

ŠKODOVÁK

UDÁLOSTI

Škoda vyrábí
trolejbusy už 80 let



UDÁLOSTI

Škoda získala zakázku
v Německu

OBSAH

- 3 Pars nova uspěla v Pobaltí
Elektrobusy slaví rok provozu v Plzni
Škoda založila společnost v USA
- 4 Škodováci pomáhali Dětskému centru
Dětský den přilákal do Pars nova stovky návštěvníků
- 5 Premiéra půlmaratonu se vydařila
- 6 Tramvaje z Plzně míří do německého Chemnitzu
- 7 Škoda Transportation představila nejnovější lokomotivu
- 8 Oslavy výročí trolejbusů přilákaly tisíce lidí
- 9 Škoda vyrábí trolejbusy už 80 let
- 10 Půlmaraton Škoda FIT v Plzni? Zakládáme tradici, říká Josef Bernard
Martin Straka a Miloš Škorpil: spokojenost!
- 11 První půlmaraton v životě. A premiéra přinesla skvělý výsledek!
Jak jste si užili Škoda FIT půlmaraton?

UDÁLOSTI



Pars nova uspěla v Pobaltí



Elektrická jednotka 575

Pars nova, dceřiná společnost Škoda Transportation, opraví sady hnacích podvozků pro elektrické jednotky 575, které jsou určeny pro Litevské státní dráhy. Společnost se podílí na hlavní opravě celkem čtyř jednotek v rámci konsorcia s litevskou společností Litmotas. „Naše společnost v současnosti dokončuje práce již na třetí řadě hnacích podvozků pro elektrické jednotky, které vyrobila Škoda Vagonka. Vozidla již na litevské širokorozchodné trati mezi hlavním městem Vilniusem a Kaunasem úspěšně najezdila více než jeden milionů

kilometrů. Celkem je v Litvě v provozu deset těchto elektrických jednotek,“ říká obchodní manažer Pars nova Pavel Jurka.

Ve společnosti Pars nova je provedena kompletní demontáž hnacích podvozků, oprava či výměna nevyhovujících celků a následná montáž. Proces opravy je technologicky náročný, jelikož podvozků mají široký rozchod 1520 mm oproti standardnímu rozchodu kol v ČR, který je 1435 mm. Kvůli jednodušší manipulaci se proto používají za tímto účelem speciálně vyrobené přípravky.

Elektrobuses slaví rok provozu v Plzni

Dva moderní bateriové autobusy, které byly vyvinuty a vyrobeny plzeňskou společností Škoda Electric, oslavily v minulých týdnech první rok od zahájení zkušebního provozu s cestujícími. Elektrobuses Škoda Perun včetně nabíjecí stanice jsou provozovány jako součást evropského projektu ZeEUS (Zero Emission Urban Bus System), který se věnuje různým řešením elektromobility v oblasti veřejné dopravy. „První rok provozu elektrobusesů přinesl cenné zkušenosti z provozu na standardní autobusové lince.

Testujeme množství nových technologií, takže se logicky objevují různé technické obtíže. Ty se nám daří postupně řešit, například jsme změnili technologii chlazení baterií a zlepšujeme komunikaci vozidla s dobíjecími stanicemi. Do budoucna věříme, že s našimi ekologickými vozidly brzy uspějeme i v dalších městech nejen v České republice,“ říká vedoucí projektu ze Škody Electric Pavel Kuch. „Z odpovědí cestujících vyplynulo, že elektrobusesy jsou vnímány jednoznačně pozitivně. Lidé oceňují zejména tichý provoz a pozitivní vliv na ochranu životního prostředí. Podobně se cestujícím líbí také samotné provedení elektrobusesů,“



Elektrobuses Škoda

doplňuje několik informací z provedeného dotazníkového průzkumu spokojenosti členů projektového týmu za ZČU Lukáš Bartoň.



Škoda založila společnost v USA

Společnost Škoda Transportation založila ve Spojených státech amerických novou dceřinou společnost Škoda Transportation USA, LLC. Plzeňská firma tímto krokem potvrzuje svůj dlouhodobý zájem cílit nejen na tradiční středoevropské a východní trhy, ale také na trhy v západních zemích. „Založení společnosti v USA je logickým vyústěním naší strategie směřování na západní trhy. V současnosti mapujeme naše možnosti a vybíráme vhodné projekty na rozsáhlém a rozvíjejícím se severoamerickém trhu. Věřím,

že máme velkou šanci uspět nejen v USA, ale také v Kanadě,“ říká Tomáš Ignačák, předseda představenstva Škoda Transportation. Americký tým vede Scott Ellis, který se stal ředitelem business developmentu. „Značku Škoda vnímám jako velmi úspěšného evropského výrobce kolejových vozidel. Naším cílem je v USA vytvořit plnohodnotné zázemí sestávající z business developmentu, technického oddělení, nákupu a projektového managementu až po samotnou výrobu. Založení společnosti Škoda Transportation USA je tak prvním krokem plánované expanze na severoamerický trh,“ říká Scott H. Ellis, ředitel business developmentu Škoda Transportation USA. Plzeňská značka není na americkém trhu

nováček. V minulosti již Škoda Transportation dodala deset tříčlánkových tramvají do amerických měst Portland a Tacoma. Dceřiná společnost Škoda Electric navíc do USA dodala několik set trolejbusů.



