

Erik Benko  
Michal Jajcaj  
Miroslav Kollár

**Československé**  
**AUTOMOBILY** po roku 1948  
v zbierkach Slovenského technického múzea





Československé **AUTOMOBILY** po roku 1948  
v zbierkach Slovenského technického múzea

**autori:** Ing. Erik Benko, Mgr. Michal Jajcay, Miroslav Kollár  
**fotografie:** Archív STM  
**recenzoval:** Bc. Július Cako  
**jazyková korektúra:** Dott. Katarína Nika  
**grafika:** BEKI DESIGN, s. r. o.  
ISBN 978 – 80 – 974301 – 6 – 0

**Vydalo Slovenské technické múzeum, Košice, 2022.**

Žiadna časť publikácie, vrátane fotografií, nesmie byť bez predchádzajúceho súhlasu vydavateľa reprodukováaná, zverejňovaná a rozširovaná v tlačenej, elektronickej alebo inej podobe.

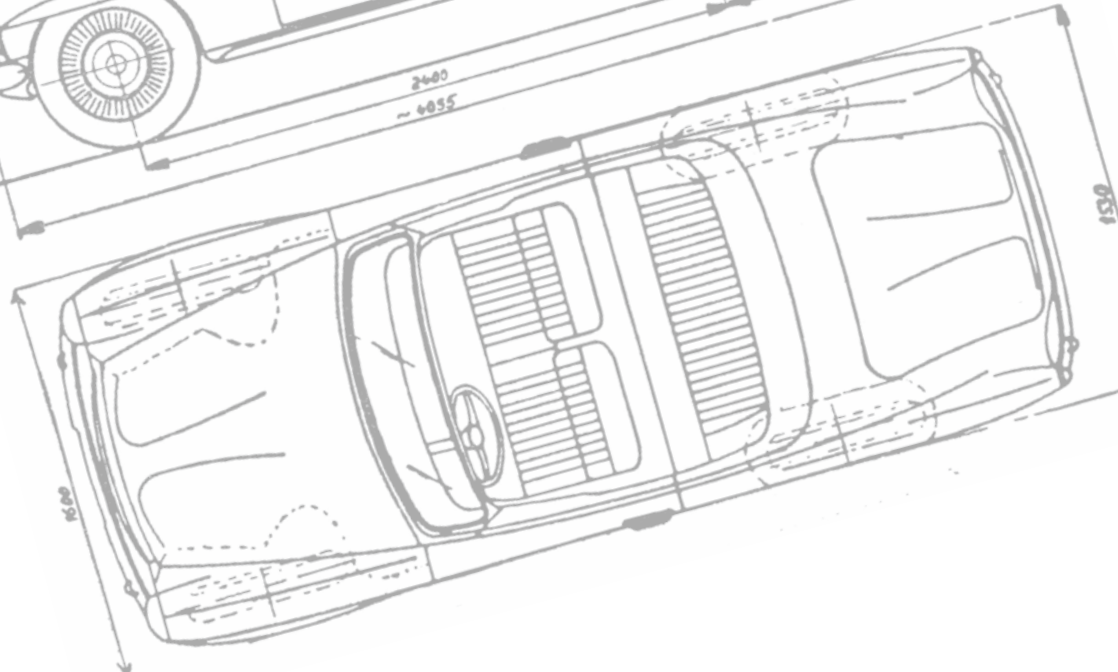
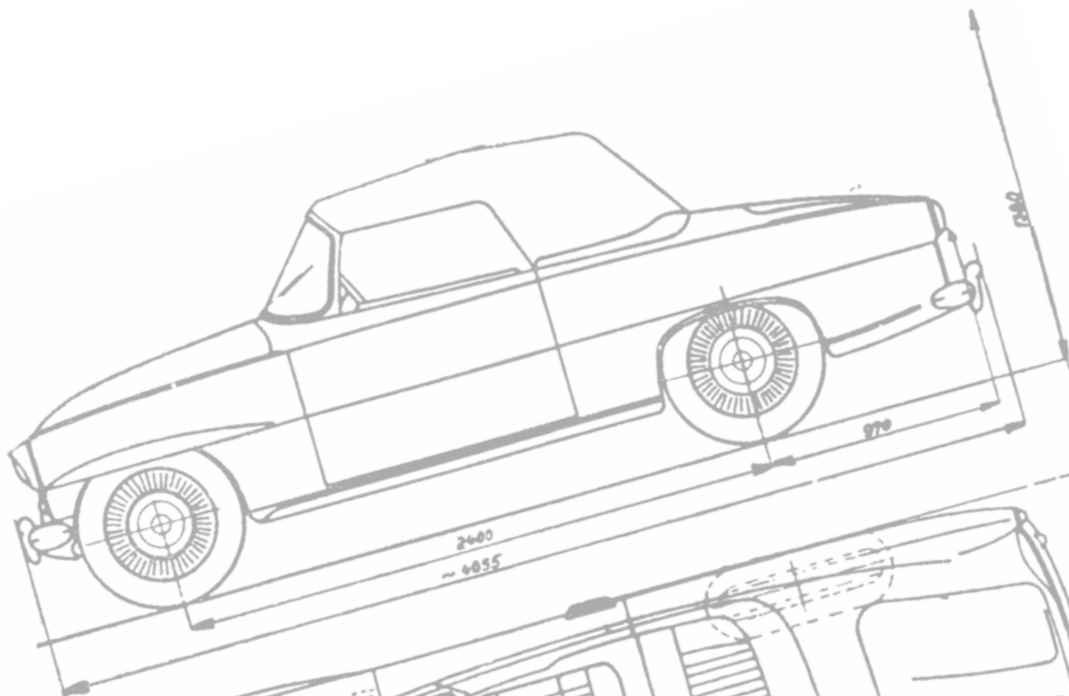
Publikácia je výstupom vedeckovýskumnej úlohy  
„Československé automobily po r. 1948 v zbierkach STM“.

Slovenské technické múzeum je štátnou príspevkovou organizáciou zriadenou  
Ministerstvom kultúry Slovenskej republiky.

Erik Benko – Michal Jajcaj – Miroslav Kollár

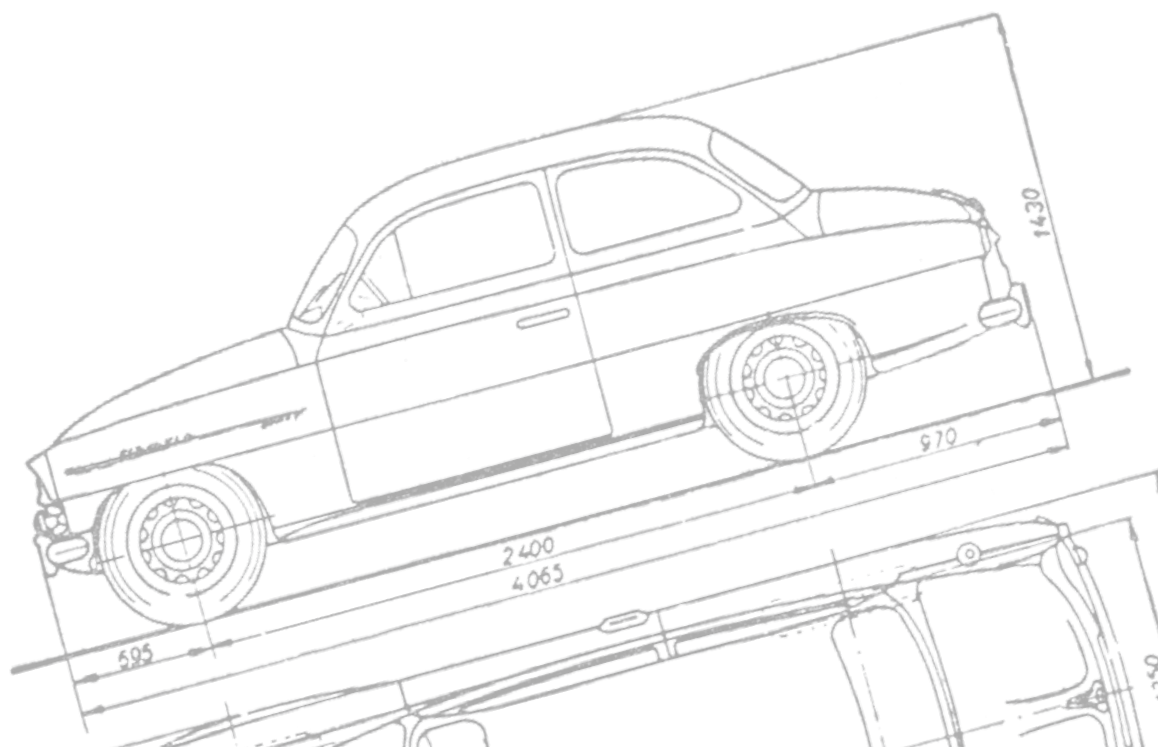
---

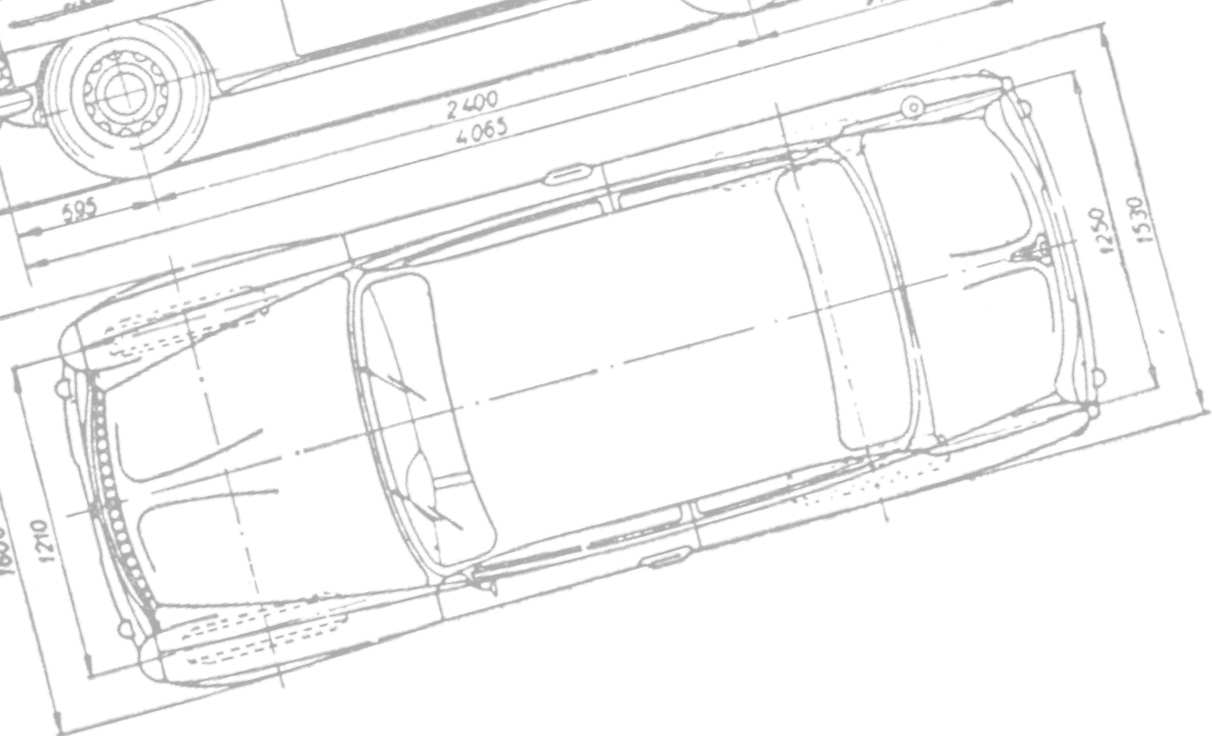
**Československé AUTOMOBILY po roku 1948**  
**v zbierkach Slovenského technického múzea**



Erik Benko  
Michal Jajcaj  
Miroslav Kollár

**Československé**  
**AUTOMOBILY** po roku 1948  
v zbierkach Slovenského technického múzea





# Obsah

<b>Úvod</b>	<b>8</b>
<b>Automobil</b>	<b>10</b>
<b>Automobil 1948 – 1993 na našom území</b>	<b>14</b>
Rozvoj automobilizmu na našom území	14
Výrobcovia automobilovej techniky v ČSSR	15
Automobilové závody, o. p., Mladá Boleslav	15
Praga	16
Tatra, odborový podnik, Kopřivnice	19
Avia, o. p., Praha-Letňany	21
Liberecké automobilové závody (Liaz), o. p., Jablonec nad Nisou	21
Trnavské automobilové závody, n. p., Trnava	23
Karosa, n. p., Vysoké Mýto	23
Bratislavské automobilové závody (BAZ)	24
Najznámejšie podniky tvoriace a vyrábajúce komponenty pre automobilový priemysel	25
<b>Expozícia Cestná doprava STM-Múzeum letectva v Košiciach</b>	<b>29</b>
Vznik expozície	29
Súčasná expozícia Cestná doprava	32
Vízia expozície Cestná doprava do budúcnosti	36
<b>STM-Múzeum dopravy v Bratislave</b>	<b>38</b>
História zbierky Doprava cestná	39
Súčasná expozícia Cestná doprava	40
Vízie expozície Cestná doprava v STM-Múzeum dopravy v Bratislave do budúcnosti	44
<b>Katalogizačný súpis zbierkových predmetov</b>	<b>46</b>
<b>STM-Múzeum letectva v Košiciach - Expozícia Cestná doprava</b>	<b>46</b>
Súpis zbierkových predmetov v expozícii Cestná doprava I a II	46
Československé automobily do roku 1993 v zbierkach STM-Múzea letectva v Košiciach - expozícia Cestná doprava I a II	48
<b>Katalogizačný súpis zbierkových predmetov</b>	<b>62</b>
<b>STM-Múzea dopravy v Bratislave</b>	<b>62</b>
Československé automobily do roku 1993 v zbierkach STM-Múzea dopravy v Bratislave	64
<b>Záver</b>	<b>88</b>
<b>Poďakovanie</b>	<b>89</b>
<b>Zdroje</b>	<b>90</b>
Pramene	90
Použitá literatúra	90
Internetové zdroje	91
Obrázky	91





# Úvod

Slovenské technické múzeum (STM) je národnou ustanovizňou a vrcholnou štátnou, kultúrnou, vedeckou a vzdelávacou inštitúciou v oblasti muzeálnej činnosti. Je špecializovaným múzeom s celoslovenskou pôsobnosťou pre oblasť dejín techniky a exaktných vied.

Slovenské technické múzeum už od svojho vzniku v roku 1947 poskytuje možnosť nazrieť do histórie vývoja vedy a techniky. Dokumentuje podiel Slovenska a jeho osobností pri vývoji vedy a techniky vo svete. Umožňuje pohľad do minulosti techniky, dokumentuje pracovné postupy, zariadenia, stroje a nástroje v jednotlivých etapách vývoja spoločnosti. S rastom množstva historických technických exponátov, dokumentov a informácií dochádzalo k rozvoju STM, jeho referátov i vzniku nových oddelení. Rozsiahly zbierkový fond STM je zastúpený referátmi:

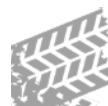
- Hutníctvo
- Kováčstvo
- Baníctvo
- Baníctvo a Solivarníctvo
- Strojárstvo (vrátane pododborov Energetika, Textilné stroje)
- Kancelárske stroje
- Polygrafia
- Elektrotechnika (s pododborni Všeobecná elektrotechnika, Dorozumievacia technika)
- Hodinárstvo
- Geodézia a kartografia
- Fotografická a kinematografická technika
- Doprava (so samostatnými zbierkami Letectvo, Železničná a lodná doprava, Cestná doprava)
- Stavebníctvo
- Priemyselný dizajn
- Zdravotnícka technika
- Fyzika
- Chémia (vrátane Potravinárstva)
- Astronómia
- Rôzne



V rozmanitom zbierkovom fonde múzea sú zastúpené originálne zbierkové predmety s nenahraditeľnou historickou hodnotou.

V zbierkovom fonde STM sa nachádzajú zbierkové predmety (popri iných vzácných a zaujímavých) týkajúce sa dopravy – konkrétne cestnej automobilovej dopravy. Časť týchto zbierkových predmetov si návštevníci môžu prezrieť v špecializovanom Múzeu dopravy v Bratislave, ktoré je vysunutou časťou STM, a v expozícii Cestnej dopravy v Múzeu letectva v Košiciach.

Cieľom vedecko-výskumnej úlohy, ktorej edičný výstup obsahujú nasledujúce stránky tejto publikácie, je spriehľadniť a podrobne zmapovať automobily vyrobené po roku 1948 v Československu, ktoré sú obsiahnuté v zbierkovom fonde STM. Táto publikácia má za cieľ vytvoriť prehľad automobilovej techniky so stručným popisom jednotlivých zbierkových predmetov pre ďalšiu muzeálnu a vedeckú činnosť. Vzhľadom na typovú rozmanitosť a odlišnosť jednotlivých zbierkových predmetov by podrobný popis histórie, vzniku a technických parametrov týchto zbierok (automobilov) ďaleko presahovalo zámer tejto práce. Táto práca nemá „konkurovať“ špeciálnej technickej literatúre zaoberajúcej sa jednotlivými typmi techniky, ako aj históriou jej vzniku. Technická literatúra konkrétnych výrobných značiek pojednáva veľmi presne a vyčerpávajúco o technických parametroch jednotlivých vyrobených typov, verzií, historických následností ich vývoja a dopodrobna popisuje vlastnosti a technické riešenie skupín a podskupín automobilov a motocyklov, čo v prípade rozsahu tejto práce ďaleko presahuje zámer, ale aj možnosti riešenia tejto úlohy.

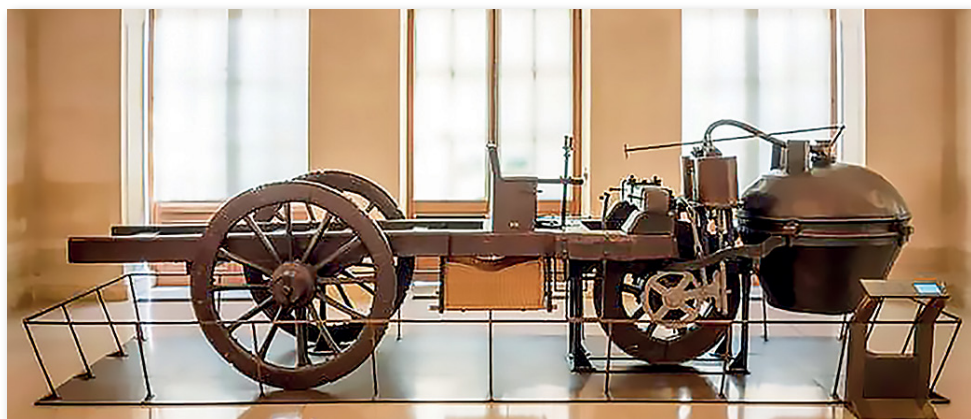




# Automobil

Automobil – pojem, ktorý pozná každý z nás. Len máloktoľný vynález ľudstva ovplyvnil vývoj spoločnosti do takej miery ako automobil. Cesta k novodobému automobilu nebola vôbec ľahká. Vynález automobilu nemožno pripísať jednotlivému človeku a ani presne ohraničiť časovým úsekom. História automobilu odráža zložitý vývoj, ktorý sa nezávisle na sebe odohrával v rôznych častiach sveta a zahŕňal veľké množstvo rôznych vynálezcov a inovátorov.

Myšlienkou samochodného vozidla sa zaoberali už slávni učitelia, napríklad LEONARDO DA VINCI, GOTTFRIED WILHELM LEIBNITZ, ISAAC NEWTON a iní. Vzniklo veľa riešení a konštrukcií samochodných vozidiel, ich pohon bol obmedzený technickou vyspelosťou danej doby. V počiatočkoch sa na pohon využívalo niekoľko dostupných riešení, ako napríklad ľudská sila, sila vetra, zotrvačnosť a podobne. Až objav parného stroja (v roku 1769 - škótsky vynálezca JAMES WATT) umožnil v oblasti dopravy výrazný skok dopredu. Tvorcom prvého automobilu na parný pohon bol Francúz NICOLAS CUGNOT, ktorý v roku 1769 predviedol v Paríži trojkolesové vozidlo dosahujúce rýchlosť chôdze.



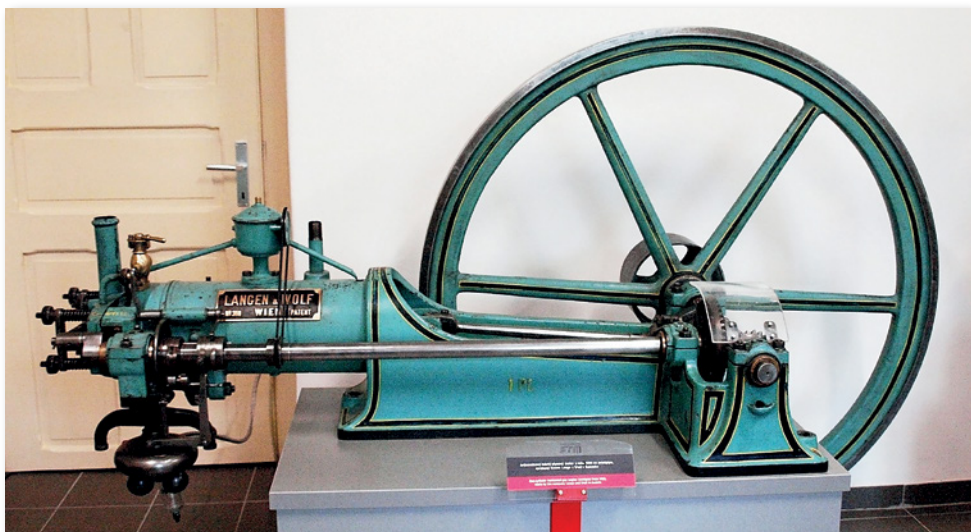
Obr. 1 - vozidlo Nicolasa Cugnota<sup>1</sup>

Nicolas Cugnot nebol jediný vynálezca a konštruktér automobilu na parný pohon. Medzi významných konštruktérov parných automobilov radíme napríklad anglických vynálezcov: James Watt, William Murdock, Richard Trevithick.<sup>2</sup>

Treba však povedať, že parný stroj pre svoju veľkú hmotnosť nebol tým najlepším zdrojom pohonu cestného vozidla, ktoré s ním malo oproti železnici len nepatrnú nádej na úspech. No pokusy s parou pokračovali nielen vo vyspelejšej Európe, ale aj v Severnej Amerike. Cestné vozidlo (automobil) však čakalo na iný, oveľa ľahší a kompaktnější zdroj pohonu. Za krátky čas vznikol spaľovací motor na plyn. Tento plynový spaľovací motor pôvodne slúžil ako stacionárna pohonná jednotka pre pohon strojov a priemyselných zariadení. Bol typickým predchodcom automobilového motora ako ho poznáme v dnešnej dobe. Tento motor pracoval s vnútorným spaľovaním, a teda produkoval energiu vo svojom vnútri, zatiaľ čo parný stroj produkuje energiu mimo pracovného valca, a to v parnom kotli.

1 Prevzaté z <http://techclick.sk/technologie/historia-automobilu-i-cast/>

2 Anglicko ako krajina, ktorú môžeme označiť za centrum a pôvodcu priemyselnej revolúcie a parného stroja



Obr. 2 - ležatý jednovalcový štvortaktný spaľovací motor s posúvačovým rozvodom na pohon svetielplynom zn. Langen et Wolf (En 00004), Archív STM

Na konci 19. storočia sa objavil ešte aj tretí typ vozidla, ktorý mohol byť rovnako úspešný ako vozidlá so zážihovým či parným motorom. Boli to elektrické automobily. Asi prvým zdokumentovaným elektromobilom bol model elektricky poháňaného vozidla z roku 1828, ktorý zostrojil uhorský vynálezca slovenského pôvodu Štefan Anián Jedlík<sup>3</sup>. V roku 1835 skonštruovali profesor Sibrandus Stratingh s asistentom Christopherom Beckerom v holandskom Groningene elektrickú trojkolku. Prvý prakticky použiteľný elektromobil však pochádza až z roku 1884 od anglického elektroinžiniera a vynálezcu Thomasa Parkera.



