víze majitele a vedení o expanzi naplňují.

Těžko někdo z mladší generace uvěří, jak Žoska vypadala, když jsem do ní nastupoval. Stará dřevěná vrata na montovně, která se zavírala pomocí vytáhaného péra, špína vytékající z ostříku na přesuvnu. S ní se v zimě za velkých mrazů muselo jezdit i v noci, aby nezamrzla. Dílny byly zastaralé. Technologie málo rozvinutá. Ten rozdíl je obrovský.



Václav Koníček, mistr údržby ve firmě pracuje už 40 let, a říká:

# Nikdy si nemůžete říct, že máte hotovo

Mistr údržby Václav Koníček v CZ LOKO pracuje už čtyřicet let. Tehdy v roce 1986 nastoupil jako opravář strojů a zařízení a postupně prošel pracovištěm Vývoje, Nástrojárnou a Údržbou. Od 2008 zastává současnou pozici.

## Jak začínáte den?

Přípravou, rozdělením došlých požadavků na opravu mezi kolegy údržbáře podle jejich profesí a schopností. K tomu samozřejmě potřebují náhradní díly, které jim musím zajistit a dodat. Ale je jasné, že pracujeme průběžně, takže žádný den nezačíná od nuly, ale plynule navazujeme na den či dny předchozí.

## Překvapí vás ještě něco?

Moc toho není. Co je potřeba se většinou zjistí až v průběhu opravy daného zařízení nebo stroje. Můžete být stokrát připraveni, ale ukáže se, že nějaký náhradní díl přece jen chybí. Sice provozujeme nějaký ten sklad strategických náhradních dílů, ale nelze mít všechno. Znamenalo by to mít obrovské prostory a v zásobách držet obrovské peníze. Přitom výrobci zanikají a vznikají, některé komponenty se musí upravit, abychom je mohli použít. Takže mít všechno není ani možné.

## Jak to řešíte?

Při objednávání náhradních dílů úzce spolupracuji s velkým firemním srdcařem Alešem Svatošem, ze Správy majetku, pod něhož údržba spadá. Je s ním výborná spolupráce, pracujeme dá se říct v tandemu, jako švýcarské hodinky. Pomáhá radou a znalostmi ze své předešlé praxe mistra údržby, než se stal vedoucím oddělení.

## A když není díl na skladě?

Čeká nás kolečko e-mailů a telefonátů s dodavatelem. Musíme ho přesvědčit, že zakázka chvátá a díl či díly potřebujeme co nejdříve, abychom neohrozili naši výrobu.



## Co to pak znamená?

Zajistit je nejlépe v řádu hodin. A to třeba i o víkend. Znamená to, že běžnou práci musím nechat a začít řešit tyhle urgentní požadavky, klidně i několikrát denně. Naštěstí těchto infarktových situací není mnoho. Ale když nastanou musíme je rychle vyřešit.

## V čem bývá problém? Proč tyhle díly chybí?

To není problém, ale realita trhu. Firmy zanikají a zanikají, mění výrobní program. Takže tam, co jste před půl rokem nakoupili, dnes už třeba firma neexistuje, náhradní díly se nevyrobí a nikde se nedají sehnat. Pak nezbyvá než vzít co je a přizpůsobit to nebo různě upravit. Prostě sehnat náhradu. A něco si dokážeme vyrobit i sami. Hasíme problémy, od toho jsme tady. Nejsou to těžkosti, ale běžný denní režim. Ale vážných situací není tolik, aby nás to paralyzovalo.

## Kolik zakázek denně vyřídíte?

Když je obzvlášť „vydařený“ den, sejdu se i na dvě desítky požadavků na údržbu. Ty samozřejmě nejsme schopni hned vyříditi a přelévají se nám do dalších dnů, kdy přicházejí požadavky

nové. Průměrně před sebou tlačíme třicet až čtyřicet nějak rozpracovaných oprav.

Z pohledu výroby jsou požadavky na opravu všechny urgentní. Lze říct, že každá oprava, porucha či odstávka výrobního zařízení ohrožuje termín dokončení zakázek. Opravujeme vše od strojů, jeřábů, patkových zvedáků počínaje, až třeba po upadlou kliku u dveří. Podílíme se i na zařizování nových pracovišť.

Každá oprava je jiná, a to i když se nějaká závada opakuje. Práce na údržbě je proto dost specifická. Nikdy totiž neděláte stejnou práci.