PERSONÁLIE



Škodováci pomáhali Dětskému centru

Dětské centrum v Plzni, které pečuje o ty nejmenší děti bez domova, potřebuje pomoci s úpravami zahrady? Jdeme na to! Tak ve zkratce vypadala další „mise“ škodováků jako součást firemního dobrovolnictví, tedy projektu, v němž Škoda Transportation umožňuje svým zaměstnancům věnovat den práce některé z organizací, které na západě Čech poskytují pomoc potřebným. „Docela jsme se pro tenhle úkol nadchli, takže vůbec nebyl problém dát dohromady partu od nás z Nákupu, plus jsme získali i posilu z Financí,“ usmívá se nákupčí Lenka Hewitt. Hlavním úkolem škodováckého týmu bylo upravit okolí domku, jenž začne nově v Dětském centru sloužit jedinečnému účelu. „Dům je určen pro pobyt náhradních rodičů, kteří přijímají do péče děti z našeho centra. Mohou v něm pobývat s dětmi, aby co nejlépe navázali vztah a adaptovali se na novou situaci. Takové zázemí považujeme za velmi důležité. Jsme rádi, že nám právě škodovácký tým pomohl upravit okolí domu a přístupovou cestu k němu, takže jej budeme moci už brzo začít využívat,“ vysvětluje ředitelka Dětského centra Jana Tytlová. „Lidé ze Škody Transportation nám pomáhají opakovaně a já si toho velmi vážím,“ řekla Jana Tytlová. Při dni stráveném v Dětském centru však měli škodováci na programu řadu dalších prací. „Zaměřili jsme se na to, na co při běžné údržbě areálu nezbývá čas. Natírali jsme plot,



Tým Nákupu a Financí

čistili chodníky a různé prostory kolem budov Dětského centra,“ vysvětlila manažerka Nákupu Andrea Veberová. „A i když jsme dělali naplno, zbyla spousta času i na nej-různější debaty, prostě jsme si ten den užili

i jako tým,“ říká Andrea Veberová. „Paní z Dětského centra pro nás navíc připravily skvělé občerstvení, takže jsme byli celý den plní sil,“ směje se. „Věřím, že budeme moci pomáhat v centru i někdy příště,“ doplňuje.

Dětský den přilákal do Pars nova stovky návštěvníků

Jak velkou oblibu si za dobu své existence získal Dětský den pořádaný pro potomky zaměstnanců Pars nova, dokázal i jeho letošní ročník. Do areálu šumperské firmy si první červnovou sobotu přišly vychutnat zábavný program více než tři stovky dětí. „A celkem jsme napočítali zhruba tisíc návštěvníků, zájem byl opravdu velký,“ pochlubila se za organizátory Miroslava Laštůvková z Pars nova. Děti si mohly užít hry a soutěže, zařadit si ve skákacím hradu, svézt se na kolotoči, mohly se projet na koních a už tradičně po areálu zájemce vozil vláček Parsáček. „Novinkou na letošním dětském dni byl hudební workshop, kde se děti mohly účastnit výuky bubnování,“ doplnila Miroslava Laštůvková. Ta připomněla, že součástí dne bylo také vyhlášení

vítězů výtvarné soutěže s názvem Namaluj vláček, která byla určená pro děti zaměstnanců. Kresby si mohli přichodzí prohlédnout v interiéru muzejního elektrického pantografu, který patřil k dalším atrakcím akce. Pro malé výtvarníky samozřejmě byly připravené zajímavé ceny. Sobota však v Šumperku nebyla jen ve znamení Dětského dne. Už tradičně totiž ve stejný termín Pars nova pořádá i firemní fotbalový turnaj mužstev na Tyršově stadionu nedaleko od sídla společnosti. „Tentokrát se sešlo na čtyři desítky hráčů a podpořit je přišla přibližně stovka fanoušků. Vítězem celé soutěže se stal tým FC PARSELONA,“ s úsměvem řekla Miroslava Laštůvková. Ta doplnila, že obě akce se uskuteční i příští rok. „Tentokrát ale v rámci sobotního programu

chceme uspořádat i Den otevřených dveří - firma totiž bude slavit šedesát pět let od svého založení,“ vysvětluje Miroslava Laštůvková.



UDÁLOSTI



Premiéra půlmaratonu se vydařila!

Škoda FIT půlmaraton má za sebou úspěšnou premiéru! Poslední květnovou sobotu se na plzeňském náměstí Republiky sešla téměř tisícovka běžců, kteří se vydali pokořit některou z připravených tratí – od půlmaratonské až po ty dětské. Centrum města v ten den ožilo nejen závody, na náměstí se lidé bavili při spoustě aktivit, jež pro ně organizátoři připravili.