Obr. 3 - prvá elektrická trojkolka z roku 1835 od Sibrandusa Stratingha a Christophera Beckera

Český inžinier František Křížík<sup>4</sup> zostrojil elektromobil v roku 1885. Ten poháňal jednosmerný elektromotor s výkonom 3,6 kW a oloveným akumulátorom zloženým zo 42 článkov.

Väčší pokrok vo výrobe elektromobilov umožnil na prelome 19. a 20. storočia francúzsky chemik Camille Faure tým, že zlepšil nabíjateľný akumulátor rodáka Gastona Plantého. Obaja tak pripravili živnú pôdu pre elektrickú mobilitu, ktorá v tom čase bola jednoznačne dominantnou. Prvý elektromobil Ferdinanda Porscheho P1 vznikol v roku 1898, dosahoval maximálnu rýchlosť 35 km/h a mal dojazd 80 km. Elektromobily vytvorili aj viaceré rýchlostné rekordy. Napríklad automobil La Jamais Contente od belgického konštruktéra a pretekára Camilla Jenatzyho, ktorý v roku 1899 dosiahol neuveriteľnú rýchlosť 105,88 km/h, čím sa vtedy stal najrýchlejším dopravným prostriedkom jazdiacim po zemi. Najväčší rozmach zaznamenali elektromobily v roku 1912. To bol však na dlhý čas

3 Štefan Anián Jedlík: \*11.1.1800 Zemné pri komárne, SR, +12.12.1895 Győr, Maďarsko, čerpané z knihy Osobnosti vedy a techniky v strednej európe 2011, prvé vydanie, Košice 2011, ISBN 978-80970250-4-5

4 <https://www.elektrina.cz/frantisek-krizik-zivotopis-a-vynalezky-ceskeho-edisona>



aj začiatok ich konca. Stavba prvých diaľnic, výrazné zníženie ceny benzínu, vynález elektrického štartéra a hlavne príchod Fordovho Modelu T znamenali koniec tejto kapitoly v dejinách elektromobility.

V rokoch 1862 až 1866 vynášiel Nicholas Otto štvortaktný cyklus, čím umožnil vznik výkonnejších motorov.

Vlastný vývoj automobilových strojov začal v 80. rokoch 19. storočia. V tomto období Karl Benz a Gottlieb Daimler nezávisle od seba skonštruovali benzínový motor. Roku 1885 Karl Benz vyrobil trojkolesové vozidlo, prvý osobný automobil, ktorý sa verejne predával zákazníkom – Motorwagen.



Obr. 4 - Motorwagen Karla Benza

Štvordobý spaľovací motor bol chladený vodou a na rozdiel od iných „áut“ to nebol len upravený kónský koč. Benzov automobil bol od základu konštruovaný ako motorové vozidlo s ocelovým podvozkom. Prvú diaľkovú jazdu s automobilom podnikla Bertha Benzová 5. augusta 1888, a to konkrétne cestu z Mannheimu do Pforzheimu. V roku 1897 Nemecký Rudolf Diesel zostrojil prvý naftový motor.

V 20. storočí sa automobily poháňané benzínom alebo naftou stali aj významnejším dopravným prostriedkom. Náklady na výrobu prvých automobilov boli na dnešné pomery príliš vysoké, keďže sa jednalo o ručnú výrobu jednotlivých dielov automobilu, preto si v tej dobe mohli zakúpenie takéhoto prostriedku na prepravu dovoliť len majetnejší ľudia.

Revolúciu vo výrobe a v masovom rozšírení automobilov odštartoval v USA mladý mechanik Henry Ford v roku 1902 tým, že vymyslel systém montážnej linky a sériovo vyrábala ľuďovo dostupné automobily, ktoré si mohla dovoliť každá rodina. Následne si založil automobilovú spoločnosť Ford. Slávny automobil Ford model T bol uvedený na trh v roku 1908 a bol vyrábaný až do roku 1927. Počas tohto obdobia sa vyrobilo 15 miliónov kusov áut tohto modelu.



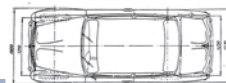
Obr. 5 - Ford model T zo zbierok STM

V 19. storočí, v počiatku konštrukcie a výroby automobilov, nejstvovali nijaké overené konštrukčné prvky a postupy pri výrobe automobilov, a tak vynálezovia, technici a konštruktéri mali neobmedzené pole pôsobnosti. Vynálezy, objavy, ako aj technologické postupy neboli ničím viazané, a tak sa experimentovalo a bádalo v rôznych smeroch. Preto aj v dnešnej dobe sa vyskytne len veľmi málo prevratných „nových“ nápadov a riešení, ktoré by neboli objavili už v 19. storočí. Niektoré z týchto „nápadov“ upadli do zabudnutia a boli vzkriesené až pri objavení a zdokonalení nových výrobných technológií a materiálov. Ako príklad si môžeme uviesť niektoré z nich – vynálezy z raného obdobia automobilizmu:

- 1896 Kotúčové brzdy
- 1897 Kvapalinové brzdy
- 1898 Elektrický štartér
- 1902 OHC (vačkový hriadeľ v hlave valcov) Pohon štyroch kolies
- 1903 Stierače predného skla

V 20. rokoch minulého storočia sa vývoj spaľovacieho motora veľmi zrýchlil a automobily sa aj naďalej rýchlo zdokonaľovali. V 30. rokoch boli už v podstate vynájdené takmer všetky dnešné mechanické technológie, aj keď niektoré z nich boli neskôr niekým iným znovu objavené. Po vojne sa automobilový priemysel začínal spamätávať zo škôd spôsobených druhou svetovou vojnou a preorientovávať sa späť na civilný sektor. Automobil sa postupne stával neodmysliteľnou súčasťou života. Zasahoval do celej škály hospodárstva a spoločenského života. Rozvoj a vývoj automobilu ako takého nadobudol obrovský rozmer. Postupne sa automobil zdokonaľoval a zdokonaľuje sa až do dnešnej doby. Menil sa vonkajší dizajn, bezpečnostné prvky, pohonná jednotka a podobne.





# Automobil 1948 – 1993 na našom území

## Rozvoj automobilizmu na našom území

Československo ako krajina zasiahla do výroby automobilov, dá sa povedať v samotnom začiatku. Výrobu automobilov na našom území podľa historikov môžeme datovať od roku 1897 a historicky patrí k najstarším na svete.

V roku 1898 bol vyrobený prvý automobil značky President vo vtedajšej dielni na výrobu vozidiel a kočiarov v Kopřivnici (neskôr podnik TATRA). O sedem rokov neskôr svojím prvým vozidlom nasledovala firma Laurin a Klement v Mladej Boleslavi (predchodca ŠKODA), ktorá už krátko predtým (1899) vyrobila prvú motorovú dvojkoľku. Pražská továrna na automobily v roku 1907 vyrobila prvý automobil značky PRAGA. Firma Walter sa pred prvou svetovou vojnou zamerala na výrobu trojkoliek a v roku 1913 začína výrobu automobilov. Výroba mala v tom čase akýsi remeselný charakter a produkcia bola niekoľko stoviek vozidiel ročne. Po ukončení prvej svetovej vojny pribudli k značkám Tatra, Škoda, Praga a Walter v roku 1923 vozidlá značky „Z“ z brnenskej Zbrojovky, v roku 1929 Aero a v roku 1934 Jawa. Osobné automobily v nevelkom rozsahu vyrábala aj firma Wichterle a Kovařík z Prostějova – značka Wikov a ďalší výrobcovia. Ako bolo spomínané, výroba nákladných a osobných automobilov mala v tom čase malosériový charakter a stala sa súčasťou výroby silných strojárskych koncernov s rôznorodým výrobným programom. Vtedajší automobilový priemysel, na rozdiel od dnešného automobilového odvetvia, nebol samostatným priemyselným odvetvím. V tom období (pred 2. svetovou vojnou) nemal československý automobilový priemysel vybudovanú vlastnú výrobo-technickú základňu príslušenstva motorových vozidiel a svoje potreby pokrýval dovozom z vyspelejších štátov (predpokladá sa 85 % z Nemecka a Talianska).

Do roku 1914 bolo na našom území vyrobených celkom 7 520 automobilov, v roku 1939 dosiahla výroba 15 000 vozidiel, z toho bolo 11 000 osobných vozidiel<sup>5</sup>.

Obdobie 2. svetovej vojny hlboko poznamenalo automobilový priemysel v Československu. Vo väčšine automobiliek bola výroba zastavená alebo podriadená vojnovým potrebám. Po ukončení druhej svetovej vojny (po roku 1945) bol znova začínajúci automobilový priemysel ovplyvnený politickým dianím. Výroba v jednotlivých automobilkách bola roztrieštená a neexistovalo špecifické rozdelenie výroby.

Znárodnenie Československého priemyslu na základe dekrétu prezidenta republiky Beneša z októbra 1945 (Dekrét č.100/1945 Zb.), ktoré postihlo podniky, továrne, banky, bane a pod. s viac ako 500 zamestnancami a vybrané podniky s viac ako 150 zamestnancami malo za dôsledok „okresanie“ podnikov a tovární na výrobu automobilov.

V Československom automobilovom priemysle pracovalo v roku 1949 približne 36 000 pracovníkov a situáciu v tom čase charakterizovali nielen vysoké požiadavky na výroby a nedostatočné výrobné kapacity, ale aj organizačná roztrieštenosť. Úsilie o vytváranie väčších výrobných celkov, kedy sa hľadali najvhodnejšie organizačné formy, vyústilo okolo roku 1958 do čiastočného sústredenia výrobcov do niekoľkých skupín a združení v nadväznosti na odbornú podobnosť. Organizačný vývoj došiel po roku 1965 do odvetvového poňatia organizácie automobilového priemyslu v ČSSR vytvorením Výrobných hospodárskych jednotiek (VHJ), ktoré mali za úlohu zjednotenie súboru podnikov, ktoré by boli komplexne schopné zabezpečovať svoje úlohy, a to od výskumu, výroby a predaja až po servis výrobkov. To malo za následok zefektívnenie výroby, výskumu súčiastok, skupín a podskupín v automobilovom priemysle.

5 Československé automobily 1945 – 1985, Ing. Eduard Drobny, Ing. Stanislav Minářik, Vydavateľstvo ALFA 1985

## Výrobcovia automobilovej techniky v ČSSR

### Automobilové závody, o. p.<sup>6</sup>, Mladá Boleslav

Predchodcom týchto závodov bola skromná dielňa na výrobu bicyklov založená v roku 1895 mechanikom V. Laurinom a V. Klementom v Mladej Boleslavi. Firma vyrábala motorové dvojkolky – motocykle. Kvalita remeselného spracovania a na tú dobu pokroková konštrukcia zaručila dopyt po ich výrobkoch nielen doma, ale aj v zahraničí. V roku 1905 sa ukončila slávna priekopnícka éra továrne v odbore motocyklov a sústredila sa na výrobu automobilov. Snaha továrne bola skonštruovať malé, širokým vrstvám prístupné vozidlo. Celkový výrobný program automobilky bol pozastavený, obmedzený po dobu trvania I. svetovej vojny. Po skončení prvej svetovej vojny (1925) prešla firma pod koncern Škodových závodov v Plzni – a osvojila si tiež novú značku s okrídleným šípom so zachovaním konštrukčnej a výrobnej samostatnosti.

Spojenie s priemyslovým gigantom Škoda významne posilnilo konkurencieschopnosť automobilky v Mladej Boleslavi. Výsledkom boli následné rozsiahle investície, vrátane vybudovania novej výroby s modernou technológiou. Jej nárokom bol prispôsobený stavebnicový rad modelov Škoda 422, 430, 645 a 860. Prvá číslica v typovom označení vyjadrovala počet valcov, zvyšné dve výkon v koňoch. Prvý typ 422 našiel v zložitom období hospodárskej krízy rokov 1930 – 1932 viac než 3 400 zákazníkov. Začiatkom apríla 1933 debutoval celkom nový voz Škoda 420 Standard, pádna odpoveď na hospodársku krízu. Škoda sa v priebehu 30 rokov dokázala na trhu automobilov presadiť najmä svojimi cenovo dostupnými modelmi. Mimoriadne obľúbený modelový rad automobilov Popular, vyrábaný od roku 1934, priniesol značke razantný nárast odbytu na domácom i zahraničnom trhu. Vyvrcholením snahy o skutočne ľudové vozidlo sa stala Škoda Popular 995, prezývaná „Liduška“, typ 937. Vývoj a príprava jej výroby sa kryli so záverečným obdobím prvej republiky – debutovala na sklonku roku 1938.

Počas 20 rokov prvej republiky oslovila mladoboleslavská automobilka vedľa širokých vrstiev i tú najnáročnejšiu klientelu – pôsobivou flotilou luxusných modelov. Prémiové vozy vynikali špičkovou kvalitou, vysokým jazdným komfortom i modernými konštrukčnými riešeniami. Príkladom môže byť L&K – Škoda 450 z polovice 20. rokov. Ku koncu 20. rokov kraľovala štvorlitrová Škoda 860. Rozšírenejšie boli šesťvalcové motory s typovým označením 640. Prvá predsériová Škoda Superb budila na cestách pozornosť už začiatkom januára 1935. V roku 1945 bol na trh uvedený nový automobil Škoda 1101 Tudor. V roku 1949 zmodernizovaný automobil Škoda 1102.

### *Prehľad mílnikov vo výrobe typov automobilov značky Škoda<sup>7</sup>*

#### **1950 - Škoda 1200**

Tento model znamenal pre Škodovku skutočný prevrat. Štvordverový sedan s kapacitou motora 1221 cm<sup>3</sup> a výkonom 36 konských síl sa sériovo vyrábala od roku 1952 a dožil sa aj veľkého množstva modifikácií - od pick-upu, cez malú dodávku až po minivan.

#### **1955 - Škoda 440 Spartak**

Hoci oficiálny názov tohto modelu bol Škoda 440, nikto ho nenazval inak ako Spartak. Škodovka ho uviedla na trh v roku 1954.

#### **1960 - Éra Octavie a Felicie**

Na začiatku 60. rokov dostali modely Škodovky Škoda 440 a 450 nový modernejší face-lift. Stali sa aerodynamickejšími s modernými líniami a boli uvedené pod značkami Octavia a Felicia.

6 o. p., znamená odborový podnik

7 Zdroj: [www.skoda-auto.com](http://www.skoda-auto.com) 20.6.2021



### **1965 - Prichádza legendárna embéčka**

Legendárne ľudové vozidlo Škoda 1000 MB sa na trhu objavilo v roku 1964. Tento štvorvalec mal objem motora len 988 cm<sup>3</sup> a výkon 45 koní. Na dlhé obdobie embéčky zaplavili naše cesty a stali sa jedným z najtrvalejších účastníkov cestnej premávky. Počas výroby sa dočkali tiež viacerých modifikácií.

### **1970 - Škoda 100 / 110**

Dôkazom nadčasovosti embéčky bol aj fakt, že až do príchodu ďalšieho legendárneho modelu Škody 120 sa jej podoba len zľahka upravovala a vylepšovala. Práve tak sa na trhu objavili začiatkom 70. rokov Škoda 100 a následne 110.

### **1975 - 120-tka na scéne**

Ešte dnes ich vídavame na cestách. A nie málo. 120-tka prezentovaná v roku 1976 na veľtrhu v Brne znamenala pre Škodu skutočnú revolúciu. Nový vzhľad, nový interiér a nezabudnuteľný „kufor“ vpredu z nej urobili vytúžený automobil väčšiny rodín vo vtedajšom Československu.

### **1985 - Prichádza Škoda Favorit**

Po desaťročí zmien a modifikácií 120-ty prišla Škodovka s celkom novým modelom, ktorý opäť predstavila na Brnenskom veľtrhu - so Škodou Favorit. Bolo na prvý pohľad jasné, že ide o úplne nový koncept. Ten vyšiel z pera legendárneho talianskeho dizajnéra Bertoneho.

### **1990 - Nová Felicia**

Keď sa v roku 1991 Škodovka stala časťou nemeckého koncernu VW, vývoj novej Škody Felicie sa stal prvým spoločným projektom, ktorý na trh úspešne uviedli v roku 1994.

## **Praga**

História dnešnej firmy PRAGA Hostivař, a. s. bola po dlhú dobu písaná históriou dvoch samostatných firiem známych do deväťdesiatych rokov minulého storočia pod obchodnými názvami Praga, a. s., ktorej výrobný program sa sústredil do oblasti automobilového priemyslu a TECHNOMETRA Praha, a. s., výrobný program bol zameraný na oblasť hydrauliky a leteckých prvkov.

V dôsledku privatizácie a rozsiahlych zmien vo všetkých oblastiach priemyslu v Českej republike dochádza v roku 1998 k prepojeniu oboch firiem, ich výrobných základní a výrobných programov a tým aj spoločnému vývoju ďalšej histórie, ktorej počiatky sa pri „Pragovke“ datujú od roku 1907 a pri „TECHNOMETRE“ od roku 1908.

### *Praga, a. s. – história, milníky*

#### **1907**

Podpísaná zmluva o zriadení „Pražskej továrne na automobily“ medzi „Prvou česko-moravskou továrňou na stroje“ a firmou „František Ringhoffer“.

#### **1908**

Továreň vyrobila prvých 6 vozidiel v licencií talianskej „Izotta Fraschini“.

#### **1909**

Vyrábajú sa osobné vozidlá podľa licencií francúzskych automobiliek pod menom Praga.

#### **1911**

Zahájený vývoj nových typov vlastnej konštrukcie. Skonstruované a vyrobené prototypy nákladných vozidiel s privesom Praga „V“. Zahájená výroba osobných vozidiel „Mignon“.



**1912**

Vyrobené prvé 3 prototypy jedného z najúspešnejších luxusných osobných vozidiel Praga „Grand“. Zahájená výroba motorového pluhu Praga „K“.

**1913**

Praga predáva svoje vlastné licencie. Automobilka RABA kupuje licenciu na výrobu úspešného osobného vozidla Praga „Grand“. Zahájená výroba stredného osobného vozidla Praga „Alfa“.

**1914 - 1918**

Prvá svetová vojna postupne takmer úplne zastavila výrobu osobných vozidiel. Továrň sa sústreďuje na vojenskú výrobu. Vyvinutá hydrostatická prevodovka (1916). Vyvinuté a vyrábané nákladné vozidlo Praga „N“ a motorový pluh „X“ (1917).

**1918 - 1919**

Obnova vojnou prerušených spojení. Odbyt viazne na vysokých cenách benzínu. Praga vyvinula palivo „Pragolín“, ktoré bolo o polovicu lacnejšie ako benzín.

**1919 - 1940**

Obdobie rozmachu továrne. V roku 1929 je v prevádzke 13 663 automobilov Praga, ďaleko vzadu zostávajú ostatní domáci výrobcovia. Dochádza k modernizácii dielni, strojného parku, buduje sa sieť obchodných zástupov a opravovní. Praga dbá na kvalitu a spoľahlivosť. Ako jedna z prvých zavádza Praga cirkulačné mazanie motora, balónové pneumatiky, centrálné mazanie podvozku, termostat, sedem a osemrýchlostné prevodovky pre nákladné vozidlá atď. Vyrába sa rad vozidiel osobných, nákladných i špeciálnych, ktoré sa postupne modifikujú do najrôznejších prevedení. Praga oslavuje úspechy v medzinárodných športových aj konkurzných súťažiach.

**1940**

Druhá svetová vojna obmedzuje výrobu vozidiel. Je nahrádzaná výrobou vojenskou.

**1943**

Výroba vozidiel je úplne zastavená. Výrobný program je zúžený na výrobu tankových motorov, prevodoviek typu „Wilson“ a kolesopásových vozidiel podľa cudzej dokumentácie. Sú vykonávané opravy tankov.

**1945**

25. marca je leteckým bombardovaním zničených 90 % závodu. V júni prechádza akciová spoločnosť pod národnú správu. Výroba je prenesená z Prahy Libne do nových objektov v Prahe Vysočanoch. V septembri je obnovená výroba nákladných vozidiel „RN“. Dekrétom prezidenta republiky č. 100/45 Zb. z 28. októbra je podnik znárodnený.

**1946**

1. januára je vyčlenená dopravná technika a zriadený podnik s názvom „Letecké závody, národný podnik“. Pod značkou Praga sa vyrábajú nákladné vozidlá „RN“, „RND“, „ND“, „A150“ a mestské autobusy „NDO“. Obnovuje sa výroba osobných vozidiel, zatiaľ v malých sériách.

**1948**

2. septembra je zmenený predmet podnikania zúžením na automobilovú výrobu. Zmenený názov podniku na „Auto - Praga, národný podnik“. Výroba osobných vozidiel je zastavená. Automobilová výroba sa zameriava na nákladné vozidlá typu „RN“ a „RND“.

**1952**

Zahájená výroba terénneho nákladného vozidla Praga „V3S“.

**1953**

Výroba nákladných vozidiel „RN“ a „RND“ je zastavená. Výrobným programom sa stáva jediný výrobok: trojtonové terénne vozidlo „V3S“ na vojenské účely.



## 1956

Zahájená výroba nákladného vozidla „S5T“ pre civilnú potrebu.

## 1961

V dôsledku vládneho uznesenia dochádza k 1. januáru k spojeniu závodu Praga so závodom AZ Letňany. Praga sa stáva súčasťou národného podniku „Automobilové závody Letňany“. Výroba vozidiel „V3S“ a „S5T“ sa postupne presúva do letňanských prevádzok.

## 1964

1. marca nastáva zlom vo výrobnom programe podniku. V dôsledku vládneho uznesenia je Praga vyčlenená z AZ Letňany a je zriadený nový podnik „Praga AZKG“. Ruší sa automobilový program, podnik sa stáva špecializovaným na vývoj a výrobu prevodoviek pre nákladné automobily a autobusy. Posledné vozidlo Praga „V3S“ opúšťa montážnu linku dňa 16. júna 1964 o 9.00 hod. Nezostáva než bilancovať: od r. 1907 do r. 1964 bolo pod značkou Praga, okrem ďalších výrobkov, vyrobených celkom 165 000 vozidiel rôznych typov, z toho viac ako 100 000 od skončenia druhej svetovej vojny.

## 1964 - 1969

Prvým výrobkom špecializovaného programu je automatická prevodovka 2M70 pre mestské autobusy. Nasledujú mechanické prevodovky unifikovaných radov 10P80 (1967) pre nákladné vozidlá a 5P80S (1969) pre autobusy. Pokračuje výroba prevodoviek pre vozidlá V3S, S5T, planétových prevodoviek Wilson a agregátov pre kolesový transportér.

## 1969

Začiatok výroby prevodoviek pre traktory Zetor a špeciálnych prevodoviek Vibro.

## 1972

Je zahájená výroba prevodoviek pre nákladné vozidlá Avia. V malých sériách sa vyrábajú meničové skupiny M70 pre otočné nakladače, reverzačné planétové prevodovky 3340 a meničové skupiny M100 pre nakladače a žeriavy. Praga vyvinie rad prevodoviek radených pod zaťažením: 2220, M20, M40, 6140, 2140, ale sériová výroba sa neuskutoční. Je odovzdaná do Považských strojární na Slovensku.