## Co se ale mění, jsou bezesporu výrobní technologie.

Ten posun v modernizaci provozů je obrovský. Málokdo si už třeba vzpomene na starou lakovnu, kde se lokomotivy natíraly štětkou ze štafí, tmavou umaštěnou montovnu s kouřícím hydro-matem a bouračku podvozků, pracoviště Tří králů. Anebo dřevěnou cívkárnu i venkovní ostřík s louhem. Je toho opravdu mnoho co se změnilo. A je to hlavně obrovská zásluha většinového majitele Josefa Bárty, který tu s námi v těchto podmínkách začal. Fakt jsme tu moderní fab-

riku, všichni co v ní děláme, vdupali doslova ze země.

## Jak se s její údržbou a opravami vypořádáváte?

Stále musíme jít s dobou. Nejde jen o nové technologie, ale i moderní stroje a zařízení, kterých je fabrika plná. Opravovat se je učíme za pochodu, jak poruchy přicházejí. Ze svých chyb se musíme poučit a neopakovat je. Ve firmě není žádné zařízení, které by nepotřebovalo opravu či nutnou údržbu. I ty nejjednodušší se občas rozbijí, u těch moderních je oprava velmi náročná, složitá a nákladná.

## Jak velký je váš úsek? Kolik kolegů řídíte? Jaké zvládáte profese?

Úsek má jedenáct vysoce kvalifikovaných údržbářů, kteří ovládají mnoho řemesel. Provozujeme šest plynových kotelen a jednu parní. Musíme se postarat o chod celé firmy. A jak se firma technologicky rozrůstá, je potřeba kvalitní údržby jako soli. Kdybych měl tu možnost, přičaroval bych si nejráději další čtyři údržbáře. Můžete mít vylepšení či nové technologie jaké chcete, ale musíte mít k tomu i ty lidi. S ostatními si již poradíme.

## Co pokládáte u práce údržbáře za zásadní?

Možná to vyzní jako klišé, ale nejdůležitější vlastností údržbáře je: „touha dokázat nemožné“. Jasně, že musí mít odpovídající znalosti řemesla, ale i nervy ze železa, umět pracovat samostatně, musí mít zkušenosti a léta praxe. Prostě, dobrý údržbář si musí umět poradit v každé situaci.

## Máte pak pocit zadostiučinění?

To si nelze dovolit, je to příliš velký luxus. Život mi ukázal, že jakmile jen na moment tomuhle pocitu podlehnete, okamžitě se objeví další, ještě naléhavější závada než ta předešlá. Musíte se vzbudit a začít nanovo. Nikdy si nemůžete říct, že máte hotovo.

## Je o práci údržbáře zájem?

Mezi mladými kluky ho nevím. Sám je aktivně vyhledávám a oslovuji. Kdyby to bylo jen o špíně a rukou od oleje, bylo by nám hej. Je to náročná práce, která není pro každého. Dělá se za každého počasí: v zimě, v dešti i ve vedru. Pracujete ve výškách i ve stísněných prostorách, kam se sotva napasujete. Musíte být odolný vůči stresu. Není to žádné „leháro“, ale náročná práce s velkou odpovědností.

## Přesto v CZ LOKO už pracujete tolik let.

Mě ta práce prostě baví, mám ji rád. Zatím bych bez ní nevydržel. Baví mě hlavně její pestrost. Asi bych nemohl dělat stejnou práci pořád dokola. Každý jsme prostě jiný.

## Co vás baví nejvíce?

Že každý den je jiný, každá hodina je jiná. Nikdy nevíte, co vás překvapí. A máme výbornou partu. I ta mě baví. Jsou to chlapi prověřeni svou pracovitostí, poctivostí, odvahou a nasazením. Odvádějí skvělou práci a mohu se na ně ve všem spolehnout. A baví mě i železnice, jak ta velká, tak i ta malá modelová. O obě se aktivně zajímám a tu malou i provozuji.

## K Julii přibyla Jasmína, Hrochostrój má posilu

Stavební společnost Hrochostrój vlastní už druhý EffiShunter 1000. Po loňském křtu první lokomotivu 744.161, která na veletrhu Rail Business Days dostala jméno Julie, letos přibyla druhá, pojmenovaná Jasmína (číselné označení 744.181). Nositelkami jmen jsou dcery strojvedoucího v prvním případě a dvou akcionářů Hrochostroje v tom druhém. Obě lokomotivy firmě zajišťují dopravní soběstačnost na železnici a konkurenceschopnost.

Vlajková loď portfolia CZ LOKO tak vedle dopravců v Itálii, Maďarsku, Norsku, Slovinsku a Švédsku slouží zákazníkům i v Česku. Zde EffiShunter 1000 zdomácněl především u stavebních firem, kde vozí hlavně materiál na výluky nebo přepravují stavební mechanizaci. Jejich akční rádius přitom není nijak omezen. Díky evropskému zabezpečovači ETCS mohou neomezeně jezdit i po hlavních tratích.

Dalibor Palko



Slavnostně vyzdobená Jasmína s detailem zobrazené dívčí siluety na kapotě.