Start půlmaratonu

„Při Škoda FIT půlmaratonu jsem běžel první polovinu štafety. Celá akce se určitě povedla, a zejména trať byla pro mne, jako Škodovák, velice přitažlivá. Kdy jindy má člověk možnost proběhnout areálem, a zároveň zažít takhle skvělou atmosféru? Doufám, že se příští rok uskuteční druhý ročník, kde bych chtěl zkusit už celý půlmaraton,“ řekl Jindřich Blažek, jeden ze závodníků.

Půlmaratonský den však začal mnohem dříve, než se on a s ním další stovky běžců vydaly na prestižní jedenadvacetikilometrovou trať. Jako první se do závodění pustily děti, a to na okruhu, který organizátoři vytyčili kolem katedrály svatého Bartoloměje. Už od samého rána se v centru odehrávala řada dalších akcí, které příchozím zpestřovaly půlmaratonský den. „Přišli jsme podpořit kamaráda, běžel půlmaraton prvně. Ale vyrazili jsme dřív, byli jsme zvědaví na program na náměstí. Děti si hrály v hokejové školice a soutěžily v atletických disciplínách, teď je pro změnu nemůžeme dostat ze skákacího hradu,“ usmívala se Jana Svobodová z Plzně a ukázala k nafukovací atrakci v rohu náměstí. Na pódiu na druhé straně plochy se během brzkého dopoledne vystřídala řada hostů z řad partnerů projektu, ale i ti, kdo se jako patroni Škoda FIT chystali do závodu.

Úderem jedenácté hodiny přišel nejočekávanější moment. Zazněl startovní výstřel a vstříc boji s půlmaratonskou distancí vyrazil pestrobarevný běžecký had. Mezi stovkami běžců bylo možné zahlédnout hokejovou legendu Martina Straku, ultramaratonce a guru českého běhání Miloše Škorpila, zakladatele

celé akce Josefa Bernarda ze Škodovky nebo triatlonového reprezentanta Přemysla Švarce. Všechny čekala trasa, která běžce vedla z náměstí Republiky k fotbalovému stadionu Viktorie a plzeňskému Výstavišti, pokračovala do areálu Škodovky na Borská pole a do Borského parku, odkud se kolem řeky přes Slovany vrátila do centra města, ke svatému Bartoloměji. „Bavil mě nejen závod samotný, ale také doprovodný program na náměstí, kde se vyřádily mé dvě děti. Trať půlmaratonu byla hezká, nepřišla mi nějak náročná, co mě překvapilo, byla ta část v podchodu se schody, zajímavé. Organizace závodu byla v pořádku, určitě srovnatelná se zavedenými běžeckými událostmi tohoto typu. Na rozdíl od mnoha jiných běžců mi nevadilo teplé počasí, závod jsem si opravdu užil,“ říkal Jaromír Urbánek. Jako první do cíle Škoda FIT půlmaratonu dorazil člen českého reprezentačního triatlonového týmu Přemysl Švarc, mezi ženami klatovská atletka Petra Kavijová. Za nimi v různých odstupech dobíhaly stovky dalších mužů a žen. Všichni, kdo závod dokončili, získali v cíli unikátní medaili. A vědomí, že to v tu sobotu v Plzni dokázali!

(Více o tématu na stranách 10 a 11)



Bohatý program připravili organizátoři i pro děti

UDÁLOST



Tramvaje z Plzně míří do německého Chemnitzu

Škoda Transportation zvítězila v tendru na dodávku tramvají pro dopravní podnik města Chemnitz. Plzeňská společnost dodá do německého města celkem čtrnáct moderních vozidel z rodiny ForCity. Celková cena zakázky je zhruba 950 milionů korun.



Podpisu smlouvy v Chemnitzu se za Škodovku zúčastnil Zdeněk Majer, vice president Škody Transportation

„Už v roce 2012 jsme v tomto saském městě měli unikátní možnost vozit cestující v testovacím provozu v naší nízkopodlažní tramvaji ForCity Alfa. Tehdejší provoz byl vyhodnocen v rámci průzkumu zákazníků velice úspěšně. Jedná se tedy o dlouholetý výsledek práce našich obchodníků, techniků, konstruktérů a dalších, kterým patří velký dík,“ říká Tomáš Ignačák, předseda představenstva Škoda Transportation.

„Využijeme příští měsíce a roky k tomu, abychom společně s našimi českými partnery vyvinuli a vyrobili moderní vozidlo, které z atraktivní městskou hromadnou dopravu v Chemnitzu,“ uvedl Jens Meiwald, generální ředitel dopravního podniku města Chemnitz. Škoda Transportation dodá do Chemnitzu obousměrné 100% nízkopodlažní tramvaje ForCity Classic s nerezovou skříňí s nápravnicovými podvozky a bezpřevodkovým pohonem. První tramvaj bude dodána v létě 2018, a to do zkušebního několika měsíčního provozu. Celá flotila bude dodána do léta 2019. „Dopravní podnik v Chemnitzu projevil svým rozhodnutím důvěru výrobkům Škody

Transportation, což považujeme za velký úspěch ale i zároveň závazek. Po zakázce na vlaky pro Deutsche Bahn a vyhraném tendru pro National Express (S Bahn Norimberk) je to první zakázka Škody Transportation na tramvaje v Německu,“ doplňuje Zdeněk Majer, vice president Škoda Transportation.