## 1973

1. januára dochádza k administratívne zlučeniu n. p. Praga s n. p. Štátnej výrobné autodieliel. Výrobný program je rozšírený o výskum, vývoj a výrobu účelových nadstavieb nákladných automobilov.

## 1974 - 1984

Vývoj a výroba prevodovky 5P20 pre stredné nákladné vozidlá, prevodovky 9P140 pre kamióny a nové, pod zaťažením radené prídavné pohony. Vyrábajú sa modernizované motory T 912-5 a T 912-5S. Na podvozkoch Tatra a Avia stavia Praga špecializované nadstavby kontajnerových nosičov TK-T148 a NK-A30. Konštrukčné prehodnocovanie vyvolané svetovou naftovou krízou. Počítače rekonštruujú prototypy automatických prevodoviek AB. Využívané prevodovky s jemným prevodovým odstupňovaním.

## 1985

Sú vyrobené prvé vzorky univerzálneho vozidla UV 100 a UV 120.

## 1990

Praga dostáva štatút štátneho podniku.

## 1992

Praga sa stáva akciovou spoločnosťou. Začala sa výroba nových prevodoviek 8PS120 a 14PS150. Začala výroba univerzálneho vozidla UV80, ktoré bolo neskôr prevedené do PRAHA Čáslav, a. s.

## Tatra, odborový podnik, Kopřivnice

Rok 1850 považujeme za vznik podniku založeného Ignácom Šustalom v moravskej Kopřivnici, v ktorom sa neskôr vyrábali tatrovky. Tento podnikateľ vyrábala povozy, kočiare, bríčky a neskôr aj železničné vagóny. Od roku 1895 sa tu začali stavať prvé automobily. Automobilka Tatra preto právom patrí medzi najstaršie dodnes fungujúce automobilky na svete<sup>8</sup>. Vyrobil sa tu, vo vtedajšom Rakúsko-Uhorsku, prvý automobil pod vedením Leopolda Svitáka v roku 1897 v názvom Präsident. Továreň nazvaná Nesselsdorfer Wagenbau Fabrik (NW)<sup>9</sup> potom vyrobila ešte ďalších šesť vozidiel podobných Präsidentu a v roku 1900 vyrobili v Kopřivnici prvý vlastný motor a prvý elektromobil. Pre baróna Theodora von Liebiga bolo v tom istom roku postavené závodné vozidlo NW 12HP, na ktorého konštrukcii už spolupracoval vtedy dvadsaťdvaročný Hans Ledwinka (1878 – 1967). Ten potom na tri roky odišiel do Viedne, ale do Kopřivnice sa vrátil a koncom roku 1905 začal pracovať na návrhoch nových vozidiel a motorov. V roku 1910 bola zahájená výroba štvorvalca S4 a o dva roky neskôr väčšieho šesťvalca S6. Na začiatku prvej svetovej vojny ich vystriedali typy T a U, ktoré sa potom vyrábali až do roku 1927.

Tesne po vzniku Československej republiky sa názov firmy Nesselsdorfer Wagenbau (NW) zmenil na Kopřivnická vozovka, a. s. Po testovaní vozidiel vo Vysokých Tatrách sa meno týchto najvyšších hôr mladej republiky tak zapáčilo vedeniu firmy, že sa od roku 1919 začalo na vozidlách používať označenie Tatra. Po skončení vojny bolo potrebné ponúknuť chudobnému obyvateľstvu menšie a lacnejšie automobily, a preto sa v Kopřivnici začala stavať nová továreň. Do vedenia vývoja bol znovu získaný Hans Ledwinka, ktorý predtým znova z továrne odišiel do rakúskej firmy Steyr.

V rozmedzí rokov 1923 – 1946 sa postupne v tomto podniku vyrábali osobné automobily značky Tatra v rôznych typových modifikáciách. Najznámejšie sú rady Tatra 11, 12, 13, 17, 30, 57, 70 a 80.

V roku 1927 bola Kopřivnická vozovka oficiálne premenovaná na Tatra, a. s. Kvalitu vyrábaných automobilov Tatra azda najviac predstavili výpravy inžinierov Jiřího Hanzelku a Miroslava Žigmunda do Afriky a Južnej Ameriky, ktoré podnikli so striebornou Tatro 87 v rokoch 1947 až 1950. Po znárodnení podniku Tatra, a. s. v roku 1946 sa popri výrobe predvojnových modelov Tatra 57B a 87 rozbehol pod vedením Ing. Hojeckého vývoj nového, moderného vozidla, ktorý vychádzal z Tatro 97. T 600 a jeho sériová výroba sa začala zvoľna rozbiehať od júna 1948. Okrem číselného označenia dostalo nové vozidlo aj názov Tatraplán.

V roku 1951 sa „vláduca politická strana“ rozhodla, že bude výroba osobných automobilov v Kopřivnici ukončená, aby sa mohla automobilka Tatra plne venovať výrobe terénnych nákladných vozidiel, určených predovšetkým pre armádu. Výroba tatraplánov bola presunutá do AZNP Mladá Boleslav, čo malo za následok niekoľko problémov pri zavedení výroby, ktoré sa odzrkadlili na kvalite vyrábaných vozidiel. V AZNP bolo do konca roku 1952 vyrobených okolo 2 100 tatraplánov, celkovo bolo vyrobených cez 6 300 automobilov tohto typu. So zákazom výroby osobných automobilov sa v Kopřivnici nechceli zmieriť a vedenie podniku podporovalo tajný vývoj nových konštrukcií automobilov. Mimoriadne erudovaný konštruktér Ing. Julius Mackerle vyvinul moderný, vzduchom chladený 2 a 2,5 litrový motor V8, ktorý sa objavil v ľahkom terénnom vozidle Tatra 805.

8 staršia je len automobilka Benz 1883 Nemecko a Peugeot 1890 Francúzko

9 Kopřivnice sa nemecky volala Nesselsdorf





Obr. 6 - T 805 valník zo zbierok STM

Nakoniec dostal model Tatra T 603 (tajne vyvíjaný) zelenú a po predvedení prototypu automobilu na strojárskom veľtrhu v Brne v septembri 1956 sa v nasledujúcom roku rozbehla sériová výroba. Nástupcom legendárnych „šesťstotrojok“ sa stala Tatra 613, vyvíjaná od roku 1968. Možno to bolo vďaka uvoľneniu vtedajších pomerov, že bol návrh karosérie zverený známej talianskej karosárni Vignale. V pobočnom závode v Příbore bola zahájená v roku 1974 sériová výroba Tatra 613.

Od roku 1951 je n. p. TATRA špecializovaný na výrobu terénnych nákladných vozidiel pre najťažšie prevádzkové podmienky. V roku 1958 nastalo rozšírenie kapacít závodu v Kopřivnici pridelením závodov v Bánovciach nad Bebravou, Čadci a o rok neskôr v Příbore.

Za svoje pôsobenie táto automobilka priniesla do automobilového sveta niekoľko veľmi kvalitných typov nákladných automobilov.

### Prehľad automobilov z produkcie Tatra do roku 1993

#### Osobné automobily:

Präsident, 10, 11, 12, 17, 20, 26/30, 26/52, 30, 30/52, 31, 52, 52 Sport, 54, 57, 57 A, 57 B, 70, 70 A, 75, 77, 77 A, 80, 87, 87-603, 97, 107, 600 Tatraplan, 603, 603-2, 613, 623, 700

#### Nákladné a úžitkové automobily:

13, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 27-B, 28, 43, 49, 72, 74, 79, 81, 84, 85, 85-A, 86, 92, 111, 114, 115, 116, 128, 130, 131, 138, 141, 147, 148, 157, 500, 805, 813, 815, 815-2

### Avia, o. p., Praha-Letňany

Podnik AVIA vznikol zo stolárskej dielne v roku 1919. Jeho zakladateľmi boli konštruktéri Pavel Beneš a Miroslav Hajn. Prvým výrobkom Avie v oblasti dopravy bol klzák vlastnej konštrukcie v roku 1919. Od toho roku sa továreň zaoberala výrobou rôznych športových, vojenských a dopravných lietadiel. Za spomenutie stojí úplne prvý stíhací dolnoplošník na svete – Typ Ba 3. V 20. a 30. rokoch podnik vyrábala vojenské i civilné lietadlá vlastnej konštrukcie: BH-1, BH-3, BH-5, BH-7, BH-9, BH-11, BH-17, BH-21, BH-22, BH-25, BH-33 a B-534. V ich licencií sa vyrábala sovietsky bombardér SB-2 (Avia B-71).

Po vojne pokračovala výroba lietadiel typom Avia S-199 (Messerschmitt Bf 109G s motorom Junkers Jumo 211), Avia S-92 a Arado Ar 96 B (pod označením C-2).

V 50. rokoch sa v tu vyrábali licenčné bojové lietadlá Iljušin Il-10 pod označením Avia B-33 a dopravné Iljušin Il-14 (Avia Av-14). Počas druhej svetovej vojny Avia vyrábala nemecké lietadlá Arado a letecké motory Argus. V roku 1946 sa stala pobočným závodom AZNP Mladá Boleslav a začala s prípravou na výrobu automobilov Škoda 706 R, sklápačiek Škoda 706 RM, ako aj autobusov Škoda 706 RO. Tento hlavný program bol doplnený opravami leteckej techniky a výrobou niektorých leteckých dielov. V roku 1960 sa skončila výroba lietadiel a celkové výrobné kapacity podniku boli zamerané na výrobu stredných nákladných automobilov. Najprv sa tu vyrábali nákladné automobily Tatra 805 v rôznych prevedeniach. Od roku 1963 sa s rôznymi menšími zmenami vyrábali vozidlá Praga S5T a asi najznámejšie vozidlo Praga V3S, ľudovo nazývané „vetrieska“. Toto veľmi populárne a spoľahlivé vozidlo sa vyrábalo až do roku 1988. Súbežne s touto výrobou pokračovala aj letecká výroba, hoci oproti predchádzajúcim rokom dosť obmedzená.



Významným dátumom v histórii automobilovej výroby v podniku sa stal rok 1967, kedy bola zakúpená francúzska licencia na výrobu vozidiel Renault-Saviem tonáže 1,5 a 3 t. Už v nasledujúcom roku bola zahájená výroba týchto vozidiel pod typovým označením A15 a A30, resp. A20, ktoré boli priebežne modernizované. Od roku 1983 začali z výrobných línií podniku schádzať inovované typy A31 a A21 s vyššou technickou úrovňou, prepravným výkonom a životnosťou, ktoré sa vyznačovali lepšími dynamickými vlastnosťami pri nižšej spotrebe paliva.

Obr. 7 - skriňový automobil AVIA 21  
zo zbierok STM

### Liberecké automobilové závody (Liaz), o. p., Jablonec nad Nisou

Textilný priemyselník Theodor Von Liebeg založil v roku 1907 v Liberci továreň na osobné a nákladné automobily značky RAF (Reichenberg Automobil Fabrik), ktorá mala konkurovať českej firme Laurin a Klement. V roku 1913 sa RAF a mladoboleslavská firma Laurin a Klement spojila a výroba automobilov sa v Liberci skončila. Nová etapa v histórii automobilového priemyslu v severných Čechách sa začala v roku 1951, kedy sa rozhodlo, že v rámci novej dislokácie priemyselných podnikov bude do libereckého kraja premiestnená výroba nákladných automobilov značky Škoda 706 RO z pražskej továrne AVIA. Jednotlivé výrobné závody sa v tom búrlivom období spájali a zas rozdeľovali. Napokon,



---

1. januára 1953 vzniká zakladacou listinou národný podnik LIAZ v Rýnoviciach s odštep-  
nými závodmi v Mníchove Hradišti a v Liberci Hanychovom.

Podnik LIAZ bol členený do 10 závodov:

- 01 Jablonec nad Nisou - výroba motorov, výskumno-vývojová základňa motorov, ve-  
denie podniku
- 02 Mníchove Hradište - montáž vozidiel, výskumno-vývojová základňa vozidiel a vý-  
roba podvozkových dielov
- 03 Liberec Hanychov - výroba ležatých motorov a popredných náprav
- 04 Liberec Ostašov - zlievareň šedých odliatkov
- 05 Mělník - výroba rámov a vybraných dielov
- 06 Zvolen - montáž valníkov a výroba vybraných dielov a valníkových plošín
- 07 Přerov - montáž ťahačov návesov
- 08 RT - výroba spojovacích hriadeľov
- 09 Holýšov - výroba kabín vodiča (začiatkom 90. rokov osamostatnený)
- 10 SIZ Jablonec nad Nisou - stavba jednúčelových strojov, stavebná výroba

Prvé automobily, od začiatku výroby až do roku 1957 prakticky bez veľkých zmien,  
boli vyrábané vozidlá Škoda, vyvinuté z väčšej časti už počas druhej svetovej vojny a od-  
vodené od prvorepublikových konštrukcií. Postupnou modernizáciou riadenia a výroby  
boli v tomto podniku vyrábané kvalitné automobily niekoľkých typových radov<sup>10</sup>:

*Vozidlá radu R (1952 - 1958)*

- ŠKODA 706 R valník
- ŠKODA 706 RS sklápač
- ŠKODA 706 ROK smetiarske vozidlo

*Vozidlá radu RT (1956 - 1990)*

- ŠKODA 706 RT valník
- ŠKODA 706 RTTN návesový ťahač
- ŠKODA 706 RTS sklápač
- ŠKODA 706 RTHP požiarnické auto
- ŠKODA 706 RTD predĺžený valník

*Vozidlá radu MT (1965 - 1990)*

- ŠKODA LIAZ 706 MTC valník
- ŠKODA LIAZ 706 MTTN návesový ťahač
- ŠKODA LIAZ 706 MTSP sklápač

*Vozidlá radu 100 (1974 - 2003)*

- ŠKODA LIAZ 100.47 návesový ťahač
- ŠKODA LIAZ 100.05 valník
- ŠKODA LIAZ 111.054 valník
- LIAZ 111.054 valník
- LIAZ 122.053 valník
- LIAZ 151.261 sklápač
- LIAZ 101.860 požiarnické auto

---

<sup>10</sup> Prevzaté z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/LIAZ>

### Trnavské automobilové závody, n. p., Trnava

História Trnavských automobilových závodov siaha až do roku 1917, kedy akciová spoločnosť Coburg začala hutnícku výrobu v novovybudovaných halách trnavského závodu. Výrobný program sa v roku 1934 rozšíril o elektrické spotrebiče pre domácnosť a chladiace zariadenia. Po druhej svetovej vojne prevzal podnik ďalší výrobný program, a to výrobu práčok značky PEREX a PEROBOT a vŕivých práčok rady EM 120 a EM 122. Výroba automobilovej techniky v tomto podniku začala v roku 1964 na základe rozhodnutia preniesť časť výroby z Čiech na Slovensko. Do Trnavy sa presunula výroba z národného podniku Praga a z kopřivnickej Tatry. V tomto období sa začalo s výrobou motorov pre vozidlá Škoda 1202 a 1203, motorov pre vysokozdvížne vozíky Desta, ako aj motorov pre požiarnu striekačky. Do výrobného artiklu patrili aj všetky druhy prevodoviek pre motory Škoda 1202 a 1203, nápravy pre vozidlá Praga V3S a ťažné háky pre ťažkotonážne vozidlá Tatra. Od 1. januára 1973 podnik vyrábala aj nápravy pre vozidlo Š 1203. Postupom času podnik vyrábala aj finálny výrobok – vozidlo Š 1203 v rôznych prevedeniach (valník, minibus de lux). Osobitosťou výrobného programu TAZ v danom období boli účelové nadstavby pre nákladné vozidlá Tatra 815, určené pre poľnohospodárstvo. Tento veľmi efektívny dopravný prostriedok niesol označenie Tatra 815 Agro.

#### Druhy vyrábaných nadstavieb T 815 Agro:

- Sklápacia nadstavba MV 2-024 preprava sypkého, voľne uloženého materiálu (10 500 kg)
- Rozhadzovač hnoja RM 2-045 preprava a rozhadzovanie hnoja a kompostu (8 350 kg)
- Rozhadzovač priemyselných hnojív
- Fekálna cisterna ACT-021 s čerpadlom a bez čerpadla na priame plošne použitie pri postreku kvapalných hnojív (8 500 kg)
- Veľkoobjemová nadstavba BVN 049 na prepravu veľkoobjemových látok (10 000 kg)

Trnavské automobilové závody mali veľký význam pre automobilový priemysel Československa svojou metalurgickou základňou a ich výrobkami. Výroba populárneho automobilu Š 1203 sa ukončila v roku 1999. Po tomto roku pokračovala vo výrobe Š 1203 a TAZ 1500 česká firma Ocelot.

### Karosa, n. p., Vysoké Mýto

V roku 1896, konkrétne 22. mája<sup>11</sup>, okresné hajtmansko vo Vysokom Mýte povolilo Jozefovi Sodomkovi kolársku živnosť. Spočiatku sa Sodomka zameriaval iba na opravy vozov a kočiarov, neskôr sa venoval výrobe kočiarov, bričiek, kár, saní a rôznym častiam k vozidlám. Vykonával tiež rôzne opravy a úpravy. Po prvej svetovej vojne rozšíril program na výrobu a úpravu karosérií automobilov. Výroba kočiarov vo firme Sodomka bola ukončená okolo roku 1925. Na jeseň roku 1925 bola pri Sodomke zhotovená prvá karoséria na osobný automobil, a to na podvozku Praga Mignon pre vysokomýtskeho podnikateľa Jana Šplíchala. V roku 1927 boli zhotovené rôzne nákladné karosérie, v nasledujúcom roku prišla na svet aj prvá autobusová karoséria na podvozku Škoda 125. Kostra bola zhotovená z dreva, ktoré sa oplechovalo. Prvý autobus mal kapacitu 14 sediacich cestujúcich, druhý 16-miestny smeroval do Zvolena. Ďalšie sa vyrábali na podvozkoch PRAGA, ŠKODA, TATRA a WALTER. Okrem autobusov vyrábali rôzne nákladné a úžitkové vozidlá.

<sup>11</sup> <https://www.muzeum-myto.cz/cs/historie-firmy>



Záujem o autobusy vzrástol na konci 30. rokov. V roku 1939 boli vyrobené prvé mestské autobusy PRAGA NDO a o rok neskôr firma vyrobila sériu 14 trolejbusov pre mesto Bratislava. Tieto trolejbusy boli vyrobené v spolupráci s firmami Siemens MAN. Za vojny sa tiež vyrábali autobusy na podvozok Praga RN, Škoda 256 a Škoda 606, po nej sa prešlo na podvozky Škoda 706 RO. Celkovo sa do roku 1948 vyrobilo 906 autobusov. Po znárodnení v roku 1948 firma zmenila meno na KAROSA, továrna na karosérie a vozy, národný podnik, se sídlom ve Vysokém Mýte, neskôr skrátený názov Karosa, n. p., Vysoké Mýto. Po znárodnení tvorili výrobný program autobusy a autokary, neskôr i vlečné vozidlá v najrôznejšom prevedení. Došlo k zlúčeniu n. p. Karosa s n. p. Továrny hasiacích zariadení. Pod názvom Karosa boli naďalej vyrábané autobusy Škoda 706 RTO v rozličnom vyhotovení, ďalej kropicie automobily, automobilové striekačky a posypače.

Podnik Karosa, n. p. tvorilo niekoľko výrobných závodov.

Závody:

- Brno - automobilové striekačky, prenosné hasiace prístroje, kropicie vozidlá, prívesné požiarne rebríky, fekálne vozidlá
- Jaroměř - sedačky, pružiny
- Hořice - chladiace skrine a pulty, snehový hasiaci automobil na podvozku
- Praga - V3S, automobilové striekačky, prenosné hasiace agregáty, skriňové karosérie, vysokotlakové umývacie vozidlá, náhradné diely na vozidlá
- Slatiňany - požiarne technika, nadstavby k automobilom Praga V3S, Tatra 111, výsuvné mechanické rebríky

V roku 1965 bol v základnom závode vo Vysokom Mýte zavedený do výroby rad autobusov ŠM 11. Nový typový rad autobusov Karosa 730 zaviedli do výroby v roku 1981. Na svoju dobu moderné a spoľahlivé autobusy sa vyrábali v niekoľkých modeloch, napr.:

- Karosa B 731 – mestské vyhotovenie
- Karosa C 734 – medzimestský linkový autobus
- Karosa LC 735 – zájazdový diaľkový autokar
- Karosa LC 736 Turbo – expresný linkový autokar



Obr. 8 - BAZ

### Bratislavské automobilové závody (BAZ)<sup>12</sup>

Podnik **Bratislavské automobilové závody, n. p. (BAZ)**, ktorého činnosť sa zameriavala na vývoj, výrobu a predaj automobilov, automobilových komponentov a neskôr aj rozličných servisných a hydraulických zariadení, bol založený 1. 7. 1971. V roku 1974 bol do tohto podniku začlenený aj podnik Dopravostroj, n. p., Bratislava, vrátane pobočných závodov v Nitre, Skalici a Trnave. O rok neskôr boli do BAZ začlenené aj Podunajské strojárne.

Súčasťou podniku BAZ bola veľmi rozvinutá organizačná zložka zaoberajúca sa **vývojom nových motorových vozidiel**, ktorej história siaha až do 50. rokov 20. storočia, kedy bola známa pod označením Stredisko pre výhľad a rozvoj dopravy. V 60. rokoch 20. storočia bola organizačne začlenená do bratislavského pobočného závodu podniku Tatra Kopřivnice a následne (až do vzniku nového podniku BAZ) do výrobného hospodárskej jednotky VHJ OMNIA. Intenzívna činnosť v oblasti vývoja

<sup>12</sup> Autor článku: Michal Jajcaj



viedla k vzniku niekoľkých desiatok funkčných vzoriek a prototypov osobných i úžitkových vozidiel, pričom niekoľko z nich je dnes súčasťou zbierky Cestná doprava, ktorú spravuje STM-Múzeum dopravy v Bratislave. Spomedzi množstva projektov, ktorých riešením sa toto pracovisko zaoberalo, možno spomenúť aspoň niektoré najvýznamnejšie:

- modernizácia osobného automobilu Tatra 603, vrátane vývoja jeho úžitkových verzií (60. roky 20. storočia);
- vývoj osobných automobilov Škoda typových radov 720 a 760 (70. roky 20. storočia);
- vývoj malých úžitkových automobilov s nosnosťou 1,25 t (70. roky 20. storočia);
- vývoj niekoľkých modifikácií automobilov na báze vozidla Škoda typového radu 742, resp. 743 - Oficiál, Garde, Locusta, Furgonet a ďalšie (80. roky 20. storočia);
- vývoj malých nákladných automobilov s označením MNA 900, neskôr MNA 1000 (80. roky 20. storočia);
- vývoj stredných nákladných a stredných terénnych automobilov radu SNA / STA, známych aj pod označením „Devín“ (80. roky 20. storočia).

Sériovej **výrobe osobných automobilov**, ktorá sa v BAZ začala realizovať od roku 1982, predchádzala výstavba nového komplexu objektov Karosársko-montážneho závodu v Bratislave (m. č. Devínska Nová Ves). V týchto priestoroch sa následne až do roku 1987 realizovala výroba dvojdvierového kupé s označením Škoda 743 Garde, resp. po modernizácii Škoda 743 Rapid. Od roku 1991 sú výrobné priestory tohto závodu súčasťou bratislavskej pobočky koncernu Volkswagen. V osobitnej prevádzke podniku v Devínskej Novej Vsi prebiehala v 2. polovici 80. rokov 20. storočia tiež výroba legendárnych nákladných automobilov typu Praga V3S M2, prevažne v prevedení pre armádu. Podnik BAZ okrem kompletizácie celých vozidiel zabezpečoval aj sériovú výrobu rozličných automobilových komponentov (nápravy pre automobil Škoda Favorit, pánty a závesy dverí, rôzne lisované dielce a ďalšie), ktoré následne dodával do ďalších výrobných závodov v Mladej Boleslavi, Kvasinách, Vrchlabí a pod.

