

Technická konference ukázala budoucnost lokomotiv CZ LOKO. Vývoj směřuje ke kombinaci elektřiny, baterií i spalovacích motorů

ČESKÁ TŘEBOVÁ, 12. března 2020

Budoucnost lokomotiv společnosti CZ LOKO je v kombinaci různých druhů energií, tedy elektřiny, baterií i spalovacích motorů. „*Pracujeme na více verzích nových lokomotiv, z nichž některé prototypy by se měly na trhu objevit v letech 2022 až 2023,*“ uvedl generální ředitel Josef Gulyás na Technické konferenci o budoucnosti posunovacích lokomotiv v Česku, která se konala 10. března v České Třebové.

„*Reagujeme na nové trendy, vývoj legislativy a na požadavky trhu. Od zákazníků nejen v západní Evropě slyšíme, že už nechtějí čistě dieselové lokomotivy. Respektujeme současný vývoj napříč trhem a nasloucháme názorům našich klientů a partnerů. Dynamika nevyhnutelných změn je obrovská. Na co ještě na přelomu tisíciletí stačily desetiletí, je nyní třeba řešit v řádu let,*“ uvedl Josef Gulyás. To má firmě umožnit i výraznější expanzi na západní trhy.

Základem těchto koncepcí se stal už loni představený HybridShunter 400, který využívá energii z baterií a pro záložní dobíjení je vybaven i spalovacím motorem CAT C4.4. o výkonu zhruba 130 kW. Na baterii dobíjenou osm hodin z vnější elektrické sítě má zvládnout šestnáct hodin provozu. Zkušební provoz prototypu začne letos a svůj zájem otestovat si nové technologie v běžných podmínkách již projevilo několik předních českých průmyslových podniků.

### **Nové lokomotivy ponесou označení DualShunter 2000, EffiLiner 2000 a DualLiner 2000.**

DualShunter 2000 s výkonem kolem 2 MW vychází z EffiShunteru 1000, první lokomotivy CZ LOKO schválené podle mezinárodních norem TSI. V něm má zůstat spalovací motor, ale přibude sběrač a kompletní trakční výzbroj pro jízdu pod závislou trakcí. Její hmotnost by neměla přesáhnout 80 tun.

Koncept EffiLiner 2000 s výkonem téměř 2 000 kW zahrnuje dieselelektrický pohon s přídatnou baterií o ekvivalentním výkonu 400 kW.

Třetí novou lokomotivou v záměrech CZ LOKO je DualLiner 2000, umožňující provoz jak v trakčních soustavách 3kV a 25 kV 50 Hz, tak podle potřeby i ze spalovacího motoru. Obě řešení mají nabídnout téměř shodný výkon 2 000 kW a rychlost 120 km/h. Ani zde by hmotnost neměla přesáhnout 80 tun. Vyšší hmotnost znamená omezení v traťové třídě a lokomotivy by tak nemohly zajíždět na menší regionální

tratě. Kombinace závislé a nezávislé trakce dopravcům umožní obsloužit i tzv. „poslední míli“, tedy zajet na neelektrifikovanou trať nebo obsloužit vlečku.

*„V těchto výkonových parametrech našich lokomotiv se hodláme rozvíjet i v následujících letech. Nicméně naším hlavním byznysem stále jsou a budou posunovací lokomotivy a lokomotivy pro střední traťovou službu,“* dodal Jaroslav Plhák, technický ředitel CZ LOKO.

Podle něj dnes kreativitu při vývoji omezují především národní a evropské normy a legislativa. Víc se musí řešit také design lokomotivy, ovlivňující prodejnost. To byl i případ modernizace brejlovců na takzvané bizony nesoucí obchodní označení EffiLiner 1600.

*„Chceme-li udržet naše produkty při životě dalších třicet let, musíme je průběžně inovovat, být vždy o krok před konkurencí a v daném segmentu určovat trendy,“* uvedl technický ředitel. Přitom časy se velmi krátí – od studie do začátku sériové výroby by neměly uběhnout více než čtyři roky.