Plzeňský podnik se prosadil v rámci velmi náročné soutěže proti dalším významným výrobcům tramvají. „Tato zakázka je důkazem, že naše tramvaje ForCity mohou uspět v konkurenci největších světových firem na jednom z nejnáročnějších trhů a mohou tak úspěšně sloužit ve veřejné dopravě západoevropských měst. Dochází tím také k potvrzení naší dlouhodobé strategie upevnění postavení společnosti v západní Evropě,“ dodává Zdeněk Majer. Na německém trhu se společnosti daří. V srpnu 2013 podepsala Škoda Transportation smlouvu s německým operátorem Deutsche Bahn Regio na dodávku šesti vysokorychlostních moderních vlakových souprav, které se brzy představí na mezinárodním veletrhu Innotrans. V listopadu téhož roku společnost založila v německém Mnichově dceřinou společnost Škoda Transportation Deutschland GmbH. Škodovka navíc vloni zvítězila v tendru na dodávku 39 jednopodlažních elektrických jednotek pro příměstskou dopravu (S Bahn) v Norimberku, kde se ale zatím neúspěšně kandidáti proti rozhodnutí odvolávají. Více o projektu Chemnitz přinese příští číslo firemního magazínu.



Vizualizace tramvaje

UDÁLOST



Škoda Transportation představila nejnovější lokomotivu

Společnost Škoda Transportation slavnostně představila nejmodernější lokomotivu Emil Zátopek, která je určena pro německého operátora Deutsche Bahn Regio. První lokomotivy v současnosti absolvují sérii náročných testů na zkušebním okruhu ve Velimi. Plzeňská Škodovka celkem do Německa dodá šest těchto univerzálních lokomotiv.



Nejmodernější lokomotiva Emil Zátopek pro německého operátora.

„Jsme potěšeni, že se nám podařilo úspěšně vyvinout a vyrobit nejnovější lokomotivy pro jednoho z nejnáročnějších zákazníků na světě. Došlo tím k potvrzení, že se naše společnost Škoda Transportation může řadit po bok největších světových výrobců kolejových vozidel,“ říká Tomáš Ignačák, předseda představenstva Škoda Transportation.

„Díky této referenci se nám otevírají dveře do dalších tendrů. O lokomotivy v provedení se střídavým 15/25kV napětím je zájem nejen v německy mluvících zemích, ale také například ve Skandinávii, Maďarsku, Turecku a dalších zemích,“ doplňuje Zdeněk Majer, vice president Škoda Transportation. Škoda Transportation dodá pro Deutsche

Bahn Regio šest nových lokomotiv Emil Zátopek na trať Norimberk-Ingolstadt-Mnichov na střídavé napětí 15 kV/16 Hz. U Deutsche Bahn Regio mají tyto lokomotivy označení BR 102. Lokomotivy jsou součástí šesti šestivozových dvoupatrových souprav typu Push-Pull. Ovládání soupravy je tedy možné ze stanoviště řídicího vozu, nebo stanoviště lokomotivy. Lokomotivy mohou být nasazeny i ve vícenásobné trakci. „Nová lokomotiva má nový design v typické červené barvě německého operátora Deutsche Bahn Regio s uspořádáním stanoviště a ovládacích prvků dle zvyklostí Deutsche Bahn. Zajímavostí je, že je možné provádět v rámci lokomotivy a šestivozové soupravy částečnou a plně

automatickou zkoušku brzdy,“ dodává produktový manažer Škoda Transportation Jaroslav Brodský.

Plzeňská Škodovka pokračuje v tradici výroby elektrických lokomotiv, kterých za svoji historii vyrobila přes pět tisíc kusů. Nejnovější lokomotivy Emil Zátopek slouží v provozu v České republice a na Slovensku. Jako druhá na světě navíc obdržely evropský certifikát TSI High Speed RST. Také lokomotivy Emil Zátopek pro Německo splňují veškeré náročné technologické parametry i nejnovější evropské bezpečnostní předpisy TSI. Jejich maximální rychlost je 200 km/hod. Komponenty a prvky, kterými je tvořena lokomotiva jsou z více než 95 % recyklovatelné.

UDÁLOSTI



Oslavy výročí trolejbusů přilákaly tisíce lidí

„Podívej, tímhle trolejbusem bys kdysi jezdil třeba do školy. Líbí se ti?“ ukazuje Petr Hora svému vnukovi nablýskaný historický vůz. A klouček horlivě přikyvuje. „Našeho malého technika baví, na téhle akci jsme nemohli chybět,“ říká s úsměvem Petr Hora. Patřili mezi ty, které v sobotu 18. června do plzeňského Depa 2015 přilákala oslava dvojice kulatých výročí – to znamená 75 let provozu trolejbusů v západočeské metropoli a 80 let jejich výroby ve Škodovce.