Za zmienku stojí aj rozsiahla činnosť pobočných závodov BAZ v Nitre, Skalici a Trnave zameriavajúca sa predovšetkým na výrobu rozličných servisných prístrojov a zariadení, vrátane dielenských kanálových zdvihákov, výrobu hydraulických rúk a kontajnerových nakladačov pre nákladné automobily Tatra a LIAZ, hasičskej techniky, zdvíhacích plošín pre nakladanie invalidných vozíkov do autobusov, atď. História BAZ skončila ich predajom nemeckému koncernu Volkswagen (VW) AG. Dňa 30. mája 1991 bola založená spoločnosť Volkswagen Bratislava, s. r. o. s 80 % podielom VW a 20 % podielom BAZ.

### Najznámejšie podniky tvoriace a vyrábajúce komponenty pre automobilový priemysel

*KAROSA, n. p., Vysoké Mýto*

- Autobusy
- Kropiace fekálne skriňové vozidlá
- Protipožiarne zariadenia
- Stabilné hasiace zariadenia
- Sedačky do automobilov



*LIAZ, o. p., Jablonec nad Nisou*

- Nákladné automobily ŠKODA, LIAZ
- Kolesové ťahače ŠT 180
- Opravy nákladných automobilov



*AZNP, Mladá Boleslav*

- Osobné automobily značky ŠKODA



*AVIA, o. p., Praha-Letňany*

- Nákladné automobily Avia (A-21, A-31)
- Nákladné automobily Praga V3



*TATRA, o. p., Kopřivnice*

- Nákladné automobily
- Motory Tatra 815
- Osobné automobily Tatra 613
- Motory Tatra 613



*Trnavské automobilové závody (TAZ), Trnava*

- Úžitkové automobily Škoda 1203 (rôzne modifikácie)
- Motory pre vozidlá Š 1202, Š 1203
- Motory pre vysokozdvížné vozíky a požiarné striekačky
- Prevodovky pre motory Š 1202, Š 1203
- Nápravy pre vozidlá, spojky
- Poľnohospodárske vozidlá, ťahač Tatra Agro



*AUTOBRZDY, n. p., Jablonec nad Nisou*

- Hydraulické a vzduchové brzdy
- Závislé a nezávislé kúrenie
- Posilňovače riadenia
- Tlmiče pruženia
- Vzduchové pruženie
- Čističe oleja a vzduchu



*Brandýské strojírný a slévárny, n. p., Brandýs nad Labem*

- Automobily pre zber odpadkov
- Automobilové návesy na prepravu kusového tovaru (do 31 t)
- Automobilové prívesy (do celkovej hmotnosti 24 t)



*AUTOPAL, n. p., Nový Jičín*

- Svetlomety
- Svietidlá
- Chladiče oleja a vody pre motorové vozidlá



*Bratislavské automobilové závody (BAZ), n. p.,  
Bratislava-Devínska Nová Ves*

- Osobné automobily
- Vývoj automobilov a ich modernizácia



*České závody motocyklové (ČZM), o. p., Strakonice*

- Cestovné a motokrosovú motocykle ČZ
- Valčekové reťaze
- Špeciálne nástroje, náradie
- Komponenty k nákladným automobily
- Tlakové odliatky zo sivej zliatiny



*JAWA, n. p., Týnec nad Sázavou*

- Cestovné motocykle
- Plochodrážne motocykle
- Súťažné motocykle
- Výkovky pre automobilový priemysel



*Jiskra, n. p., Tábor*

- Zapaľovacie sviečky Pal Super
- Žhaviace sviečky Pal
- Nízkonapäťové zapaľovacie systémy
- Elektronické otáčkomery Pal
- Špeciálna keramika Oxal
- Diagnostické prístroje Paltest



*MOTOR, n. p., České Budejovice*

- Karburátory
- Odstredivé čističe
- Kompresory
- Regulátory tlaku vzduchu
- Spojky a ventily vstrekovacích čerpadiel
- Zlievareň sivej zliatiny



*Metalurgické závody, n. p., Týnec nad Sázavou*

- Odliatky z oceľoliatiny, neželezných kovov
- Zápustkové výkovky
- Piesty
- Kokily, zápustky, Lisovacie formy



*MOTORPAL, n. p., Jihlava*

- Vstrekovacie zariadenia pre vznietové motory
- Montážne náradie a nástroje pre opravy vstrekovacích zariadení
- Skúšobné stanice
- Karburátory



*Orličan, n. p., Choceň*

- Chladiarenské návesy
- Tepelne izolované skriňové automobily



*PAL, o. p., Kroměříž*

- Rozdeľovače
- Zdrojové súpravy
- Spúšťače, elektronické zapalovanie
- Magnety a ďalšie príslušenstvo motorových vozidiel
- Zapalovacie cievky



*PAL, n. p., Praha-Kbely*

- Palubné prístroje pre motorové vozidlá
- Elektrické motory
- Plaváky, prepínače
- Volanty
- Stierače a stieracie súpravy



*PRAGA, n. p., Praha-Vysočany*

- Spaľovacie motory (pre V35)
- Prevodovky (mechanické, automatické)
- Rámy a nápravy nákladných automobilov
- Komponenty pre osobné a nákladné automobily
- Pojazdné röntgenové a stomatologické ambulancie
- Ventily, tlmiče výfuku, riadenia a pod



*PIKAZ, inžiniersky podnik, Praha*

- Technologické a stavebné projekty
- Racionalizácia výrobných programov automobilového priemyslu



*Pražská akumulátorka, n. p., Mladá Boleslav*

- Olovené akumulátory
- Mechanizačné a špeciálne zariadenia
- Rôzne druhy akumulátorov



*Ústav pro výzkum motorových vozidel (ÚVMV), Praha-Vysočany*

- Autorizovaná skúšobňa
- Riešili úlohy výskumu (základný a aplikovaný)





# Expozícia Cestná doprava STM-Múzeum letectva v Košiciach

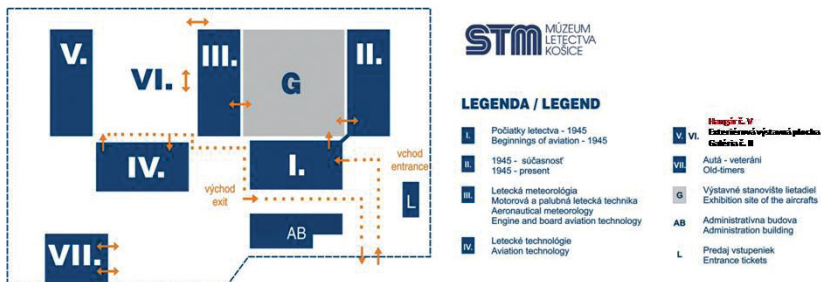
## Vznik expozície

Automobil je fenomén, ktorý už viac ako storočie ovplyvňuje dianie v spoločnosti, zasahuje do hospodárskeho života krajín, do všetkých odvetví priemyslu z výrobného hľadiska, ale aj ako prostriedok rýchlej a spoľahlivej dopravy. Niekoľko rokov usmerňuje technické a estetické myslenie a čítanie mnohých generácií. V dnešnej uponáhľanej dobe si nevieme predstaviť život bez automobilizmu. Môžeme bez rozpakov povedať, že v poslednej automobilovej dobe je rozvoj ľudstva v priamej úmere s rozvojom automobilizmu. Skoro všetky získané poznatky vedy sa automaticky uplatňujú v automobilizme – aby automobily boli výkonnejšie, rýchlejšie, bezpečnejšie, nezaťažovali svojou prevádzkou životné prostredie. V neposlednom rade, aby boli automobily dostupné pre každého – cena, náklady a pod.

Múzeum dopravy v Bratislave ako neoddeliteľná súčasť Slovenského technického múzea je toho žiarivým príkladom. Snaha o vybudovanie expozície cestnej dopravy v Košiciach, konkrétne v priestoroch Múzea letectva, nemala v žiadnom prípade za úlohu konkurovať už existujúcemu Múzeu dopravy v Bratislave, naopak doplniť kolekciu zbierkových predmetov a tým rozšíriť záber oboch celkov pri uchovávaní technických prostriedkov do budúcnosti. Cieľom celého projektu vybudovania expozície cestnej dopravy v Košiciach bolo priblíženie histórie automobilizmu a motorizmu širšej odbornej aj laickej verejnosti.

Košice ako druhé najväčšie mesto na Slovensku bolo a je dejiskom viacerých veterárskych akcií a súťaží. Ohlas verejnosti na tieto akcie utvrdil predstaviteľov veterán klubu Cassovia Retro Košice a Slovenského technického múzea o potrebe vytvorenia expozície cestnej dopravy. Zberatelia historických vozidiel privítali túto možnosť a prisľúbili spoluprácu pri vytvorení expozície cestnej dopravy či už pri prezentácii alebo doplnení expozície.

Jednania o formovaní a založení expozície cestnej dopravy prebiehali medzi vtedajším riaditeľom Slovenského technického múzea v Košiciach Ing. Eugenom Labaničom a vedením klubu Cassovia retro Ing. Bartolomejom Perháčom, Miroslavom Kollárom a JUDr. Patrikom Stavrovským. Vedenie STM potvrdilo záujem a ochotu poskytnúť na účely stálej expozície objekt nachádzajúci sa v priestoroch Múzea letectva v Košiciach. Konkrétne sa jedná o priestory – bývalé sklady techniky letiskového zabezpečenia.



Obr. 9 - STM-Múzeum letectva v Košiciach



Zúčastnení predstavitelia majiteľov historických vozidiel (HV) sa dohodli poskytnúť svoje vozidlá na účely prezentácie v expozícii. Zo strany zástupcov klubov bola vyslovená ochota podieľať sa prácou a sponzorstvom na príprave priestorov budúcej expozície.

Táto viac ako trojročná snaha vedenia STM a zástupcov klubov zberateľov historických vozidiel bola zavŕšená slávnostným otvorením expozície, ktorá sa uskutočnila 1. 5. 2008 v rámci Dňa mesta Košice a pri príležitosti 6. ročníka Cassovia Retro 2008. Slávnostného otvorenia expozície sa zúčastnili primátor mesta Košice, riaditeľ STM Košice, prezident U. S. Steel Košice, ako aj exprezident Slovenskej republiky Rudolf Schuster.



Obr. 10 - otváranie expozície Cestná doprava



Expozícia Cestná doprava bola pri otvorení tvorená dvoma výstavnými halami, kde boli rozmiestnené historické vozidlá spolu s doplnkovými zbierkovými predmetmi zo



Obr. 11 - otváranie expozície Cestná doprava

zbierkového fondu STM, konkrétne z referátu strojárstvo. Nemenej podstatnú časť tvorili zapožičané historické vozidlá od súkromných zberateľov a klubov. V danom období tvorilo expozíciu Cestná doprava 30 historických automobilov, 8 motorov a zastúpené sú tu aj obľúbené dobové bicykle. Väčšina veteránov bola pojazdná a zúčastňovala sa jászd historických vozidiel.

Medzi najvzácnejšie zbierkové predmety STM, konkrétne v zbierke cestnej dopravy, patria:



Obr. 12 - Tatra 57 - 1932



Obr. 13 - Opel Kapitän - 1950



Obr. 14 - Citroën C11 traction avant z roku 1939



Obr. 15 - Chevrolet z roku 1940

### Súčasná expozícia Cestná doprava

Počet zbierkových predmetov počas doby od otvorenia expozície neustále varioval. Cieľovým profilovaním expozície bolo dosiahnuté rozčlenenie expozície na dve časti.

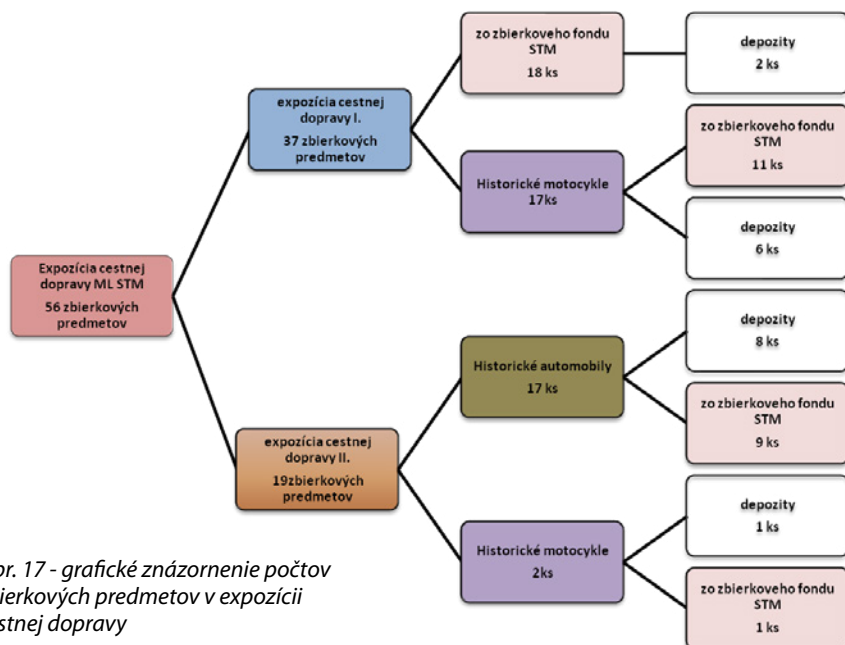
**Prvá časť** expozície Cestná doprava prezentuje vývoj automobilizmu od roku 1945 do roku 1989 na území bývalého Československa a k 12. 10. 2021 obsahuje celkovo 20 kusov historických vozidiel a 17 kusov motocyklov.

**Druhá časť** expozície Cestná doprava je venovaná dopravným prostriedkom do roku 1945 a k 12. 10. 2021 obsahuje celkovo 20 kusov historických vozidiel a 17 kusov motocyklov.



Obr.16 - expozícia Cestná doprava, Archív STM





Obr. 17 - grafické znázornenie počtov zbierkových predmetov v expozičii cestnej dopravy



Obr. 18 - prezidentská limuzína BMW 750 iXL

V oboch častiach expozičie sú exponáty zoradené pokiaľ možno v historickom slede podľa ich vývoja a modifikácií. Samozrejme, nie je možné striktné dodržanie týchto zásad postupnosti z niekoľkých dôvodov, ako napríklad priestorové obmedzenia, exponáty, ktoré svojou historickou a spoločenskou hodnotou nezapadajú do časového sledu – ako napríklad prezidentská limuzína bývalého prezidenta Rudolfa Schustera, vozidlá vládných činiteľov a podobne.



Obr. 19 - Ford T Coupé

Expozícia je priebežne doplňovaná historickými zbierkovými predmetmi, ktoré dotvárajú celkovú expozičiu a zvyšujú tak jej atraktivitu pre návštevníkov. Zameralenie celej expozičie úzko súvisí s akvizíčným plánom referátu strojárstva, ktorý sa zameriava na automobily a motocykle Československej výroby do roku 1989, ako aj na prelomové technické riešenia pohonných jednotiek a technické prostriedky a zbierkové predmety s tým súvisiace. Ako už bolo spomínané, v expozičii cestnej dopravy sú vystavené a prezentované historické vozidlá, motocykle a bicykle od súkromných zberateľov, čo obohacuje celú expozičiu. Každý zbierkový predmet je výnimočný



svojimi technickými vlastnosťami, historickou hodnotou a nie je jednoduché vybrať z celej expozície najväzácnejšie predmety. Za povšimnutie však stoja napríklad najstarší automobil v expozícii Cestná doprava – FORD T COUPÉ.

Tento historický automobil patrí do skupiny vozidiel, ktoré si pre svoje technické riešenie a históriu určite zaslúži miesto v expozícii cestnej dopravy. Fordy T boli a sú legendárne vozidlá, ktoré, ako sa hovorí, „postavili svet na kolesá“.

<b>Výrobca:</b>	Ford Motor Company, Dearbon, Michigan, USA
<b>Rok výroby</b>	1919
<b>Roky produkcie</b>	1908 – 1927
<b>Predchodca</b>	Ford model S
<b>Nástupca</b>	Ford model A
<b>Karoséria</b>	Touring, roadster, pickup, tonový nákladný, kupé, kombi, kabriolet

**Koncepcia pohonu** motor vpredu, pohon zadných kolies

### Technické údaje

<b>Rázvor</b>	2 540 mm
<b>Dĺžka</b>	3 708 mm
<b>Šírka</b>	1 714 mm
<b>Výška</b>	1 970 mm
<b>Pohotovostná hmotnosť</b>	650 kg
<b>Objem nádrže</b>	37,85 l
<b>Motor</b>	zážihový
<b>Počet valcov</b>	4
<b>Objem</b>	2 897 cm <sup>3</sup>
<b>Výkon</b>	15 kw
<b>Prevodovka</b>	2-rýchlostná planétová

### Zaujímavosti o Forde Model T

- Od začiatku výroby sa ponúkal v čiernej, tmavo červenej a syto zelenej farbe. Ford však postupne zachoval len čiernu farbu – bola lacná a rýchlo schla
- Ford model T skonštruoval József Galamb (1881 - 1955)
- nemal palivové čerpadlo (samospád benzínu) – ak bola nízka hladina benzínu a auto šlo do prudkého kopca, tak sa prívod benzínu zastavil, ako aj auto (buď ste doliali benzín alebo ste kopec zdolali cúvaním)
- mohol jazdiť aj na etanol
- bol prezívaný „**Tin Lizzie**“ (plechová Líza) „**Flivver**“ (Kraksňa)
- Ford zaviedol minimálnu dennú mzdu vo výške 5 dolárov (dvojnásobná oproti konkurencii)
- V roku 1916 – cena Fordu Model T bola na úrovni 4 mesačných plátov fordových zamestnancov

### Ford Model T v číslach

- V roku 1999 získal Ford Model T oficiálny titul „Model storočia“
- V roku 2000 bol Ford Model T zaradený medzi 10 najlepších áut storočia
- Vyrobených 15 007 034 kusov
- Max. rýchlosť bola 72 km/hod
- Prvý sériový automobil bol vyrobený 27. septembra 1908 v Detroit, USA

- Za 5 rokov uvedenia na trh sa výrobný proces zautomatizoval a výroba automobilu trvala len 93 minút
- Už v roku 1914 opúšťalo bránu továrne nové auto každé tri minúty
- Pôvodná cena modelu 600 dolárov, o necelých 8 rokov vďaka rýchlej výrobe a obľube bola cena len 360 dolárov

V expozícii Cestná doprava sa okrem iného nachádzajú historické bicykle a zbierkové predmety súvisiace s cyklistikou. Väčšina historických bicyklov je zapožičaná od združenia "Luczy vintage cycles", zastúpeného Ing. Petrom Luczym. Medzi najväčšie historické cyklistické zbierkové predmety nepochybne patria:



**Velocipéd Michaux (Str 00833)** (bicykel) bol vyrobený pravdepodobne v rokoch 1870 - 1871 vo Viedni podľa francúzskeho patentu Michaux. Túto skutočnosť potvrdzuje aj konštrukcia velocipédu a použité materiály. Bicykel má rôzny priemer kolies. Rám je vykovany z ocele a sedadlo umiestnené na odperovanom pružnom oceľovom páse. Kolesá sú drevené so železnou obručou. Na predĺženom hriadeli predného kolesa sú nasadené pedále. Brzda je riešená cez lanko na zadné koleso.

Obr. 20 - Velocipéd Michaux, Archív STM



**Alcyon Tour de France 1939** je profesionálny bicykel od francúzskej značky Alcyon, ktorý v roku 1939 jazdil na Tour de France pre belgický tím.

Obr. 21 - Archív Andrej FORTIS



**Britský tandem BSA T2 z roku 1935** je prvý bicykel so šitým sedlom s kokosovou výplňou, čo bol trend ďalších 50 rokov. Okrem toho má jedinú prehadzovačku svojho druhu, kde sa reťaz pri prehadzovaní neposúva po kazete, ale naopak, reťaz je statická a kazeta behá pod reťazou.

Obr. 22 - Archív Andrej FORTIS





**Švajčiarsky vojenský bicykel MO-05 z roku 1939** je zaujímavým raritným vozíkom pre ranených.

*Obr. 23 - Archív Andrej FORTIS*



*Obr. 24 - pohľad na umiestnenie bicyklov v expozícií Cestná doprava*

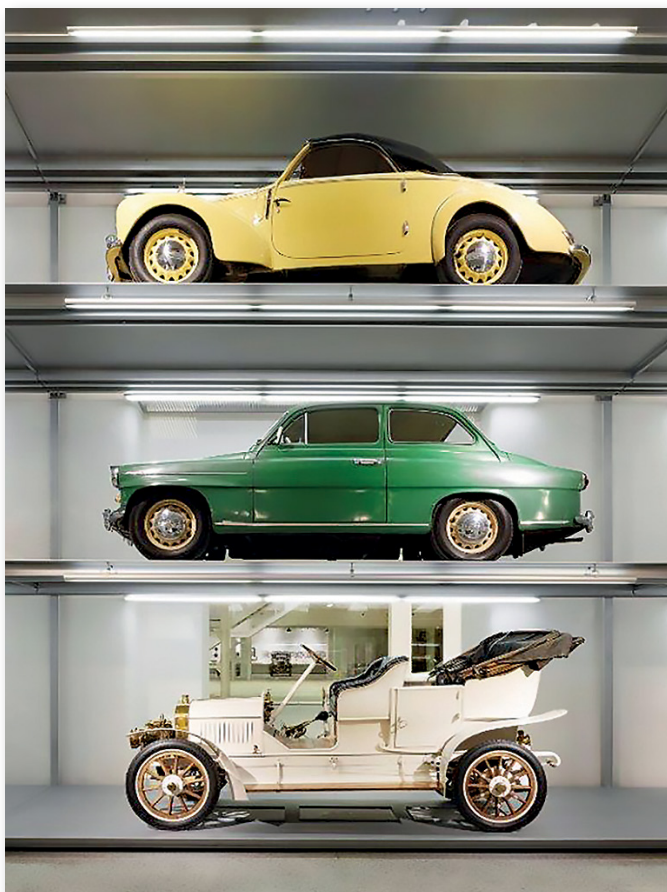
### **Vízia expozície Cestná doprava do budúcnosti**

Snom azda každého kurátora je neobmedzený expozičný priestor a neobmedzený rozpočet finančných prostriedkov na tvorbu a rozvoj expozície. Bolo by veľmi príjemné vytvárať expozíciu cestnej dopravy za takýchto podmienok. V dnešnej dobe sú k dispozícii technické prostriedky a riešenia, pri ktorých by sa nejedná expozícia či výstava „preniesla“ do úplne inej dimenzie.

Našou snahou je vytvoriť expozíciu, ktorá bude atraktívna a príťažlivá pre návštevníkov a bude spĺňať požiadavky moderného múzejníctva. Návštevníkovi by mala priniesť nezabudnuteľný vizuálny zážitok a nespočetné množstvo presných historických a technických informácií o vystavovaných exponátoch. Kurátor a kustód expozície Cestná doprava pri smerovaní expozície úzko spolupracujú s Múzeom dopravy v Bratislave, čím je zamedzená duplicita zbierkových predmetov v zbierkovom fonde Slovenského technického múzea.

Expozícia Cestná doprava v Košiciach je zameraná na zbierkové predmety cestnej dopravy do roku 1989 na území bývalého Československa a „východného bloku“. Dopĺňovanie kolekcie daných zbierkových predmetov je v súčasnej dobe veľmi náročné hlavne z finančného hľadiska. Donedávna zberateľsky nie veľmi vyhľadávané automobily východného bloku ako napríklad Olcit, Dácia, Žiguly a pod. sú dnes veľmi žiadané medzi zberateľmi historických vozidiel, čo sa premieta v ich finančnej hodnote. Napriek tomu sa vyskytujú prípady, kedy zberatelia a majitelia týchto vozidiel uprednostňujú STM pred finančným ziskom. Záleží im na uchovaní týchto historických vozidiel pre ďalšie generácie.

V ďalšom rozvoji expozície Cestná doprava by sme sa chceli zamerať na zvýšenie celkovej kapacity expozičných priestorov – umiestnením motocyklov a bicyklov na bočné steny expozície, inštalovaním v rámci možnosti vkusného poschodového úložného systému pre automobily.



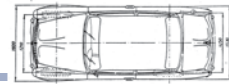
Obr. 25 - možný úložný systém, ŠKODA Muzeum

Vytvoriť v II. časti expozície dobovú opravárenskú dielňu z medzivojnového obdobia, kde by boli využité stroje, náradie a pomocný materiál z referátu strojárstva.

Vyčleniť priestor v expozícii Cestná doprava na zriadenie učebne autoškoly, poprípade Zväzarmu<sup>13</sup>, kde by návštevníci mali možnosť vyskúšať si svoje znalosti z oblasti pravidiel cestnej premávky či vodičských znalostí na výukovom trenažeri z druhej polovice 20. storočia. Preveriť a zdokonaľiť svoje poznatky z konštrukcie automobilov na výukových dynamických modelov skupín a podskupín automobilov a ich jednotlivých častí. Celý priestor by bol zariadený zbierkovými a pomocnými predmetmi z fondu STM.

<sup>13</sup> Zväz pre spoluprácu s armádou alebo skrátene Zväzarm bola jednotná dobrovoľná branno-spoločenská organizácia v ČSSR.





# STM-Múzeum dopravy v Bratislave<sup>14</sup>

Múzeum dopravy v Bratislave je špecializovaným múzeom, ktoré komplexne dokumentuje a verejnosti prezentuje históriu dopravy na území Slovenska s osobitným zameraním na dopravu cestnú, vodnú a železničnú.

Počiatky organizovanej činnosti zameranej na zbieranie a uchovávanie historických vozidiel v Bratislave siahajú do roku 1972, kedy MUDr. Michal Ondrejčák, spolu s ďalšími nadšencami, založil prvý, dodnes aktívny slovenský klub zberateľov historických automobilov a motocyklov - Veterán klub Bratislava. O rok neskôr vznikol v Bratislave i Krúžok priateľov železníc. Obe združenia, pod odborným vedením doc. Ing. Ladislava Križana, CSc., zachraňujú v roku 1979 na múzejné účely prvý historický parný rušeň. Pokračovanie činnosti v oblasti záchranu parných rušňov v súvislosti s ukončovaním ich prevádzky na Slovensku vyústilo v roku 1983 do zriadenia špecializovaného útvaru v rámci vtedajšej Správy Východnej dráhy ČSD pomenovaného spočiatku ako „Pamätník železničnej dopravy na Slovensku“, neskôr ako „Múzejno-dokumentačné centrum“. Pri príležitosti osláv 150. výročia železníc na Slovensku v roku 1998 vzniká medzi Múzejno-dokumentačným centrom ŽSR a Veterán klubom Bratislava dohoda o spoločnom postupe pri zriadení Múzea dopravy v Bratislave.



Obr. 26 - expozícia Cestná doprava v južnej časti haly A

<sup>14</sup> Autor: Mgr. Michal Jajcaj

Múzeum bolo vybudované v priestoroch koľajiska a dvoch skladov pôvodnej bratislavskej stanice parostrojnej železnice, ktorá od roku 1848 spojila Bratislavu s Viedňou. K atraktivite expozície, verejnosti po prvýkrát sprístupnenej dňa 24. júna 1999, poskytnutím svojich exponátov výraznou mierou prispeli Železnice Slovenskej republiky a Veterán klub Bratislava. Neskôr sa k nim pridalo aj mnoho ďalších súkromných zberateľov a nadšencov, ktorí múzeu zapožičali či darovali viacero historických dopravných prostriedkov a nespočetné množstvo dobových artefaktov. Vďaka nim je možné vybudovať expozíciu i naďalej priebežne zatraktívňovať a dotvárať.

Prevádzku múzea formou zriadenia novej organizačnej zložky zastrešilo Slovenské technické múzeum so sídlom v Košiciach, disponujúce niekoľko desiatok rokov nadobúdanými skúsenosťami v tejto oblasti. Na úprave areálu a priestorov budúceho múzea sa formou sponzorstva podieľala spoločnosť PPA Control, a. s.



Obr. 27 a 28 - vystavené automobily v expozícii Cestná doprava



Obr. 29 - Vozidlá vyvinuté v Bratislave v expozícii múzea hala B



Obr. 30 - Expozícia Cestná doprava v hale B

### História zbierky Doprava cestná

Počiatky tvorby zbierky s pôvodným názvom „Doprava“ siahajú v Bratislave do roku 1992, kedy Slovenské technické múzeum do svojho depozitára, v tom čase sídlaceho v prenajatých priestoroch v mestskej časti Podunajské Biskupice, v rámci akvizičnej činnosti získalo prvých šesť automobilov. Išlo o funkčné vzorky a prototypy pochádzajúce z bratislavského strediska vývoja motorových vozidiel (súčasť bratislavského závodu podniku Tatra Kopřivnice, po roku 1971 súčasť Bratislavských automobilových závodov). Uvedené zbierkové predmety boli označené ev. č. D 1 – D 6, po zmene systému číslovania ev. č. DB-D 00001 – DB-D 00006 (poznámka: „DB-D“ = Depozitár Bratislava – Doprava).



Zbierkotvorná činnosť v tejto oblasti plynulo pokračovala aj v ďalších rokoch, pričom okrem povojnových československých automobilov zahŕňala prirodzene aj iné druhy zbierkových predmetov - dopravné značky a iné predmety cestného dopravného značenia, predmety spojené s výstavbou a údržbou ciest, pamätné a upomienkové predmety, zariadenia autoservisu, modely dopravných prostriedkov a ďalšie.

Od roku 2000 až do súčasnosti v tvorbe zbierky (v tom čase zahŕňajúcej 137 rozličných zbierkových predmetov) pokračujú zamestnanci Múzea dopravy vo svojej prevádzke na adrese Šancová 1/B, 811 04 Bratislava. Počet československých automobilov v zbierke i naďalej postupne rastie. Jej zameranie sa však následne rozširuje i na automobily zahraničnej produkcie charakteristické pre cestnú dopravu na našom území, ako aj na ďalšie druhy zbierkových predmetov – bicykle, motocykle, trojkolky, nemotorové dopravné prostriedky, príslušenstvo vozidiel, predmety spojené s prevádzkou verejnej hromadnej dopravy a pod.

V roku 2015 bola zbierkotvorná činnosť Múzea dopravy, s ohľadom na jej rastúci rozsah, rozdelená do dvoch samostatných zbierok. Vytvorená bola nová zbierka s názvom „Doprava železničná a vodná“ (s označením „DB-Z“), do ktorej boli z pôvodnej zbierky „Doprava“ prevedené aj príslušné, doposiaľ nadobudnuté zbierkové predmety z týchto oblastí. Pôvodná zbierka sa následne už s novým názvom „Doprava cestná“ (pôvodné označenie „DB-D“ zostalo zachované) zameriava výlučne na zbierkové predmety spojené s cestnou dopravou. V súčasnosti zbierka obsahuje viac ako 200 zbierkových predmetov (bez predmetov vyradených, resp. preradených do iných zbierok).

### **Súčasná expozícia Cestná doprava**

Stála expozícia STM-Múzea dopravy sa rozprestiera v dvoch susediacich objektoch, pôvodne slúžiacich ako sklady v rámci prevádzky nákladnej železničnej dopravy, ktoré sú dnes registrované ako národné kultúrne pamiatky, a v príslušnom vonkajšom priestore.

Priestorové usporiadanie jednotlivých častí expozície múzea sa v týchto objektoch, v rámci prevádzky múzea označených ako hala A (pôvodne sklad č. 1) a hala B (pôvodne sklad č. 2), v súčasnosti (stav k 30.9.2022) ustálilo nasledovne:

#### **Hala A**

- vstupný priestor (vestibul):
  - pokladňa,
  - prezentácia jednotlivých druhov dopravných prostriedkov,
  - príležitostné tematické výstavy menšieho rozsahu,
  - modelové koľajisko,
- južná strana:
  - expozícia cestných dopravných prostriedkov nemotorovej (animálnej) trakcie,
  - expozícia historických bicyklov s názvom „Tretie storočie bicykla“,
  - expozícia historických motocyklov a motorových trojkoliek,
  - expozícia historických automobilov z obdobia pred 2. svetovou vojnou,
  - dioráma autodiely z medzivojnového obdobia,
  - kabinet technických kuriozít,
- severná strana:
  - expozícia dejín železničnej dopravy.

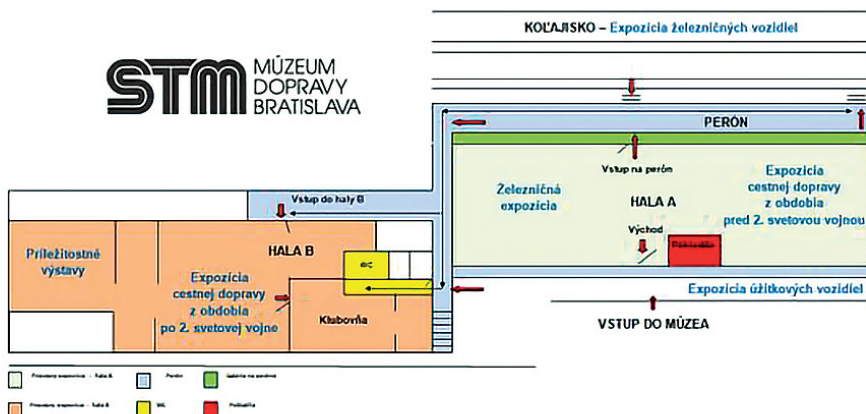


## Hala B

- južná strana:
  - expozícia historických automobilov z obdobia po 2. svetovej vojne,
  - expozícia vývoja a výroby osobných a úžitkových automobilov v Bratislave,
  - expozícia hasičských automobilov,
  - dioráma autoservisu z obdobia 70. a 80. rokov 20. storočia,
- severná strana:
  - výstavná sieň - príležitostné tematické výstavy väčšieho rozsahu,

## Vonkajšia expozícia

- priestor koľajiska:
  - expozícia dráhových vozidiel,
- vonkajší priestor pred halou A:
  - expozícia úžitkových vozidiel – nákladných automobilov a autobusov.



Obr. 31- usporiadanie expozícií v STM-Múzeu dopravy v Bratislave

Expozíciu tvorenú prevažne zbierkovými predmetmi zo zbierky doprava cestná (DB-D) významne obohacujú aj vozidlá zapožičané od externých subjektov, prevažne súkromných zberateľov. Múzeum v expozícii Cestná doprava v súčasnosti vystavuje približne 50 historických automobilov, 30 motocyklov, 20 bicyklov a mnoho ďalších cestných dopravných prostriedkov. Súčasťou železničnej expozície je 12 dráhových vozidiel rôzneho druhu.



Tab. - počty vystavených exponátov v STM-Múzeu dopravy (stav k 30.9.2022)

Druh dopravného prostriedku	Hala A		Hala B		Vonkajšia expozícia	
	zbierkový fond STM	výpožičky	zbierkový fond STM	výpožičky	zbierkový fond STM	výpožičky
<b>Cestná doprava</b>						
Osobné automobily	2	13	10	6	1	-
Malé úžitkové automobily	-	-	6	1	-	-
Druh dopravného prostriedku	Hala A		Hala B		Vonkajšia expozícia	
	zbierkový fond STM	výpožičky	zbierkový fond STM	výpožičky	zbierkový fond STM	výpožičky
Autobusy	-	-	-	-	1	-
Automobilové prívesy	-	-	1	1	-	-
Vozidlá animálnej trakcie	2	4	-	-	-	-
Bicykle	10	9	-	-	-	-
Trojkolky bezmotorové	2	-	-	-	-	-
Motocykle	2	20	1	6	-	-
Trojkolky motorové	1	2	-	-	1	-
Ostatné	-	2	-	-	-	1
<b>Železničná doprava</b>						
Rušne	-	-	-	-	1	4
Vozne	-	-	-	-	-	4
Ostatné	-	2	-	-	1	-
<b>Vodná doprava</b>						
Motorové člny	-	-	-	1	-	-

Expozície z oblasti cestnej dopravy, v ktorých prirodzene dominujú jednotlivé druhy dopravných prostriedkov, sú dotvárané množstvom ďalších menších predmetov. Expozície v hale A, zameranú predovšetkým na dopravné prostriedky z obdobia pred 2. svetovou vojnou, zdobia napríklad zachované obaly z mazív a pohonných hmôt, reklamné tabule propagujúce subjekty, ktoré v danom období tieto produkty vyrábali, automobilové komponenty, dobové náradie, ako aj historický výdajný stojan z čerpacej stanice pohonných hmôt.

Vozidlám animálnej trakcie v expozícii sekundujú vystavené komponenty pochádzajúce zo sedliackeho voza, známeho pod označením „rebrňák“, súčasti postroja hospodárskych zvierat používané pri prevádzke týchto vozidiel, ale i niekoľko jednoduchších a menších dopravných prostriedkov, akými sú sane či lyže.

V expozícii povojnových automobilov v hale B zaujme dioráma prevádzky zásobovacieho vozidla maďarskej značky Csepel, zahŕňajúca okrem samotného vozidla figurínu závozníka s manipulačným vozíkom, tzv. rudlou, dobovými prepravkami či váhou – decimálkou. Niekoľko vozidiel, pochádzajúcich prevažne z krajín tzv. východného bloku, je súčasťou ukážky prevádzky autoservisu z obdobia 70. a 80. rokov 20. storočia, v ktorej

nechýbajú autentické zariadenia používané pri kontrole emisií výfukových plynov, nastavovaní svetlometov, geometrie nápravy či pri vyvažovaní kolies.

Vzácnnejšie exponáty STM-Múzea doprava v zbierke Cestná doprava:

### **Praga Golden**

Krajina pôvodu:	Československo
Výrobca:	Auto-Praga, Českomoravská Kolben - Daněk, Praha
Rok výroby:	1938 (obdobie výroby: 1935 – 1938)
Dĺžka vozidla:	5 775 mm
Šírka vozidla:	1 800 mm
Výška vozidla:	1 695 mm
Rázvor náprav:	3 500 mm
Pohotovostná hmotnosť:	2 140 kg
Zdvihový objem valcov motora:	3 912 cm <sup>3</sup>
Výkon:	78 k (57,3 kW)
Maximálna rýchlosť:	135 km/h
Spotreba:	22 l benzínu / 100 km

Reprezentačná limuzína Praga Golden, ktorá mala svoju premiéru na autosalóne v Prahe v októbri 1935, sa stala vlajkovou loďou automobilky Praga. Základ vozidla s typovým označením „GO“ bol tvorený obdĺžnikovým rámom s robustnými pozdĺžnikmi, priečkami a vzperou v tvare písmena X. Pohon automobilu zabezpečoval kvapalinou chladený šesťvalcový motor s rozvodom SV s trojstupňovou manuálnou prevodovkou. Predné kolesá boli zavesené nezávisle na lichobežníkových polonápravách s vinutými pružinami. Zadná náprava bola odpružená pozdĺžnymi listovými perami. Brzdy vozidla boli konštruované ako bubnové s kombináciou mechanického a kvapalinového ovládania, so samostatnými okruhom pre prednú a zadnú nápravu. Vozidlo bolo vybavené centrálnym mazaním podvozku, ktoré vodič ovládal samostatným pedálom. Automobil mal štvordverovú karosériu oblých tvarov so šiestimi bočnými oknami. Priestor vodiča bol od cestujúcich vzadu štandardne oddelený presklenou priehradkou. Za druhým radom sedadiel, ktoré tvorili dva samostatné sedadlá, sa nachádzalo jedno široké sedadlo pre 2 až 3 osoby. Vozidlo bolo oficiálne vedené ako šesťmiestne, avšak v skutočnosti ním bolo možné prepravovať až sedem osôb v usporiadaní 2 + 2 + 3.

### **Tatra 603 MB (funkčná vzorka)**

Krajina pôvodu:	Československo
Výrobca:	Tatra Kopřivnice - závod Bratislava
Rok zhotovenia:	1961
Dĺžka vozidla:	5 080 mm
Šírka vozidla:	1 950 mm
Zdvihový objem valcov motora:	2 472 cm <sup>3</sup>
Výkon:	95 k (70 kW)
Maximálna rýchlosť:	>120 km/h
Spotreba:	16 l benzínu / 100 km



---

História vývoja motorových vozidiel v Bratislave siaha do 50. rokov 20. storočia, kedy sa v Bratislave začína formovať skupina konštruktérov vtedajšieho Strediska pre výhľad a rozvoj dopravy, neskoršie premenovaného na Mechanizačný a regeneračný podnik. Na začiatku 60. rokov 20. storočia vzniká (prevodom bratislavského opravárenského závodu s názvom ORAVA z rezortu dopravy do rezortu strojárstva) v Bratislave pobočný závod podniku Tatra Kopřivnice, sídliači na ulici Mlynské nivy, do ktorého bola následne začlenená aj uvedená skupina konštruktérov pod vedením Ing. Mičíka.

Toto pracovisko sa, podobne ako pracovisko vývojárov v Kopřivnici, zaoberalo aktuálne riešenými úlohami v oblasti modernizácie a vývoja osobných i úžitkových vozidiel. Prvé riešené úlohy sa týkali inovácie a vývoja nových modifikácií vozidiel využívajúcich 8-valcový, vzduchom chladený motorový agregát známej limuzíny Tatra 603. Projekt sa zaoberal unifikovaným radom úžitkových vozidiel, vrátane skriňového automobilu, jazdnej predajne tovaru, otvoreného nákladného priestoru (pick-up), mikrobusu i nízkošošinového valníka. Po zhotovení výkresov a makiet sa ako prvá realizovala funkčná vzorka mikrobusu s 13 miestami na sedenie, označená ako Tatra 603 MB. Motor vozidla bol umiestnený v prednej časti vozidla a, na rozdiel od slávnej limuzíny, poháňal prednú nápravu. Interiér vozidla bolo možné vymontovaním sedadiel upevnených krídlami vými maticami premeniť na dodávkový automobil s objemom nákladného priestoru 8 m<sup>3</sup>. Druhou realizovanou bola funkčná vzorka nízkošošinového valníka s označením Tatra 603 NP.

Tieto zaujímavé vozidlá sa i napriek tomu, že v mnohých parametroch predstihovali vtedajší svetový trend vo vývoji tejto kategórie úžitkových vozidiel, do sériovej produkcie nedostali. Funkčná vzorka bola po ukončení vývoja odstránením pôvodného interiéru a doplnením prístrojovej techniky prestavaná na meracie vozidlo používané vo vývoji pri jazdných skúškach vozidiel. Táto skutočnosť ju zachránila pred likvidáciou, ktorá by ju inak pravdepodobne čakala. Vozidlo je od roku 1992 súčasťou zbierkového fondu Slovenského technického múzea.

Medzi ďalšie, veľmi raritné československé automobily v zbierke cestnej dopravy, patria funkčné vzorky a prototypy vozidiel zhotovených v Bratislave - osobné automobily Škoda 762 B, BAZ Škoda 742 Oficiál, BAZ Škoda 743 Locusta a úžitkové automobily TAZ 1500 FV 2, MNA 900, MNA 1000, SNA 4x2, „Devín“ a SNA 4x4, „Devín“, vzácnosťou je aj prvý automobil Škoda 743 Garde, sériovo vyrábaný v Bratislave.

### **Vízie expozície Cestná doprava**

#### **v STM-Múzeum dopravy v Bratislave do budúcnosti**

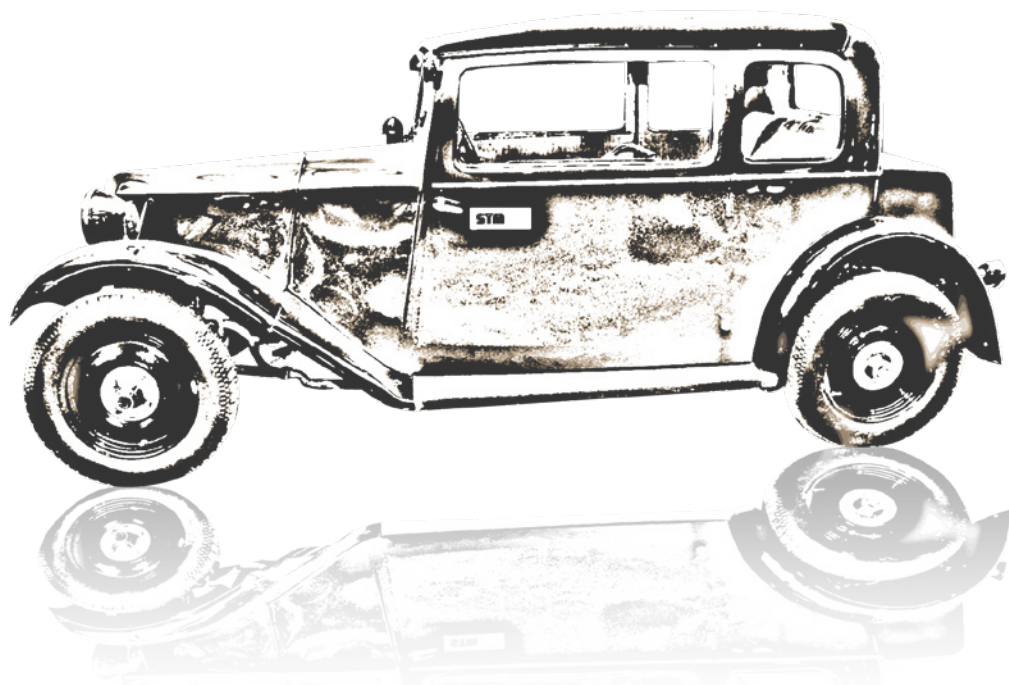
Expozícia Múzea dopravy pozostáva z množstva veľmi zaujímavých a hodnotných exponátov, situovaných v industriálnom prostredí, s väzbou na dejiny železničnej i cestnej dopravy na našom území, ktoré je pre tento druh múzea veľmi atraktívne.

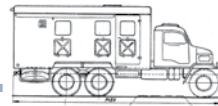
I napriek skutočnosti, že návštevníci múzea hodnotia súčasnú expozíciu cestnej dopravy z dlhodobého hľadiska veľmi pozitívne, má táto z hľadiska odborného obsahu ako i estetického spracovania pomerne veľký potenciál pre jej ďalšie zdokonaľovanie. V záujme ďalšieho zvyšovania jej atraktívnosti a príťažlivosti a využitia technických prostriedkov dostupných v 21. storočí, predpokladáme v najbližších rokoch postupnú reínštaláciu mnohých tematických celkov tejto expozície, napríklad s ohľadom na nasledovné aspekty:

- vhodnejšie rozmiestnenie exponátov v jednotlivých častiach expozície podľa ich druhu a následne ďalších kritérií (obdobie vzniku, pôvod a pod.),



- dostupnosť sprievodných informácií približujúcich návštevníkom dejiny cestnej dopravy na území Slovenska a vo všeobecnej rovine i vo svete, od prvopočiatkov siahajúcich k vynálezu kolesa až k dopravným prostriedkom súčasnosti,
- vyváženosť prezentovaných tém aj vo vzťahu k verejnej hromadnej osobnej doprave, nákladnej doprave a pod., popri v súčasnosti dominujúcej problematike individuálnej osobnej dopravy, prostredníctvom obmeny, resp. doplnenia nových expozičných celkov,
- doplnenie multimediálnej prezentácie dopravy na území Slovenska v jednotlivých historických obdobiach, ako aj ďalších elektronických prezentačných prvkov (napr. postupná náhrada, resp. doplnenie klasických popisov jednotlivých exponátov audio-vizuálnym riešením, ktoré sa javí ako žiaduce, a to najmä v častiach expozície s väčším množstvom rozmerovo menších predmetov, napr. bicyklov či motocyklov),
- zatriktívnenie expozície doplnením nových informačných bannerov prezentujúcich obrazové a textové informácie k prezentovaným témam, ako aj doplnenie ďalších exponátov, prevažne v podobe dobových predmetov (komponenty a funkčné celky vozidiel, prvky dopravného značenia, predmety využívané pri prevádzke a údržbe vozidiel či pri prevádzke verejnej hromadnej dopravy a pod.),
- rozšírenie interaktívnej formy prezentácie historickej techniky v jej funkčnej podobe (napr. ukážka funkcie parného stroja, výstražných svetiel hasičských automobilov, semaforov, informačných systémov, atď.).