„Nejvíce jsme se těšili na jízdy historickými vozy, ale potom nás oba zaujaly modely trolejbusů a taky výstava o dějinách

výroby s fotografiemi,“ usmívá se Petr Hora. Oslavy výročí, které nabídly v režii Škody Electric a Plzeňských městských dopravních podniků bohatý program, navštívily během soboty více než čtyři tisícovky lidí. „Snažili jsme se ukázat nejen historii oboru výroby trolejbusů, ale i žhavou současnost, totéž platí o minulosti a aktuální podobě trolejbusové dopravy v Plzni. Jsme rádi, že naše akce měla takto velký ohlas,“ uvedl generální ředitel Škody Electric Jaromír Šilhánek, který při slavnostním přivítání návštěvníků vzpomněl také na generace škodováků, kteří pomáhali šířit slávu českého strojírenství po celém světě. Sobota nabídla bohatý program pro celou rodinu. Návštěvníci si mohli například na někdejší parkovišti v depu prohlédnout unikátní soubor trolejbusů, od historických po současné typy, a s některými z nich se mohli i svést. Dějiny výroby těchto vozidel přiblížila zájemcům fotografická výstava. „Oblast městské dopravy zase reprezentovaly ukázky systému, jímž se za pomoci moderního dispečinku monitoruje a řídí právě městská doprava,“ říká specialistka Propagace a marketingu Škody Electric Tereza Hajná. Připomíná také, že mezi hity dne patřily samozřejmě jízdy historickými vozy. „Na historické jízdy jsme původně nasadili celkem pět historických trolejbusů, ale zájem byl natolik veliký, že jsme tuto flotilu posílili ještě o historický autobus ŠKODA 706 RTO,“ usmívá se Tereza Hajná. Organizátoři nezapomněli ani na nejmenší návštěvníky – připravili pro ně řadu soutěží a her, hosty oslav výročí výroby a provozu plzeňských trolejbusů bavila i hudební vystoupení kapely JEN TAK.



Návštěvníci si mohli prohlédnout moderní i historické vozy



Pohyblivý model Škoda 22 Tr obdivovaly především děti

ZAJÍMAVOST



Škoda vyrábí trolejbusy už 80 let

V plzeňské čtvrti Doudlevice byl v roce 1936 zkonstruován první trolejbus Škoda 1 Tr. Nový dopravní prostředek si získal oblibu díky výkonnosti a komfortu, a proto není divu, že již o dva roky později bylo objednáno pět dalších trolejbusů typu Škoda 2 Tr. Dalším škodováckým typem se stal Škoda 3 Tr, který znamenal zrod druhého založeného a dnes nejstaršího fungujícího provozu na našem území – a bylo to v roce 1941 právě v Plzni. Koncem 40. let se výroba vozových skříní trolejbusů vydala novým směrem. Karoserie se odlehčily, podvozek měl pouze dvě nápravy a jeden trakční motor. Prvním zástupcem s těmito parametry byl typ Škoda 6 Tr. Jeho nástupce, typ Škoda 7 Tr, představoval významný mezník pro pět českých měst, protože právě s ním zaváděly v ulicích nové trolejbusové provozy. Reprezentoval ale zároveň první exportovaný typ – sedm vozů se dostalo do Varšavy. Další následovník, typ Škoda 8 Tr, se lišil od „sedmičky“ prakticky jen elektrickou výzbrojí. Těchto vozů se vyrobilo přes 700 kusů a více než polovina zamířila do zahraničí. V době počátku výroby „osmiček“ se produkce trolejbusů přestěhovala do Ostrova na Karlovarsku.

Šedesátá léta přinesla nové technické objevy a celospolečenské oživení. Z výrobní linky sjely první vozy nejslavnějšího typu v historii českých trolejbusů – Škoda 9 Tr. „Devítky“ byly ve výrobním programu plných 21 let a se svými více než 7400 kusy zaujímají místo druhého nepočtenějšího typu trolejbusu na světě.

Více než 90 % produkce zamířilo do zahraničí, někdy i do exotických destinací jako Indie či Afghánistán. Největší oblibu si typ Škoda 9 Tr vysloužil v bývalém SSSR, zejména pro svoji provozní spolehlivost a nenáročnost na údržbu. V této době se však zejména západní část světa začíná od trolejbusové dopravy odvracet a do popředí se dostává doprava autobusová, zejména vlivem nízkých cen ropy. Sovětský svaz omezení téměř nepocituje, v Československu nastává trolejbusům složité období. Končí provozy v Praze, Děčíně, Mostě a v Českých Budějovicích. Hovoří se o tom, že trolejbusy zůstanou zachovány pouze v několika lázeňských městech. V tomto nejistém čase přichází na svět prototyp trolejbusu Škoda 14 Tr a trvá plných devět let, než se začíná vyrábět sériově. Nový typ je vybaven úspornou tyristorovou výzbrojí, jež má oproti odporové až o třetinu menší spotřebu. Výrobní linky závodu Škoda Ostrov ovládají „čtrnáctky“, rostoucí nároky na přepravu velkého množství cestujících vedou

k realizaci projektů kloubových vozidel. Proto Škoda vyrábí nový vlastní typ konstrukce Škoda 15 Tr. „Čtrnáctky“ a „patnáctky“ postupně omlazují vozový park našich měst.