# Katalogizačný súpis zbierkových predmetov STM-Múzeum letectva v Košiciach - Expozícia Cestná doprava

## Súpis zbierkových predmetov v expozícii Cestná doprava I a II

	Evidenčné číslo	Prírastkové číslo	Názov predmetu
1	Str 00107	1947/00680	Velocipéd
2	Str 00202	1950/02089	Volant
3	Str 00203	1950/02090	Koleso nápravy
4	Str 00234	1952/03616	Velocipéd s drevenými kolesami
5	Str 00235	1952/03617	Velocipéd s drevenými kolesami
6	Str 00237	1954/03874	Velocipéd zn. Singer
7	Str 00266	1958/06784	Moped - Motocykel Stadion Jawa 50/550
8	Str 00270	1960/08159	Velocipéd
9	Str 00283	1965/10005	Motocykel zn. Manet
10	Str 00284	1965/10006	Motocykel zn. Manet
11	Str 00370	1969/10878	Motocykel zn. Jawa Roadster
12	Str 00435	1976/00185	Motocykel zn. MANETA typ 0.09
13	Str 00461	1980/00078	Bicykel drevený
14	Str 00654	1992/00157	Bicykel zn. Stadion
15	Str 00706	1993/00230	Teleso osvetľovacie na bicykel
16	Str 00709	1994/00046	Motor spaľovací zn. Lorenz
17	Str 00750	2002/00070	Bicykel dámsky zn. Stadion
18	Str 00755	2003/00010	Striekačka hasičská MST HS-5
19	Str 00757	2003/00031	Motocykel ČZ 150
20	Str 00758	2003/00032	Motocykel ČZ 150
21	Str 00759	2003/00033	Bicykel pánsky zn. Spira
22	Str 00769	2004/00068	Bicykel pánsky zn. KRIVÁŇ
23	Str 00772	2005/00001	Lampáše do koča
24	Str 00773	2005/00087	Stojan pohonných hmôt - pumpa
25	Str 00807	2007/00152	Bicykel pánsky zn. Favorit
26	Str 00813	2008/00058	Motobicykel "WANDERER"
27	Str 00816	2009/00594	Vozidlo nákladné TATRA 12
28	Str 00817	2009/00595	Vozidlo osobné Škoda 440
29	Str 00821	2009/00703	Vozidlo osobné Tatra 57
30	Str 00822	2010/00180	Vozidlo osobné Waršava 223
31	Str 00823	2010/00181	Vozidlo osobné Wartburg 311 de Luxe
32	Str 00824	2010/00183	Vozidlo osobné Moskvič 407

33	Str 00825	2010/00182	Vozidlo osobné Moskvíč 412
34	Str 00826	2010/00184	Vozidlo osobné Škoda Octavia Combi
35	Str 00833	2012/00066	Velocipéd Michaux
36	Str 00835	2012/00058	Osobný automobil Citroen C 11 (veterán)
37	Str 00836	2012/00059	Automobil Opel Kapitän
38	Str 00837	2012/00060	Vozidlo osobné Mercedes 190 D
39	Str 00838	2012/00061	Vozidlo osobné Chevrolet Master de Luxe
40	Str 00839	2012/00064	Vozidlo osobné BMW 750 iXL
41	Str 00840	2012/00065	Vagón železničný nákladný
42	Str 00843	2013/00065	Automobil FORD T Coupé
43	Str 00844	2013/00062	Motorové vozidlo FORD Cortina Consult 1200 De Luxe
44	Str 00854	2014/00170	Osobné vozidlo značky Škoda - 105S
45	Str 00855	2014/00169	Prívies za osobný automobil - skladací ASTRA - 300
46	Str 00856	2014/00168	Motorové vozidlo Wartburg 353W
47	Str 00857	2014/00165	Osobné vozidlo GAZ-21 "Volga"
48	Str 00860	2015/00140	Dámsky bicykel SPIRA
49	Str 00864	2015/00144	Motocykel JAWETTA 551
50	Str 00868	2015/00272	Osobné vozidlo Fiat 126P 650E
51	Str 00869	2015/00234	Dámsky bicykel Eska
52	Str 00870	2015/00233	Pánsky bicykel Favorit
53	Str 00871	2015/00273	Osobné vozidlo VW 3D PHAETON AJS/AG/L
54	Str 00872	2015/00271	Model pohonnej a palivovej jednotky automobilu
56	Str 00873	2015/00242	Bicykel Waffenrad
57	Str 00882	2016/00101	Výsuvná plošina Š 706 RTH-VNP
58	Str 00888	2016/00107	Pohonná jednotka - motor Daimler Chrysler AG/DEU - Mercedes Benz
59	Str 00893	2017/00135	Dámsky bicykel STADION
60	Str 00899	2017/00190	Automobil nákladný Praga RN
61	Str 00903	2018/00092	Motocykel TATRAN S-125
62	Str 00904	2018/00093	Automobil Škoda 120L
63	Str 00908	2018/00174	Moped STADION S 11
64	Str 00913	2018/00292	Automobil Š 1203 - sanitka
65	Str 00916	2019/00162	Moped BABETA, typ 210 automatic
66	Str 00920	2019/00166	Automobil ŠKODA FAVORIT 136 L
67	Str 00922	2019/00220	Automobil Wartburg 353 Turist (combi)
68	Str 00923	2019/00221	Nákladný automobil AVIA FURGON A 21.1F
69	Str 00936	2021/00102	Nákladný automobil T - 805 valník
70	Str 00939	2021/00101	Osobný automobil Škoda FELICIA
71	Str 00944	2021/00254	Trenažér na výcvik vodičov



## Československé automobily do roku 1993 v zbierkach STM-Múzea letectva v Košiciach - expozícia Cestná doprava I a II

1	Str 00816	2009/00594	Vozidlo nákladné TATRA 12
---	-----------	------------	---------------------------



Továrenská značka, typ	<b>TATRA 12</b>
Druh vozidla	nákladné
Modifikácia (druh karosérie)	valník
Rok výroby	1929
Motor/Objem valcov	2-valec vzduchom chladený, 1 056 cm <sup>3</sup>
Výrobca	Kopřivnická vozovka, a. s.

Vozidlo je dvojdverové, štandardný typ s nákladnou nadstavbou. V tomto úžitkovom prevedení má užitočnú hmotnosť 300 kg a užitočnú plochu na dĺžku 1 360 mm a na šírku 1 110 mm. Hans Ledwinka bol jedným z najoriginálnejších a najlogickejších mysliteľov, ktorí kedy pracovali v automobilovom priemysle. T-12 bol navrhnutý ako „ľudové auto“. Na svoju dobu bol robustný a primerane rýchly. Má nezávislé zadné zavesenie spolu s centrálnym chrbticovým rámom. Vďaka tomu bol T-12 veľmi pevný a odolný, čo bolo v tom čase dôležitou vlastnosťou.



2	Str 00817	2009/00595	Vozidlo osobné Škoda 440
---	-----------	------------	--------------------------



Továrenská značka, typ	<b>Škoda 440</b>
Druh vozidla	osobné
Modifikácia (druh karosérie)	sedan
Rok výroby / obdobie	1955
Motor/Objem valcov	radový štvorvalec s rozvodom OHV, 1 089 cm <sup>3</sup>
Výrobca	Škoda, Mladá Boleslav, Československo

Československo 1955, Motor má radový štvorvalec s rozvodom OHV o objeme 1 089 cm<sup>3</sup>, výkon 40 koní pri 4 200 ot/min. Šasi tvorí centrálna rúra nesúca vpredu motor a prevodovku, vzadu skriňu rozvodovky. Karoséria pontónového tvaru je štvormiestna, dvojverová zváraná z výliskov z plechu. Označenie 440 – prvé číslo počet valcov a druhé výkon.



3	Str 00821	2009/00703	Vozidlo osobné Tatra 57
---	-----------	------------	-------------------------



Továrenská značka, typ	<b>Tatra 57 „Hadimrška“</b>
Druh vozidla	osobné
Modifikácia (druh karosérie)	sedan
Rok výroby	1935
Motor/Objem valcov	vzduchom chladený štvortaktný štvorvalec s OHV rozvodom, 1155 cm <sup>3</sup>
Výrobca	Tatra – Ringhoffer, a. s. v Kopřivnici

Rok výroby 1935, Československo, osobné motorové vozidlo, ľudovo nazývané aj „Hadimrška“. Poháňal ho vzduchom chladený štvortaktný štvorvalec s OHV rozvodom. Základ vozidla tvorí rám s centrálnou rúrou, karoséria má oblé tvary a kapota je odklápacia spolu s blatníkmi. Objem motora 1 155 cm<sup>3</sup>, výkon 14,7 kw /20 k/, vrtanie 70 mm, zdvih 75 mm. Výrobcom bola Tatra – Ringhoffer, a. s. v Kopřivnici.

4	Str 00826	2010/00184	Vozidlo osobné Škoda Octavia Combi
---	-----------	------------	------------------------------------



Továrenská značka, typ	<b>Škoda Octavia Combi</b>
Druh vozidla	osobné
Modifikácia (druh karosérie)	combi
Rok výroby	1966
Motor/Objem valcov	štvorvalcový motor, vodou chladený, benzín, 1 221 cm <sup>3</sup>
Výrobca	Škoda, Mladá Boleslav, Československo

Názov Octavia je odvodené od latinského slova „octus“, čo znamená ôsma, a to preto, že išlo v poradí o ôsmi typ vo vývojevej rade vozidiel (Populár 420, Populár 995, Populár 995 OHV, Populár 1100 OHV, 1101, 1200 a 440). Vozidlo bolo vyrábané v rokoch 1959 až 1969 v Mladej Boleslavi a v pridružených závodov. Je vybavené štvorvalcovým motorom štvortakt o objeme 1 221 cm<sup>3</sup>, výkon 34,6 kw pri 4500 ot/min. Vrtanie valcov 72 mm a zdvih 75 mm. Základ vozidla pre Combi tvorí Škoda Octavia.



5	Str 00854	2014/00170	Osobné vozidlo značky Škoda - 105S
---	-----------	------------	------------------------------------



Továrenská značka, typ	<b>Škoda 105 S</b>
Druh vozidla	osobné
Modifikácia (druh karosérie)	sedan
Rok výroby	1985
Motor/Objem valcov	štvorvalcový motor, vodou chladený, benzín, 1 221 cm <sup>3</sup>
Výrobca	Automobilové Závody Mladá Boleslav, n. p.

Osobné motorové vozidlo Škoda - 105S hnedej farby. Výrobca Automobilové Závody Mladá Boleslav, n. p., rok 1985. Minimálna úroveň výbavy, ktorá bola ponúkaná len vo variante s motorizáciou Škoda 105. V tejto úrovni výbavy automobilu vo vnútri chýbali laktové opierky na dverách, miesto ktorých boli inštalované koženkové priťahovače. Namiesto kobercov bola podlaha automobilu pokrytá gumenými kobercami, ktoré mali menšiu schopnosť tlmiť hluk a predné sedadlá nemali možnosť nastavenia sklonu sedadla. Prístrojový štít tohto modelu bol len miernym faceliftom pôvodného prístrojového štítu modelovej rady 100/110. Sklá v zadných dverách neboli sťahovacie. V roku 1986 bola výroba tohto modelu zastavená.

6	Str 00882	2016/00101	Výsuvná plošina Š 706 RTH-VNP
---	-----------	------------	-------------------------------



Továrenská značka, typ	<b>Škoda 706 RTH VNP</b>
Druh vozidla	nákladné
Modifikácia (druh karosérie)	Špeciálne, nákladné, plošina výsuvná
Rok výroby	1976
Motor/Objem valcov	Vznetový, radový šesťvalec, 11 948 cm <sup>3</sup>
Výrobca	LIAZ, Československo

Úžitkové vozidlo z typového radu Škoda 706 s výrobným číslom 86130-603, ktoré sa používalo spolu so špeciálnou nadstavbou VNP na opravy koľajových a traťových elektrických vedení. Plošina sa používala na montáže a údržbárske práce v oblasti cestnej a koľajovej dopravy v Meste Košice od roku 1976. Vozidlo je vybavené zariadením na pohyb po koľajniciach „K-81“.



7	Str 00899	2017/00190	Automobil nákladný Praga RN
---	-----------	------------	-----------------------------



Továrenská značka, typ	<b>Praga RN</b>
Druh vozidla	nákladné
Modifikácia (druh karosérie)	valník
Rok výroby	1949
Motor/Objem valcov	radový štvorvalec s rozvodom OHV, 3 468 cm <sup>3</sup>
Výrobca	Praga, Praha, Československo

Nákladný automobil vyrobený v roku 1949. Označenie RN – rýchly nákladný. Automobil je poháňaný benzínovým motorom s výrobným číslom 66 745 s obsahom 3 468 cm<sup>3</sup>. Číslo podvozku je 684 26. Automobil bol podľa posledného majiteľa použitý pri nakrúcaní filmu „Bocianie hniezda“.

Výrobca	Praga, IMR, TAM
Produkcia	1933 – 1953 (Praga RN) 1934 – 1955 (Praga RND) 1947 – 1962 (Pionir)
Krajina pôvodu	ČSR
Typ karosérie	Nákladný automobil
Usporiadanie	Tradičná koncepcia
Motor(y)	zážihový radový 6-valec, 3 468 cm <sup>3</sup> – 38/53 kW, vznetový radový 4-valec 4 501 cm <sup>3</sup> – 37/44 kW
Prevodovka(y)	4+1 stupňová manuálna

8	Str 00904	2018/00093	Automobil Škoda 120L
---	-----------	------------	----------------------



Továrenská značka, typ	<b>Škoda 120L</b>
Druh vozidla	osobné
Modifikácia (druh karosérie)	sedan
Rok výroby	1979
Motor/Objem valcov	radový vodou chladený štvorvalec s rozvodom OHV, 1 174 cm <sup>3</sup> ,
Výrobca	Automobilové závody, n. p. Mladá Boleslav, Československo

Automobil Škoda 120 L bol vyrobený v roku 1979 v Automobilových závodoch, národný podnik Mladá Boleslav v bývalom Československu. Automobil je zelenej farby v zachovalom stave so 4-stupňovou prevodovkou. Predchodca tohto automobilu bola Škoda 110. Ďalším vývojovým radom po Škode 120 bola Škoda 125. Výrobné číslo: A2162405 Rok výroby: 1979.

Výrobca	ANZP Mladá Boleslav	Max. rýchlosť	140 km/h
Produkcia	1976 – 1990	Zrýchlenie	0 – 100 km/h 20 s
Krajina pôvodu	ČSSR	Spotreba	(90/120/mesto)
Predchodca	Škoda 110		6,4 / 9,4 / 9,7
Nasledovník	Škoda 125	Prevodovka(y)	4-stupňová manuálna
Typ karosérie	sedan	Hmotnosť	875 kg
Usporiadanie	zadný náhon		
Motor(y)	742.12, 1 174 cm <sup>3</sup> , 36,7 kW		



9	Str 00913	2018/00292	Automobil Š 1203 - sanitka
---	-----------	------------	----------------------------



Továrenská značka, typ	<b>Š 1203 - sanitka</b>
Druh vozidla	nákladné
Modifikácia (druh karosérie)	sanitka
Rok výroby	1983
Motor/Objem valcov	radový štvorvalec s rozvodom OHV, 1 221 cm <sup>3</sup>
Výrobca	TAZ , Trnava, Československo

Vozidlo bolo vyrobené v TAZ Trnava v roku 1983, je v pojazdnom stave. Vybavenie interiéru je zachovalé a v pôvodnom stave.

Rok výroby: 1983. Interiér – nálezový stav.  
Dĺžka: 4 520 mm  
Šírka: 1 800 mm  
Výška: 1 900 mm  
Pohotovostná: 1 170 kg  
Druh: 4-taktný, radový, benzínový, karburáčny, s ventilmi v hlave valcov s rozvodom OHV, s motorom umiestneným vpredu medzi sedadlami.  
Počet valcov: 4  
Objem: 1 221 – 1 433 cm<sup>3</sup>

Výkon: 47 - 51 k (34,6 - 37,5 kW) pri 4 600 otáčkach za minútu.  
Počet prevodových stupňov: 4  
Maximálna rýchlosť: 95 - 115 km/h



10	Str 00920	2019/00166	Automobil ŠKODA FAVORIT 136 L
----	-----------	------------	-------------------------------



Továrenská značka, typ	<b>Škoda Favorit 136 L</b>
Druh vozidla	osobné
Modifikácia (druh karosérie)	hatchback
Rok výroby	1990
Motor/Objem valcov	radový štvorvalec s rozvodom OHV, 1 289 cm <sup>3</sup>
Výrobca	Škoda Auto, a.s., Československo

Automobil Škoda Favorit sa vyrábala od roku 1988 do roku 1994, kedy ho vo výrobe nahradila Škoda Felícia. Päťmiestna samonosná karoséria bola navrhnutá talianskou firmou Carozzeria Bertone.

Cena nového automobilu sa v danej dobe pohybovala okolo 85 000 Kčs a o automobil bol enormný záujem.



11	Str 00923	2019/00221	Nákladný automobil AVIA FURGON A 21.1F
----	-----------	------------	--



Továrenská značka, typ	<b>AVIA FURGON A 21.1F</b>
Druh vozidla	nákladné
Modifikácia (druh karosérie)	furgon
Rok výroby	1989
Motor/Objem valcov	vznetový, štvortaktný, vodou chladený 4-valec, 3 595 cm <sup>3</sup>
Výrobca	AVIA, Československo

Avia 21 je ľahký nákladný automobil, vyrábaný v Československu v podniku Avia. Automobil sa vyrábala vo viacerých prevedeniach a vo svojej dobe patril medzi najrozšírenejšie nákladné a špeciálne vozidlá. Tešil sa veľkej obľube pre svoju ľahkú údržbu a spoľahlivosť. Konkrétne tento automobil slúžil v Slovenskom technickom múzeu od roku 1989 a teraz na „zaslúženom odpočinku“ patrí medzi jeho exponáty.

12	Str 00936	2021/00102	Nákladný automobil T - 805 valník
----	-----------	------------	-----------------------------------



Továrenská značka, typ	<b>TATRA 805 valník</b>
Druh vozidla	nákladné
Modifikácia (druh karosérie)	valník
Rok výroby	1964
Motor/Objem valcov	vzduchom chladený osemvalec, 2 545 cm <sup>3</sup>
Výrobca	Tatra, Československo

Tatra 805 – ľahký terénny nákladný automobil, vyvinutý predovšetkým pre potreby armády na základe špeciálneho zadania. Armáda požadovala automobil schopný jazdy v ťažkom teréne a s vysokou ťažnou silou. Podvozok T805 konštrukčne nadväzoval na podvozky predošlých prototypov špeciálnych terénnych automobilov T803 a T804, využívajúc všetky ich prednosti.

Tatra 805 bola typickým vozidlom Československej ľudovej armády, kde bola využívaná v mnohých prevedeniach. V civilnom sektore boli T805 využívané ešte aj ako zametacie vozidlá, alebo vozidlá so špeciálnymi skriňovými nadstavbami typu furgon v nápadnej striebornej farbe, ktoré používal napríklad čs. film. Ku koncu éry životnosti T805 sme tieto vozidlá v prevedení valník mohli často vidieť v mestách pri rozvoze uhlia. Takéto využitie čistokrvného terénneho automobilu však bolo dosť nehospodárne.

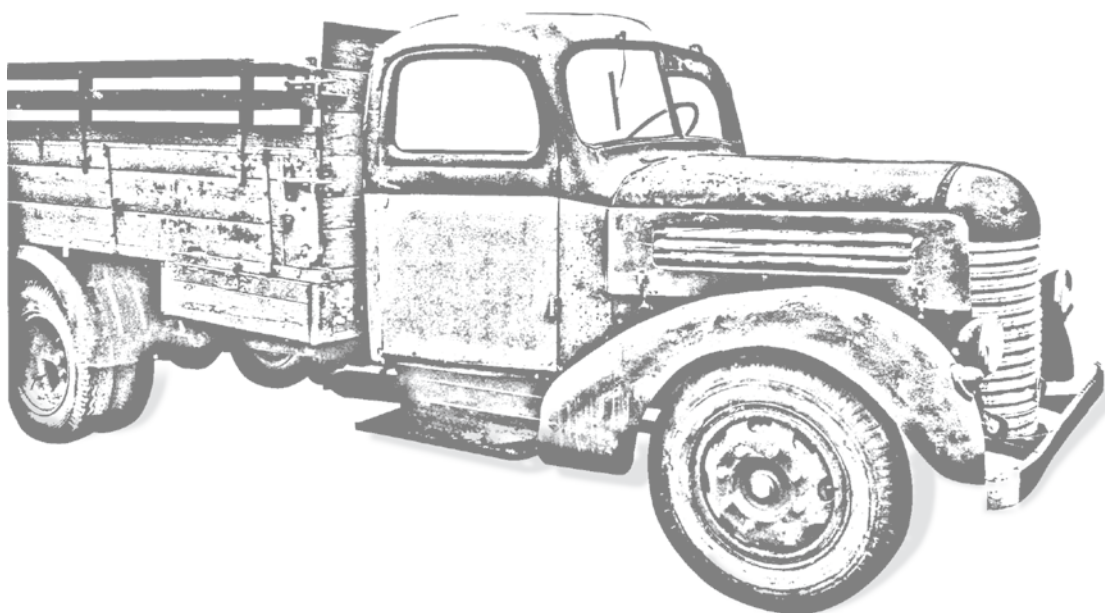
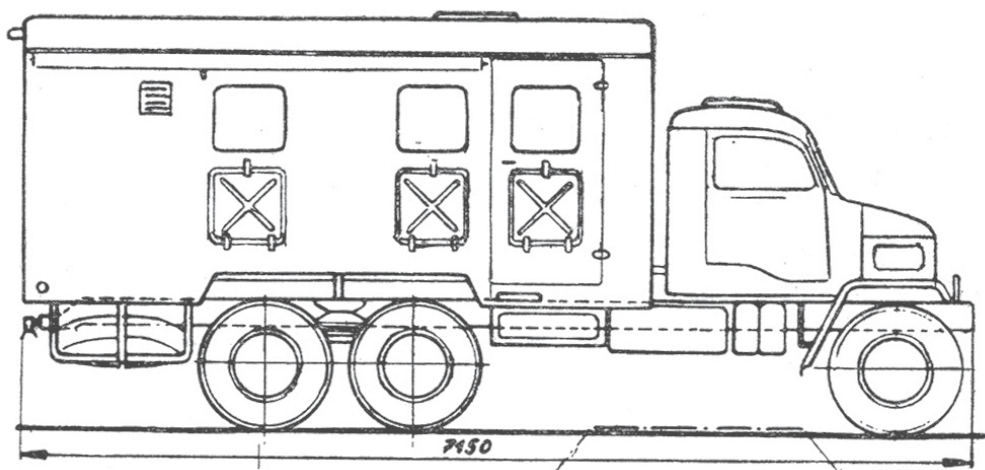


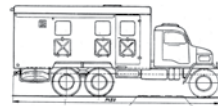
13	Str 00939	2021/00101	Osobný automobil Škoda FELICIA
----	-----------	------------	--------------------------------



Továrenská značka, typ	<b>Škoda Felícia</b>
Druh vozidla	osobné
Modifikácia (druh karosérie)	hatchback
Rok výroby	1998
Motor/Objem valcov	radový štvorvalec s rozvodom OHV, 1 289 cm <sup>3</sup>
Výrobca	Škoda, Plzeň, Československo

Motor 781.136M s objemom 1,3 l  
a výkonom 40 kW,  
5-stupňovou manuálnou prevodovkou.

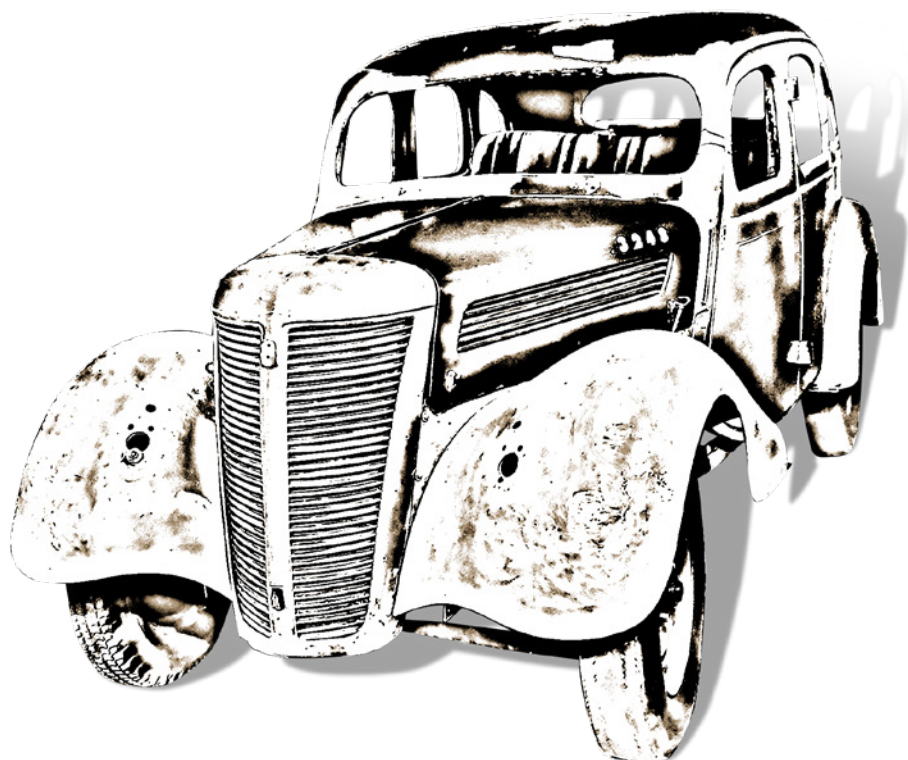




# Katalogizačný súpis zbierkových predmetov STM-Múzea dopravy v Bratislave

	Evidenčné číslo	Prírastkové číslo	Názov predmetu
1	DB-D 00001	1992/00196	Mikrobus Tatra 603 MB (funkčná vzorka)
2	DB-D 00002	1992/00197	Mikrobus BAZ MNA 900 (prototyp, OP-2)
3	DB-D 00003	1992/00198	Automobil nákladný BAZ SNA 4x2 Devín (prototyp, P15)
4	DB-D 00004	1992/00199	Automobil osobný Škoda 762 B (prototyp)
5	DB-D 00005	1992/00200	Automobil osobný BAZ Škoda 742 Oficiál (funkčná vzorka)
6	DB-D 00006	1992/00201	Automobil osobný BAZ Škoda 743 Locusta (funkčná vzorka)
7	DB-D 00064	1994/00171	Ťahač pásový Mazur D-350
8	DB-D 00065	1995/00071	Automobil nákladný BAZ SNA 4x4 Devín (prototyp, P14)
9	DB-D 00067	1995/00083	Bager traktorový Bielorus EO 2621
10	DB-D 00133	1997/00054	Automobil osobný Škoda 720 (prototyp, I-2)
11	DB-D 00137	1998/00107	Automobil osobný Škoda 743 Garde
12	DB-D 00151	2000/00092	Automobil osobný Simca 1300 TB
13	DB-D 00152	2000/00093	Automobil úžitkový nákladný Multicar M21 - sklápač
14	DB-D 00153	2000/00094	Automobil úžitkový hasičský Tatra 138 s nadstavbou Rosenbauer PLF 6000
15	DB-D 00155	2001/00041	Automobil nákladný Csepel D 352
16	DB-D 00156	2001/00038	Automobil úžitkový TAZ 1500 FV 2 (funkčná vzorka)
17	DB-D 00157	2001/00039	Automobil úžitkový BAZ MNA 1000 (prototyp)
18	DB-D 00158	2001/00040	Automobil úžitkový NUA TAZ 1500 VA (prototyp)
19	DB-D 00160	2002/00032	Automobil osobný Škoda 1000 MB De Luxe
20	DB-D 00161	2002/00071	Automobil osobný Škoda 100
21	DB-D 00165	2003/00040	Automobil osobný Praga Golden
22	DB-D 00166	2003/00058	Automobil úžitkový Škoda 706 RTH s montážnou plošinou VNP 500
23	DB-D 00194	2006/00003	Automobil osobný Škoda 105 L
24	DB-D 00196	2006/00067	Automobil osobný Trabant 601 Combi
25	DB-D 00198	2006/00107	Automobil osobný Škoda 120 L
26	DB-D 00199	2007/00141	Automobil úžitkový MIBRA 2000 RZP (prototyp)
27	DB-D 00200	2007/00140	Automobil osobný Praga Lady
28	DB-D 00202	2008/00002	Automobil osobný Wartburg 353-1

29	DB-D 00206	2009/00591	Motocykel ČZ 125 B
30	DB-D 00207	2011/00001	Automobil osobný Wartburg 353 W Tourist
31	DB-D 00209	2012/00010	Motocykel Tatran S 125, typ 03/A
32	DB-D 00218	2014/00011	Automobil úžitkový nákladný Multicar M21 - valník
33	DB-D 00223	2016/00044	Automobil osobný Škoda Favorit 136 L
34	DB-D 00225	2016/00042	Automobil osobný SAAB 90
35	DB-D 00226	2017/00157	Motocykel JAWA 50, typ 555
36	DB-D 00227	2017/00155	Automobil úžitkový hasičský Avia A-30 - DVS 12
37	DB-D 00280	2018/00190	Prívesná prenosná motorová striekačka PPS 12 R
38	DB-D 00285	2018/00191	Autobus prímestský SloVBus SB 134.01
39	DB-D 00305	2018/00192	Automobil nákladný Praga V3S PAD-4 S-28, strojná dielňa
40	DB-D 00306	2020/00006	Trojkolka motorová Velorex 16/350
41	DB-D 00310	2020/00136	Automobil osobný Polski Fiat 126 BIS
42	DB-D 00311	2020/00137	Automobil úžitkový hasičský ŽUK A-13
43	DB-D 00321	2021/00148	Trojkolka motorová nákladná LIAZ 3VeKa
44	DB-D 00322	2021/00149	Automobil osobný Škoda Favorit 136 L



## Československé automobily do roku 1993 v zbierkach STM-Múzea dopravy v Bratislave

1	DB-D 00165	Automobil osobný Praga Golden
---	------------	-------------------------------



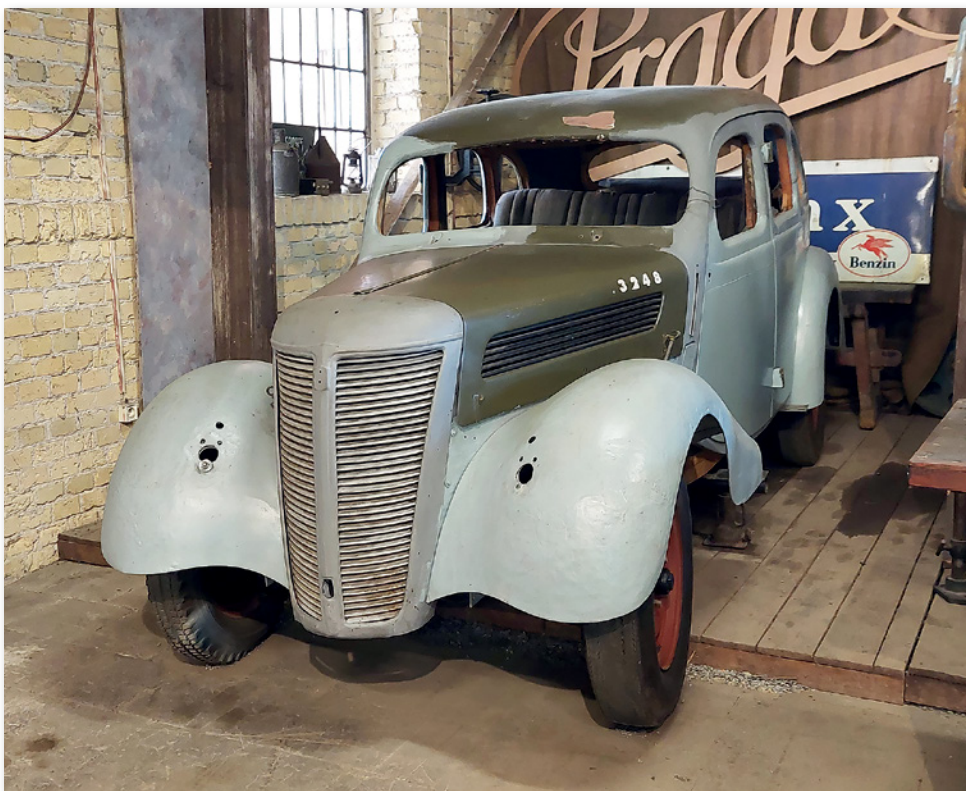
Továrenská značka, typ	<b>Praga GO, séria 2</b>
Druh vozidla	osobné
Modifikácia (druh karosérie)	limuzína
Rok výroby	1938
Motor/Objem valcov	štvordobý, zážihový, radový, 3 912 cm <sup>3</sup>
Výrobca	Auto-Praga, Českomoravská Kolben Daněk, Praha

Reprezentačná limuzína Praga Golden s typovým označením „GO“ bola jedným z najluxusnejších výrobkov automobilky Praga. Tieto elegantné vozidlá s celkovou dĺžkou 5 775 mm mali byť rovnocenným súperom zahraničných vozidiel a dôstojnou ukážkou vyspelosti domáceho priemyslu. Štandardne boli vybavené 6-valcovým motorom a šiestimi sedadlami. Karoséria bola na ráme vozidla uložená na gumových podperách, ktoré bránili šíreniu hluku a tlmili vibrácie. Vyrobených bolo 182 ks vozidiel tohto typu (vrátane prototypov).

Výrobné číslo: 49980



2	DB-D 00200	Automobil osobný Praga Lady
---	------------	-----------------------------



Továrenská značka, typ	<b>Praga La, séria 6/I</b>
Druh vozidla	osobné
Modifikácia (druh karosérie)	limuzína
Rok výroby	1938
Motor/Objem valcov	štvordobý, zážihový, radový, 1 660 cm <sup>3</sup>
Výrobca	Auto-Praga, Českomoravská Kolben Daněk, Praha

Osobný automobil Praga Lady s typovým označením „La“ vznikol výraznou modernizáciou staršieho typu Picollo 307. Výrazne sa zmenila najmä karoséria vozidla, ktorá získala omnoho aerodynamickejší tvar. Vozidlo s drevenou kostrou karosérie pokrytou plechom sa vyrábalo ako dvojdverová alebo štvordverová limuzína, dodávka i kabriolet. Vyrobených bolo približne 5 000 ks týchto automobilov.

Výrobné číslo: 54394





Továrenská značka, typ	<b>Praga V3S</b>
Druh vozidla	nákladné
Modifikácia (druh karosérie)	skriňová
Rok výroby	1959
Motor/Objem valcov	Tatra 912, 7 412 cm <sup>3</sup>
Výrobca	Auto Praga, n. p., Praha-Vysočany

Vojenský automobil s úžitkovou hmotnosťou 3 tony bol skonštruovaný a vyrábaný primárne pre potreby Československej armády. Vďaka svojej jednoduchej a spoľahlivej konštrukcii a výbornej priechodnosti terénom si získal povest' jedného z najlepších terénnych automobilov.

Vozidlo so skriňovou nadstavbou sa ako pojazdná dielňa uplatnilo v mnohých odvetviach. STM-Múzeum dopravy toto vozidlo získalo prevodom z Vojenského historického múzea Piešťany.

Výrobné číslo podvozku: 132 706

4	DB-D 00001	Mikrobus Tatra 603 MB ( <i>funkčná vzorka</i> )
---	------------	---



Továrenská značka, typ	<b>Tatra 603 MB</b>
Druh vozidla	úžitkové
Modifikácia (druh karosérie)	mikrobus
Rok výroby	1961
Motor/Objem valcov	Tatra 603 (V8), 2 472 cm <sup>3</sup>
Výrobca	Tatra Kopřivnice, n. p. – závod 5 Bratislava

Funkčná vzorka mikrobusu s motorom a niektorými podvozkovými komponentmi pochádzajúcimi zo známej limuzíny Tatra 603 bola prvým vozidlom postaveným v bratislavskom pracovisku podniku Tatra Kopřivnice ako súčasť vývoja nových úžitkových automobilov navrhnutých v rôznych účelových prevedeniach. Navrhnutý dizajn karosérie bol z dôvodu urýchlenia vývoja upravený so zámerom využitia kabíny nákladného vozidla Tatra 805. Vďaka pohonu prednej nápravy, nízko položenému ťažisku a širokému rozchodu kolies malo vozidlo výborné jazdné vlastnosti.

Po ukončení vývoja bol interiér mikrobusu, ktorý mal pôvodne 13 miest na sedenie (vrátane vodiča), upravený na meracie vozidlo využívané pri jazdných skúškach automobilov. Vozidlo po renovácii patrí k najvzácnejším exponátom múzea.



5	DB-D 00133	Automobil osobný Škoda 720 (prototyp, I-2)
---	------------	--



Továrenská značka, typ	<b>Škoda 720</b>
Druh vozidla	osobné
Modifikácia (druh karosérie)	sedan
Rok výroby	1968
Motor/Objem valcov	radový štvorvalec OHC, 1 236 cm <sup>3</sup>
Výrobca	AZNP Mladá Boleslav, n. p.

Osobný automobil strednej triedy s označením Škoda 720 bol v mladobošlavskej automobilke vyvíjaný v rokoch 1967 – 1972. Podľa dostupných informácií bola zhotovená funkčná vzorka a 12 prototypov v rozličných vyhotoveniach. Na dizajne karosérie navrhovaných a zhotovených vozidiel sa podpísalo niekoľko riešiteľov - Milan Strejček (ÚVMV Praha), Ing. Josef Brokeš (AZNP Kvasiny), Ing. Jan Žáček (AZNP Mladá Boleslav), Giorgetto Giugiaro (Ital Design).

Vozidlo v zbierke STM-Múzea dopravy je druhým z prototypov zhotovených s karosériou od Ing. Žáčka s označením "I-2". Ďalšie dva, tzv. opakované prototypy (Ital Design), boli zhotovené vo vývojovom stredisku podniku BAZ Bratislava. Sériová výroba tohto typu vozidiel sa napokon z technických a finančných dôvodov neuskutočnila.

6	DB-D 00160	Automobil osobný Škoda 1000 MB De Luxe
---	------------	--



Továrenská značka, typ	<b>Škoda 1000 MB De Luxe</b>
Druh vozidla	osobné
Modifikácia (druh karosérie)	sedan
Rok výroby	1969
Motor/Objem valcov	radový štvorvalec OHV, 988 cm <sup>3</sup>
Výrobca	AZNP Mladá Boleslav, n. p.

Tento veľmi populárny osobný automobil nižšej strednej triedy s označením Škoda 1000 MB sa v automobilke v Mladej Boleslavi vyrábal v rokoch 1964 – 1969. Na rozdiel od predchádzajúcich škodoviek bol charakteristický motorom umiestneným v zadnej časti vozidla, ktorý poháňal zadnú nápravu.

Vďaka skratke „MB“ v typovom označení symbolizujúcej miesto výroby dostali tieto vozidlá ľudové pomenovanie „embéčka“, ktoré sa neskôr zaužívalo aj pre nasledujúce generácie škodoviek. STM-Múzeum dopravy má v zbierke automobil z posledného roku výroby tohto typu.

Výrobné číslo karosérie: 388016



7	DB-D 00161	Automobil osobný Škoda 100
---	------------	----------------------------



Továrenská značka, typ	<b>Škoda 100</b>
Druh vozidla	osobné
Modifikácia (druh karosérie)	sedan
Rok výroby	1969
Motor/Objem valcov	radový štvorvalec OHV, 988 cm <sup>3</sup>
Výrobca	AZNP Mladá Boleslav, n. p.

Automobily s typovým označením Škoda 100, vyrábané v rokoch 1969 – 1977, boli faceliftom predchádzajúcich „embéčiek“ s označením Škoda 1000 MB. Tento typ mal oproti predchádzajúcemu modernejšiu a pevnejšiu karosériu, ako aj zmenený interiér a niektoré ďalšie prvky konštrukcie.

Väčší bol i batožinový priestor vozidla. STM-Múzeum dopravy do zbierky Cestná doprava zaradilo jeden z prvých automobilov tohto typu vyrobených v roku 1969.

8	DB-D 00153	Automobil úžitkový hasičský Tatra 138 s nadstavbou Rosenbauer PLF 6000
---	------------	--



Továrenská značka, typ	<b>Tatra 138 – PLF 6000</b>
Druh vozidla	nákladné
Modifikácia (druh karosérie)	hasičský automobil – práškový
Rok výroby	1969
Motor/Objem valcov	Tatra 928, vzduchom chladený osemvalec, 11 762 cm <sup>3</sup>
Výrobca	Tatra Kopřivnice, n. p.

Tatra 138 bola jedným z najvýznamnejších československých nákladných automobilov. Tieto trojnápravové vozidlá sa vďaka svojej spoľahlivosti aj pri prevádzke vo veľmi náročných podmienkach uplatnili v mnohých odvetviach, pričom na území bývalého Československa tvorili aj významnú časť hasičského vozidlového parku. Príkladom je aj tento práškový hasičský automobil s nadstavbou od rakúskej firmy Rosenbauer, ktorý pôvodne slúžil požiarnemu útvaru podniku Duslo Šaľa.

Výrobné číslo podvozku: 31194-57



9	DB-D 00166	Automobil úžitkový Škoda 706 RTH s montážnou plošinou VNP 500
---	------------	--



Továrenská značka, typ	<b>Škoda 706 RTH – VNP 500</b>
Druh vozidla	nákladné
Modifikácia (druh karosérie)	vozidlo s montážnou plošinou
Rok výroby	1976
Motor/Objem valcov	radový šesťvalec, 11 782 cm <sup>3</sup>
Výrobca	LIAZ, n. p., Jablonec nad Nisou

Tento zbierkový predmet predstavuje jeden z najrozšírenejších a najspoľahlivejších nákladných automobilov v bývalom Československu.

Pôvodným prevádzkovateľom tohto vozidla, vybaveného predĺženou kabínou a špeciálnou montážnou plošinou používanou pri výstavbe a údržbe električkových a trolejbusových tratí, oprave návestidiel a pod., bol dopravný podnik v Bratislave. Výrobcom montážnej plošiny (typ VNP 500) je podnik Železniční stavitelství Praha, závod Benešov u Prahy.



10

DB-D 00198

Automobil osobný Škoda 120 L



Továrenská značka, typ	<b>Škoda 120 L (typ 742)</b>
Druh vozidla	osobné
Modifikácia (druh karosérie)	sedan
Rok výroby	1976
Motor/Objem valcov	radový štvorvalec OHV, 1 174 cm <sup>3</sup>
Výrobca	AZNP Mladá Boleslav, n. p.

Poslednú generáciu škodoviek s motorom vzaďu predstavovala typovo veľmi rozmanitá skupina automobilov typového radu Škoda 742, ktorého výroba prebiehala od roku 1976 do roku 1990. Jedna z najrozšírenejších a najobľúbenejších modifikácií mala označenie Škoda 120 L.

Vozidlá sa vďaka vzaďu umiestnenému motoru a zadnému náhonu v porovnaní s inými u nás prevádzkovanými vozidlami vyznačovali výbornými jazdnými vlastnosťami pri jazde do kopca na zľadovatej či zasneženej vozovke. Slabšou stránkou týchto automobilov bola chladiaca sústava, a to najmä pri vyšších teplotách v letnom období.





Továrenská značka, typ	<b>Škoda 105 L (typ 742)</b>
Druh vozidla	osobné
Modifikácia (druh karosérie)	sedan
Rok výroby	1977
Motor/Objem valcov	radový štvorvalec OHV, 1 046 cm <sup>3</sup>
Výrobca	AZNP Mladá Boleslav, n. p.

Ďalšou veľmi rozšírenou modifikáciou populárnych vozidiel radu Škoda 742 bol typ Škoda 105 L, ktorý mal na rozdiel od stodvadsiatky motor s nižším objemom.

Výrobca ponúkal aj lacnejší model Škoda 105 S, ktorému vo výbave chýbali prvky dnes už považované za úplnú samozrejmosť, ako napríklad nastaviteľné predné sedadlá či lakťové opierky a sťahovacie okná na zadných dverách.

Výrobné číslo karosérie: 1833915

12	DB-D 00227	Automobil úžitkový hasičský Avia A-30 - DVS 12
----	------------	--



Továrenská značka, typ	<b>Avia A-30 - DVS 12</b>
Druh vozidla	nákladné
Modifikácia (druh karosérie)	hasičský automobil
Rok výroby	1978
Motor/Objem valcov	Avia 712.01, 3 319 cm <sup>3</sup>
Výrobca	Avia, n. p., Praha-Letňany

Nákladné automobily Avia A-30 a ďalšie odvodené modely začal podnik Avia v pražských Letňanoch a neskôr aj v ďalších pobočných závodoch vyrábať na základe licenčnej zmluvy s francúzskou automobilkou Renault-Saviem podpísanej v roku 1967. STM-Múzeum dopravy získalo do svojej zbierky hasičskú modifikáciu tohto automobilu s označením DVS 12 určenú na prepravu osôb a protipožiarnej techniky na miesto zásahu.

Výrobné číslo: 7805190





Továrenská značka, typ	<b>Škoda 762 B</b>
Druh vozidla	osobné
Modifikácia (druh karosérie)	sedan
Rok výroby	1980
Motor/Objem valcov	radový štvorvalec OHC, 1 478 cm <sup>3</sup>
Výrobca	Bratislavské automobilové závody, n. p.

Toto vozidlo je jedným z niekoľkých prototypov typového radu Škoda 760 s motorom vpredu, postavených v rámci pripravovaného spoločného československo-východoneckého projektu.

Projekt predpokladal výrobu unifikovaných automobilov v prevedení sedan, hatchback, kupé a kombi. Na rozdiel od prototypov postavených v AZNP Mladá Boleslav so zadným náhonom, mal prototyp z BAZ pohon predných kolies. Vozidlo sa zachovalo bez motora a prevodovky.