Na přelomu 80. a 90. let jsou na městskou dopravu kladeny nové nároky. Vyráběné typy trolejbusů se zásadně modernizují a vznikají typy Škoda 14 TrM a 15 TrM. Současně s tím začíná vývoj nové typové řady vozidel, úspěšně završený představením prvních českých nízkopodlažních trolejbusů – standardního typu Škoda 21 Tr a kloubového Škoda 22 Tr. V případě „jedenadvacítky“, konkrétně verze Škoda 21 TrACI, šlo o první vůz s pomocným dieselagregátem.

V prvních letech nového tisíciletí prošla celá společnost Škoda mnoha změnami. Ve výrobě trolejbusů se hledají noví zákazníci, což se podaří v případě amerických dopravců ve městech San Francisco a Boston. Reorganizací a sloučením několika odvětví vzniká na tradičním místě elektrotechnické výroby, v Plzni-Doudlevcích, společnost Škoda Electric, která přebírá produkci trolejbusů. Firma se vydává cestou spolupráce s dodavateli autobusových karoserií, prvním je koncern Irisbus (Iveco). V roce 2003 vzniká model Škoda 24 Tr, následovaný o rok později kloubovou verzí Škoda 25 Tr. Nový způsob výroby spočívá v dodání mechanicky a částečně elektricky vybavené karoserie, do níž je v plzeňském závodě osazen asynchronní trakční motor a na střechu

i VÍTE, ŽE?

Škoda za svou historii vyrobila více než 14 tisíc trolejbusů.

instalován kontejner s mikroprocesory řízenou elektrickou výzbrojí s IGBT tranzistory. Poté je dokončena kabeláž, případně se namontují další zařízení podle přání zákazníka, vůz je vyzkoušen a absolvuje testovací jízdy pod plzeňskou trolejí.

Různorodé požadavky dopravních společností vedly k rozšíření výrobního portfolia o další typy trolejbusů. V roce 2008 byla zahájena spolupráce s polským výrobcem Solaris Bus&Coach. Postupně vznikl patnáctimetrový typ Škoda 28 Tr, standardní dvanáctimetrový Škoda 26 Tr a kloubový Škoda 27 Tr. O dva roky později se přidal český producent autobusů SOR Libchavy a vznikly modely Škoda 30 Tr – dvanáctimetrový a Škoda 31 Tr – kloubový osmnáctimetrový. Výčet typů tím však zdaleka není úplný, elektrickou výzbrojí Škoda lze díky stavebnicové koncepci namontovat prakticky na jakoukoli autobusovou karoserii. Trolejbusy značky Škoda pronikly během své dlouhé a úspěšné historie do stovek měst na třech kontinentech.



Škodovácké trolejbusy jezdí na třech kontinentech

ROZHOVOR



Půlmaraton Škoda FIT v Plzni? Zakládáme tradici, říká Josef Bernard

I když jej sport bavil celý život, běh pro sebe „objevil“ až před pár lety. A dnes? Právě z běhání se teď pro iniciátora projektu Škoda FIT Josefa Bernarda ze Škodovky stala neodmyslitelná součást života. Ze svého domu se ráno na svých deset, dvanáct kilometrů vydává minimálně obden.

„S manželkou jsme možná ze začátku sousedům připadali jako ta dvojice pražáků z komedie Vesničko má středisková, kteří taky z chalupy vyráželi běhat. Ale už si na nás asi zvykli,“ usmívá se Josef Bernard, který sám závod absolvoval v čase pod hodinu a padesát minut.



Josef Bernard (vlevo) a Miloš Škorpil

Jak vám bylo, když jste při půlmaratonské sobotě na Škoda FIT potkával na plzeňském náměstí ty stovky lidí?

Byl to skvělý pocit, že se Škodovce a jejím partnerům podařilo něco velkého. Bral jsem to jako takovou třešničku na dortu u dlouhodobého projektu, na kterém pracujeme už řadu měsíců. Už na naší první velké loňské podzimní akci se ale ukázalo, že naše myšlenka přilákat

lidí ke sportování je životaschopná.

Myslíte nábor na atletickém stadionu?

Ano, na tuhle akci dorazily se svými rodiči stovky dětí a spousta z nich začala potom chodit na atletické tréninky. Dál přišly na řadu naše Výběhy s osobnostmi, kde sportovci jako ultramaratonec Miloš Škorpil a olympijský medailista Jan Řehula učili zájemce z řad veřejnosti správný běžecký styl, kvalitní systém tréninku nebo přípravu na závody. Při Škoda FIT jsme se věnovali i zdravé výživě, například ve spolupráci s Techmanií. Bylo toho hodně.

A potom přišel... půlmaraton.