14      DB-D 00005      Automobil osobný BAZ Škoda 742 Oficiál (*funkčná vzorka*)



Továrenská značka, typ	<b>BAZ Škoda 742 Oficiál</b>
Druh vozidla	osobné
Modifikácia (druh karosérie)	sedan
Rok výroby	1980
Motor/Objem valcov	štvorvalec OHV, 1 433 cm <sup>3</sup>
Výrobca	Bratislavské automobilové závody, n. p.

Podnik BAZ Bratislava bol na sklonku 70. rokov 20. storočia poverený vývojom automobilu strednej kategórie, ktorý mal ako služobný automobil nahradiť vtedy bežne používané a prevádzkovo neekonomické vozidlá Volga 24. Nakoľko na vývoj úplne nového vozidla neboli vo vtedajšom plánovanom hospodárstve finančné prostriedky, bolo nové vozidlo s motorom vpredu prevzatým z automobilu Škoda 1203, resp. TAZ 1500, a s pohonom zadnej nápravy, postavené aj s ohľadom na čiastočnú unifikáciu s využitím rozšírenej karosérie z vozidla typu Škoda 105 / 120. Vozidlo však nespĺnilo očakávania a do sériovej výroby sa nedostalo.





Továrenská značka, typ	<b>Škoda 743 Garde</b>
Druh vozidla	osobné
Modifikácia (druh karosérie)	coupé
Rok výroby	1982
Motor/Objem valcov	radový štvorvalec OHC, 1 174 cm <sup>3</sup>
Výrobca	Bratislavské automobilové závody, n. p.

Zbierkový predmet je prvým sériovo vyrobeným osobným automobilom na území Slovenska v období po 2. svetovej vojne a zároveň prvým sériovo vyrobeným vozidlom tohto typu. Výroba tohto kupé sa okrem BAZ (ktoré zabezpečovali výrobu viacerých, najmä podvozkových komponentov pre celú produkciu tohto typu) realizovala súběžne aj v AZNP Mladá Boleslav - pobočný závod Kvasiny.

V roku 1984 bolo Garde nahradené modernizovanou verziou s označením Rapid. Výroba v Bratislave prebiehala do roku 1987, kedy bola v súvislosti s pripravovanou zmenou výrobného programu zastavená.

Výrobné číslo: C 7000001

16	DB-D 00006	Automobil osobný BAZ Škoda 743 Locusta ( <i>funkčná vzorka</i> )
----	------------	--



Továrenská značka, typ	<b>BAZ Škoda 743 Locusta</b>
Druh vozidla	osobné
Modifikácia (druh karosérie)	coupé
Rok výroby	1982
Motor/Objem valcov	radový štvorvalec OHC, 1 116 cm <sup>3</sup>
Výrobca	Bratislavské automobilové závody, n. p.

Vývojári z podniku BAZ navrhli aj modernizovanú verziu automobilu Škoda 743 Garde s upraveným dizajnom, motorom vpredu a pohonom prednej nápravy.

Stavba overovacej série ani následná sériová výroba plánovaná od 2. polovice 80. rokov 20. storočia sa, pravdepodobne z finančných dôvodov, neuskutočnila, pričom naďalej pokračovala výroba kupé s motorom vzadu (Garde, neskôr Rapid). Pri stavbe funkčnej vzorky bol využitý motor z vozidla Zastava 101 (licenčný Fiat 128).





Továrenská značka, typ	<b>TAZ 1500 FV 2</b>
Druh vozidla	úžitkové
Modifikácia (druh karosérie)	sanitný automobil
Rok výroby	1983 - 1984
Motor/Objem valcov	štvorvalec OHV, 1 433 cm <sup>3</sup>
Výrobca	Bratislavské automobilové závody, n. p. Trnavské automobilové závody, n. p.

Vozidlo je jednou z dvoch funkčných vzoriek malých úžitkových automobilov zhotovených v rámci spolupráce podniku TAZ (výrobca známych úžitkových automobilov Škoda 1203) s vývojovým strediskom podniku BAZ v prvej polovici 80. rokov 20. storočia. Na rozdiel od bežných dodávkových automobilov má toto vozidlo zvýšenú strechu, nakoľko sa uvažovalo s jeho využitím predovšetkým v podobe sanitného vozidla pre rýchlu zdravotnícku pomoc.

Sériová výroba týchto vozidiel sa, pravdepodobne z ekonomických dôvodov, napokon nerealizovala.



18 DB-D 00002 Mikrobus BAZ MNA 900 (prototyp, OP-2)



Továrenská značka, typ	<b>BAZ MNA 900</b>
Druh vozidla	úžitkové
Modifikácia (druh karosérie)	mikrobus
Rok výroby	1988
Motor/Objem valcov	742.135, 1 289 cm <sup>3</sup>
Výrobca	Bratislavské automobilové závody, n. p.

Tento 8-miestny mikrobus je jedným z niekoľkých zhotovených prototypov úžitkových vozidiel s pohonom prednej nápravy a nosnosťou 900 kg. Dizajn tohto vozidla, ktorý je dielom dizajnéra Milana Biroša, využíva aj niekoľko prvkov pochádzajúcich z automobilu Škoda Favorit vyvíjaného v Mladej Boleslavi v rovnakom období - napr. predné svetlomety, spätné zrkadlá, prístrojový panel a pod. Jazdné vlastnosti tohto vozidla boli negatívne ovplyvnené použitím motora značky Škoda s nedostatočným výkonom, čo napokon vyústilo do návrhu výrazne pozmeneného projektu vozidla s označením MNA 1000 v spolupráci s automobilkou v Moskve.





Továrenská značka, typ	<b>Škoda Favorit 136 L</b>
Druh vozidla	osobné
Modifikácia (druh karosérie)	hatchback
Rok výroby	1988
Motor/Objem valcov	781.136, 1 289 cm <sup>3</sup>
Výrobca	AZNP Mladá Boleslav, n. p. – závod Vrchlabí

Automobil Škoda Favorit priniesol výraznú inováciu vo výrobe osobných automobilov v Československu v porovnaní s predchádzajúcimi generáciami „škodoviek“, a to najmä umiestnením motora v prednej časti vozidla s pohonom prednej nápravy. Múzeum dopravy v Bratislave má v zbierke Cestná doprava aj jedno z najstarších vyrobených vozidiel tohto typu s výrobným číslom 5029, ktoré má i napriek veľkému počtu najazdených kilometrov stále veľmi pekný vzhľad. Karosériu týchto automobilov navrhol známy taliansky dizajnér Nuccio Bertone.

VIN: TMBADA200K005029

20	DB-D 00065	Automobil nákladný BAZ SNA 4x4 Devín (prototyp, P14)
----	------------	--



Továrenská značka, typ	<b>BAZ SNA 4x4 Devín</b>
Druh vozidla	nákladné
Modifikácia (druh karosérie)	valník
Rok výroby	1988
Motor/Objem valcov	Zetor 8604, 7 298 cm <sup>3</sup>
Výrobca	Bratislavské automobilové závody, n. p.

Vozidlo je jedným z prototypov stredných nákladných a terénnych automobilov radu SNA / STA, ktorých vývojom sa v druhej polovici 80. rokov 20. storočia zaoberali Bratislavské automobilové závody. Sériová výroba týchto vozidiel, ktoré mali nahradiť niektoré staršie typy automobilov ako napríklad Praga V3S, sa však napokon neuskutočnila.

Toto vozidlo s prototypovým označením "P14" je ukážkou dvojnápravovej terénnej modifikácie v prevedení valník s pohonom všetkých kolies (4x4). Prototyp bol vybavený tuhými nápravami, 24-stupňovou prevodovkou značky Praga a upraveným traktorovým motorom značky Zetor, vyrábaným v Závodoch ťažkého strojárstva (ZŤS) v Martine.





Továrenská značka, typ	<b>BAZ MNA 1000</b>
Druh vozidla	úžitkové
Modifikácia (druh karosérie)	dodávkový automobil
Rok výroby	1988 - 1989
Motor/Objem valcov	AZLK, 1 580 cm <sup>3</sup>
Výrobca	Bratislavské automobilové závody, n. p.

MNA 1000 je posledným typom dodávkového automobilu vyvinutým v podniku BAZ. Oproti predchádzajúcim prototypom vozidiel s označením MNA 900 sa vyznačuje výrazne modernejším a aerodynamickejším tvarom karosérie, ktorý navrhol dizajnér Milan Biroš, ako aj nosnosťou zvýšenou o 100 kg.

Vývoj kľúčových častí hnacej sústavy (motor a prevodovka) v rámci vzájomnej dohody o spolupráci realizovala automobilka AZLK v Moskve (známa výrobou automobilov značky Moskvič). Sériová výroba plánovaná od roku 1990 sa napokon v dôsledku spoločensko-politických zmien a ukončenia spolupráce oboch automobiliek nerealizovala.

22	DB-D 00003	Automobil nákladný BAZ SNA 4x2 Devín (prototyp, P15)
----	------------	--



Továrenská značka, typ	<b>BAZ SNA 4x2 Devín</b>
Druh vozidla	nákladné
Modifikácia (druh karosérie)	valník
Rok výroby	1989 (?)
Motor/Objem valcov	Zetor 8604, 7 298 cm <sup>3</sup>
Výrobca	Bratislavské automobilové závody, n. p.

Vozidlo je jedným z prototypov stredných nákladných a terénnych automobilov radu SNA / STA, ktorých vývojom sa v druhej polovici 80. rokov 20. storočia zaoberali Bratislavské automobilové závody. Sériová výroba týchto vozidiel sa však napokon neuskutočnila, vzniklo len niekoľko prototypov v rôznych prevedeniach. Vozidlo s prototypovým označením "P15" je ukážkou dvojnápravovej verzie s valníkovou nadstavbou a s pohonom zadnej nápravy.

Dizajn kabíny je dielom dizajnéra Milana Biroša.





Továrenská značka, typ	<b>Škoda Favorit 136 L</b>
Druh vozidla	osobné
Modifikácia (druh karosérie)	hatchback
Rok výroby	1990
Motor/Objem valcov	781.136, 1 289 cm <sup>3</sup>
Výrobca	AZNP Mladá Boleslav, n. p.

O automobily Škoda Favorit bol na území bývalého Československa po začatí ich výroby veľmi veľký záujem. Záujemcovia naň čakali zapísaní v poradovníku, a ak to bolo potrebné, neváhali pred predajňou aj niekoľko dní nocovať.

Koncepcia vozidla s motorom vpredu výrobcovi umožnila (na rozdiel od predchádzajúcich generácií škodoviek) uviesť v roku 1990 na trh aj prevedenie s karosériou kombi, ktorá napokon dostala pomenovanie Škoda Forman. Vozidlá tohto typu v žltej farbe karosérie neboli príliš rozšírené, používala ich však napr. bratislavská taxislužba Yellow Express, ako aj Slovenská pošta.

VIN: TMBADA200K0201661

24	DB-D 00158	Automobil úžitkový NUA TAZ 1500 VA (prototyp)
----	------------	---



Továrenská značka, typ	<b>NUA TAZ 1500 VA</b>
Druh vozidla	úžitkové
Modifikácia (druh karosérie)	valník
Rok výroby	1989 / 1993 – 1995 (?)
Motor/Objem valcov	1 500 cm <sup>3</sup>
Výrobca	Trnavské automobilové závody, š. p. ЗАЗ, Запорізький автомобілебудівний завод, Україна (ZAZ, Záporožský automobilový závod, Ukrajina)

Po vstupe koncernu Volkswagen do Bratislavských automobilových závodov a ukončení vývoja úžitkových automobilov v tomto podniku hľadali Trnavské automobilové závody (TAZ) ďalšiu alternatívu pre vývoj nového úžitkového automobilu, ktorým by bolo možné nahradiť morálne zastaraný model TAZ 1500 (Škoda 1203). Potenciálnym obchodným partnerom, ktorý doposiaľ nemal vlastnú produkciu úžitkových vozidiel a o vývoj takýchto vozidiel sa preto taktiež zaujímal, sa stal podnik ZAZ v ukrajinskom Záporoží. Spojením síl oboch automobiliek bol skonštruovaný nový úžitkový automobil NUA TAZ 1500 VA, resp. ZAZ-2301 „Snaga“. Kým mechanická časť a ložná plocha vozidla, podobne ako aj inovovaný motor, čiastočne vychádza zo starších vozidiel TAZ 1500, kabína prototypu bola vyvinutá automobilkou ZAZ. V zbierke Cestná doprava STM-Múzea dopravy sa nachádza pravdepodobne jediný dodnes dochovaný prototyp z niekoľkých kusov, ktoré vznikli v rámci tejto spolupráce.





# Záver

Táto publikácia má, ako bolo napísané v úvode, informačný charakter. Jej úlohou je zdokumentovať časť zbierkového fondu Slovenského technického múzea a jeho pobočiek, konkrétne zbierkových predmetov týkajúcich sa automobilov vyrábaných na našom území. Podáva stručnou a priehľadnou formou informácie o počiatkoch automobilizmu a výrobcach automobilov na našom území.

Jednotlivé zbierkové predmety sú v publikácii stručne popísané a znázornené. Informácie obsiahnuté v tejto publikácii zjednodušia plánovanie akvizície zbierok, ako aj dajú základ pre realizovanie výstav a podujatí týkajúcich sa dopravy. Publikácia dáva pomerne presný obraz stavu týchto konkrétnych zbierok v terajšom čase, čo v budúcnosti môže byť využité pri ďalšom muzeálnom výskume či vedeckej práci.

Snaha autora bola vypracovať publikáciu pre muzeálne účely a zároveň pútavou a jednoduchou formou priblížiť vývoj a smerovanie automobilizmu od jeho ranných začiatkov po dnešnú dobu. Vznik a rozvoj podnikov a fabrík, ich štruktúru a výrobný program na našom území od roku 1948 po vznik samostatnej Slovenskej republiky.



# PodĎakovanie

Autori vyjadrujú poďakovanie vedeniu Slovenského technického múzea za vytvorenie podmienok pre vznik tejto publikácie. Ďalej chceme poďakovať kolegom za ich nezištnú pomoc pri realizácii tejto práce, konkrétne kolegom Ing. Marián Majerník za odborné usmernenie dokumentu, Dott. Katarína Nika za jazykovú korektúru textu, Jozef Veselý za konečnú realizáciu a formu dokumentu, ako aj jeho grafické riešenie, Alešovi Marenčíkovi a Beáte Pešákovej ako aj Jaroslavovi Filovi z O. Z Veterány.eu za fotodokumentáciu zbierkových predmetov.

Vysoko si vážime pomoc Ing. Ladislava Klímu, ktorý svojimi skúsenosťami a znalosťami výrazne prispel k realizácii publikácie. V neposlednom rade ďakujeme všetkým kolegom, ktorí boli akoukoľvek formou nápomocní pri realizácii dokumentu.

Recenzentovi Bc. Júliusovi Čakovi ďakujeme za jeho odborné pripomienky k obsahu a textu publikácie.



---

# Zdroje

## Pramene

- Katalogizačný systém ESEZ 4G
- Reklamné prospekty Mototechna – Osobní automobily 1963, 1964, 1965
- Osobný archív

## Použitá literatúra

1. Archív O. Z. Veterány.eu - Jaroslav Filo
2. Drobny, E.- Minářik, S. 1986. Československé automobily 1945-1985i. Bratislava: Vydavateľstvo technickej a ekonomickej literatúry Alfa, 160 s., 63-074-86
3. Dufek, J.- Králík, J. 2016. Historie automobilů Škoda od roku 1905 do současnosti. Praha: Grada, 216 s., ISBN: 978-80-247-4878-8
4. KATALOG ČESKOSLOVENSKÝCH MOTOROVÝCH VOZIDEL, Mototechna, národní podnik, Dopravní nakladatelství, 1960, 189 s.
5. Kolektív autorov , 2011, Osobnosti vedy a techniky v Strednej Európe, STM Košice, 241 s., ISBN: 978-80-970250-4-5
6. Kožíšek, P.- Králík, J. 2003, L&K – ŠKODA I. díl Cesta vzhůru 1895-1945, Moto Public, Východočeská tiskárna, s.r.o. Brno, 423 s., ISBN: 80-239-1849-4.
7. Kožíšek, P.- Králík, J. 2003, L&K – ŠKODA II. díl Let okřídleného šípů 1945 - 2003, Moto Public, Východočeská tiskárna, s.r.o. Brno, 271 s., ISBN: 80-239-1949-0
8. Kuba, A, 1988, Atlas našich automobilů 2- 1914-1928, Praha, Nakladatelství dopravy a spojů NADAS, 1988, 236 s.
9. Macbeth, G., 1987, Velký obrazový atlas automobilu (Sto rokov automobilu), Bratislava, 1987, 614 s.
10. Příhoda, E.: PRAGA - Devadesát let výroby automobilů, UNIUM Praha, 1998 (1. vydanie), 428 s., ISBN: 80-902542-1-7
11. Šuman – Hreblay, M, 2020, Dvě století českých automobilů, CPress Brno, 2015, 160 s., ISBN: 978-80-264-3357-6



## Internetové zdroje

<https://www.eurooldtimers.com/cze/historie-clanek/907-tatra-historie-znacky.html>  
<https://www.muzeum-myto.cz/cs/historie-firmy>  
<http://www.kamim.sk/doprava/technika/karosa/sodomka.php>  
<https://www.liaz.cz/historie.php>  
<http://www.trnavskemuzeum.sk/nua-taz-1500-va/>  
<https://svidok.online/u-merezhi-pokazaly-nevidome-dity-shhe-zazu-foto/>  
<https://auto.sme.sk/c/20474577/tatra-57-nesmrtelna-hadimrska-bola-odpovedou-na-krizu.html>  
[https://sk.wikipedia.org/wiki/Praga\\_RN/RND](https://sk.wikipedia.org/wiki/Praga_RN/RND)  
[https://sk.wikipedia.org/wiki/Praga\\_\(podnik\)](https://sk.wikipedia.org/wiki/Praga_(podnik))  
<https://auto.pravda.sk/magazin/clanok/316360-skoda-440-spartak-si-mohol-dovolit-len-malokto-prisiel-v-zlych-casoch/>  
[https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda\\_100](https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda_100)  
[https://sk.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda\\_Octavia\\_\(1959\)](https://sk.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda_Octavia_(1959))  
<https://www.valka.cz/CZK-Avia-30-t46974>  
[https://sk.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda\\_1000\\_MB](https://sk.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda_1000_MB)  
[https://sk.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda\\_120](https://sk.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda_120)  
<https://autoroad.cz/historie/98455-baz-skoda-742-oficial-pokus-o-slovensky-luxusni-vuz-skoncil-fiaskem?fbclid=IwAR3aKZZCIPvaLJkX9GVvIWnz3OxKUPeAoGR-EGRB67ROVSBqynrCJBcwDs>  
[https://auta5p.eu/katalog/skoda/s762b\\_01.php](https://auta5p.eu/katalog/skoda/s762b_01.php)  
[https://www.automobilrevue.cz/rubriky/clanky/historie/tatra-603-mb-a-np-exoti-od-dunaje\\_46804.html](https://www.automobilrevue.cz/rubriky/clanky/historie/tatra-603-mb-a-np-exoti-od-dunaje_46804.html)

## Obrázky

### **Obr. 1 vozidlo Nicolasa Cugnota**

prevzaté z <http://techclick.sk/technologie/historia-automobilu-i-cast/>

### **Obr. 3 Prvá elektrická trojkolka z roku 1835 od Sibrandusa Stratingha a Christophera Beckera**

prevzaté z: <https://e-mobility.sk/historia/>

### **Obr. 4 Motorwagen Karla Benza**

prevzaté z <https://auta345.webnode.sk/o-autach/>

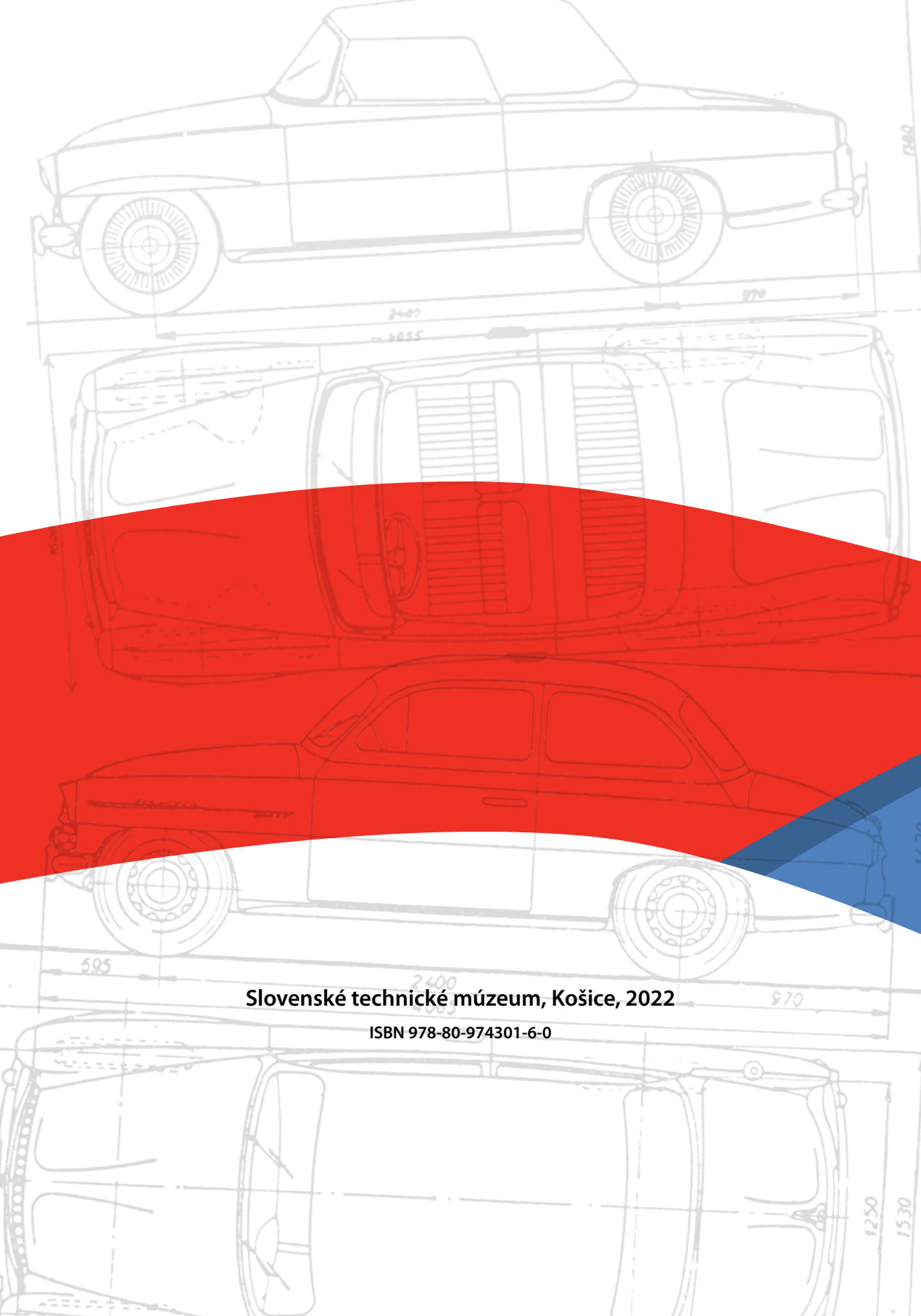
**Obrazová dokumentácia v katalógovej časti** – archív STM

i <http://embecka.sk/skoda-105>

ii <https://www.vhu.sk/praga-rn/>

iii <https://hnonline.sk/auto/974601-pripomente-si-skodu-1203-v-spomienkach-hlavne-ako-sanitka-ci-pohrebak>





Slovenské technické múzeum, Košice, 2022

ISBN 978-80-974301-6-0