Jistě, ten znamenal asi největší výzvu. Máme výbornou odezvu, jsem moc rád, že se lidem líbil, těší mě i to, že se na start postavila řada škodováků, ať už v individuálním závodě nebo jako členové štafet. Na náměstí i na trati jsem se viděl s lidmi, kteří chodili na naše výběhy, i s těmi, o kterých vím, že je k pravidelnému běhání strhla právě vidina účasti na našem půlmaratonu. To pro mě byla velká odměna.

Jak jste si závod užil vy sám?

Skvěle, s jednou zásadní chybou (*úsměv*). Na startu jsem se samozřejmě nechal strhnout nadupanou atmosférou a začal v rychlejším tempu, než jsem měl. To se během závodu vět-

šinou ošklivě vymstí. Ale alespoň mám poučení pro příště. Jinak je pro mě teď s odstupem závod takovou skládačkou zážitků. Pamatuji si moment, kdy mi moje žena na desátém kilometru řkala, že asi běžíme špatně, když nás předbíhá Miloš Škorpil (*smích*). Nebo když hokejista Michal Dvořák po doběhu prohlásil: „Bylo to bezvadné. Už to vicrát neudělám.“

Budou se moci běžci za rok při škodafitáckém půlmaratonu sejít znovu?

Určitě, chceme založit novou tradici. Jednokolový závod ve městě a nejbližším okolí Plzni podle mě chyběl, navíc máme k dispozici různorodou a zajímavou trasu, kterou vlastně navazujeme na tradici bikerských závodů, pořádaných v minulých letech. Pro půlmaraton opět počítáme s jarním termínem, se stejnou trasou a s pestrým programem pro celé rodiny na náměstí Republiky včetně závodů pro děti.

Ale Škoda FIT má v plánu do té doby další akce, že?

Na tu další můžu zájemce rovnou pozvat – už 17. září znovu přichystáme s atletickým klubem AK Škoda Plzeň náborovou akci na novém stadionu v Plzni-Skvrňanech, která je určená především dětem. A opět připravíme bohatý doprovodný program, zaměřený na sport a zdravý životní styl.

Martin Straka a Miloš Škorpil: Spokojenost!

Tak jak plánoval, pod dvě hodiny. Tak zvládl jedenadvacetikilometrovou trať Martin Straka, hokejová legenda. Ten se na půlmaraton vydal poprvé v životě. „Byl to můj tajný cíl, takže spokojenost, ale těch posledních pár kilometrů bylo hodně náročných! Ještě že kolem mě běželi kamarádi a mohli jsme se navzájem podpořit,“ líčil běh Martin Straka. Šéf HC Škoda Plzeň akce Škoda FIT podporuje

dlouhodobě. „Snaha Škodovky a Josefa Bernarda přitáhnout lidi a hlavně děti ke sportování je mi hodně sympatická, proto se snažím projektu Škoda FIT věnovat. I proto jsem běžel půlmaraton, navíc jsem byl zvědavý, co se mnou tahle trať udělá. Ale asi to pro jednu stačilo. Vzkazuje to moje koleno, které mám z hokeje hodně poničené,“ dodal s úsměvem Martin Straka.

Mezi těmi, kdo půlmaraton absolvovali, nemohl chybět ani další z patronů Škoda FIT, ultramaratonec Miloš Škorpil.

„Přiznám se, že závodně jsem běžel půlmaraton po delší době. Byl jsem moc spokojený s trati, myslím, že pro všechny účastníky byla hodně zajímavá,“ řekl po doběhu Miloš Škorpil, který ve své věkové kategorii nenašel přemožitele.

ZAJÍMAVOST



První půlmaraton v životě. A premiéra přinesla skvělý výsledek!



Jiří Procházka

Přestože dlouhé tratě nikdy neběhal, závodní statistika škodováka Jiřího Procházky z loňského roku měla při Škoda FIT půlmaratonu soupeře varovat. Ze čtrnácti absolvovaných běhů od pěti do dvanácti kilometrů jich totiž ve své věkové kategorii loni vyhrál... třináct. A výborně - druhým místem mezi vrstevníky - skončila jeho premiéra na trati dlouhé 21 kilometrů při Škoda FIT v Plzni. Není

divu. Tenhle čtyřiapadesátiletý škodovácký disponent výroby se totiž posledních pár let ve svém volnu věnuje sportu opravdu naplno. Ke svému premiérovému půlmaratonu se ale letos na jaře dostal Jiří Procházka vlastně náhodou - poukaz na závod Škoda FIT totiž vyhrál ve firemní soutěži. „Samozřejmě jsem o škodováckém půlmaratonu věděl, ale se startem jsem váhal, protože jsem si zatím vždycky vybíral závody na kratší distance. Jenže když už jsem vyhrál startovné, pochopil jsem, že je to osud a startovat budu,“ usmívá se Jiří Procházka, jinak člen plzeňského triatlonového klubu Slavia VŠ. A výsledek? Vedle druhého místa ve své kategorii si připsal i dvanácté místo v celkovém pořadí. „Závod mi opravdu sednul, běžel jsem jen pocitově, abych tak dlouhou trať napoprvé zvládl, nevynechával jsem občerstvovačky, a tak mi nevadilo ani horko, které při závodě panovalo. Nakonec se ukázalo, že to stačilo na docela slušný čas,“ říká s nemístnou skromností muž, jemuž by asi málokdo hádal jeho aktuální věk.

„Sport mě bavil vždycky. Už v osmdesátých letech jsme tady, na Plzeňsku, začínali organizovat triatlony, ten první se jmenoval Hliníkový muž. Taková naše západočeská odpověď na slavného Ironmana,“ směje se Jiří Procházka. „S postupujícím časem jsem se dal vedle triatlonů i na běžecké závody,

pořádá se jich teď spousta a mám z čeho vybírat. Vůbec se nedivím, že je teď běhání tak populární. Jde o sport, který můžete dělat v podstatě kdykoliv a kdekoliv, s minimálními náklady na vybavení, a za krátký čas můžete hodně natrénovat,“ dodává Jiří Procházka.

Ač překročil padesátku, říká, že právě teď ho sport baví asi nejvíc v životě. „Je najednou víc času, třeba s tím, jak se osamostatní děti. Pak je třeba prostor na to začít opravdu pořádně trénovat. Letos se mi to například povedlo s kamarády triatlonisty z plzeňského triatlonového klubu. Vyrázili jsme na Mallorku a za devět dní najezdili na kole 900 kilometrů. A to nám tři dny přšlo. Žádná dovolená u moře, tvrdá dřina. Ale nás to prostě baví,“ předkládá krátkou vizitku středomořského soustředění.

Zažehl premiérový start na dlouhé běžecké trati v Jiřím Procházkově zájmu o distance, jejichž trasa se měří na desítky kilometrů? „Určitě zůstanu u svých kratších tratí. Na těch můžu závodit třeba každý víkend, po takovém maratonu bych se asi sbíral mnohem déle. Ale pokud bude všechno v pořádku, asi za rok na Škoda FIT poběžím, už jenom proto, že se mi líbí myšlenka, se kterou je organizovaný. Chtít přivést lidi ke sportu má v dnešní době velký smysl, hlavně u dětí. Ty dnes mají spoustu jiných aktivit a v nich právě sportování hodně často chybí,“ říká Jiří Procházka.

ANKETA

Jak jste si užili Škoda FIT půlmaraton?

Ondřej Bouzek, Škoda Transportation



Příprava tedy nebyla nijak zásadní ☺. K Vánocům jsem si nadělil sporttester, takže vím, že mám za letošní rok přesně čtrnáct běžeckých tréninků, zase je pravda, že jsem dost

jezdil na kole. Ale časem pod hodinu třicet jsem sám sebe docela překvapil.

Lucie Vokáčová, Škoda Transportation



Sestavili jsme štafetu s kolegy personalisty, jednak jsme si chtěli užít týmový výkon a za druhé se tak zvýšila pravděpodobnost, že závod opravdu všichni dokončíme ☺. A já

správně zvolila hned první úsek, a vyhnula se nervozitě z čekání na předávkách!

Pavel Nejedlý, Škoda Transportation



Trénovat jsem začal někdy v únoru, takže jsem si věřil, že půlmaraton zvládnou. Asi jako většinu lidí mě při závodě trochu vadilo velké horko, takže nakonec mi čas pod dvě hodiny utekl

o jednu minutku. Jinak bezvadný závod, za rok se chystám znovu!

**NOVÝ
BENEFIT**

DĚTSKÁ SKUPINA

KOUMÁCI

**PRO DĚTI
ZAMĚSTNANCŮ ŠKODY TRANSPORTATION**

**Nově zřízená dětská skupina v prostorech
Techmania Science Center**

**POHYBOVÁ
PRŮPRAVA**

**ANGLICKÝ
JAZYK**
(HELEN DORON ENGLISH)

**POLYTECHNICKÁ
VÝCHOVA**

**PRO DĚTI
3-6 LET**

Všední dny 7:00-17:00
(v případě zájmu 6:00-17:00)

Kapacita 24 dětí

VÍCE INFORMACÍ

(prostory a vybavení, program, harmonogram dne, stravování atd.)

<http://techmania.cz/detska-skupina/>

 **Techmania**
Science Center

PROSTORY

- **Nově vybudované prostory** umístěné přímo v budově Science Centra
- **Moderní a komfortní vybavení** v souladu s platnou legislativou pro provoz MŠ
- **Vlastní nová oplocená zahrada** přímo u vchodu do školky
- **Herna o rozloze 100 m²**
- **Kvalitní dětská strava** zajištěná vlastní jídelnou
- **Parkoviště** pro rodiče

PROGRAM

- **Kvalifikovaný personál** splňující standardy učitelů MŠ
- **Důraz na individuální přístup**
- **Rozvoj samostatnosti a spolupráce**
- Akce pro děti v Techmanii i mimo ni, pokusy a experimenty s Edutainery Techmanie, pravidelné návštěvy expozic, dílen a laboratoří

V případě zájmu kontaktujte

katerina.tobiasova@skoda.cz

 **ŠKODA**