

- Chodníkové sypače SVS 0,2, 0,4 a 0,6 pro pěší zóny na podvozku Holder, se šnekovým dopravníkem a nerezovým rozmetadlem, s pracovní šířkou 1 metr.
- SVS 1,0, 1,2 a 1,4 pro nosiče do 5 tun – např. Multicar, Bucher, Magma.
- SVS 1,7, 2,0, 2,5, 3,0, 3,5 a 4,0 pro nosiče nad 5 tun.
- SVS Duplo – dvoukomorové, doprava posypového materiálu 2 šneky.

Sněhové radlice čelní PMS do výšky sněhu 200 mm, PPS do 350 mm, PVS stavitelné, do 200 mm, PSS do 300 mm, segmentové PDS do 400 mm.

Bubnové sněhové frézy s pracovní šířkou 1,7–2,5 m a zametače 1,7 m, s pohonem vývodovou hřídelí nebo hydraulicky.

Nástavby pro svoz komunálního odpadu:

- Lisovací nástavby LN o objemu 2,7 a 3,5 m³ pro vozidla do 3,5 t (Multicar, Gasolone), o objemu 4,2 m³ pro vozidla do 5 t a o objemu 5 a 6 m³ pro vozidla do 8 t.



Zametačí automobil Škoda 104 s nástavbou firmy Smekal

- Kontejnerové nástavby pro svoz tříděného odpadu s bočními nebo zadními vyklápěči pro doby od 110 do 1100 litrů.
- Kontejnerové nástavby pro svoz biologicky rozložitelného odpadu LNB 5000 o objemu 5 m³ vhodné pro vozidla s rozvorem minimálně 2500 mm, LNB 7000 o objemu 7 m³ vhodné pro vozidla s rozvorem minimálně 2750 mm.

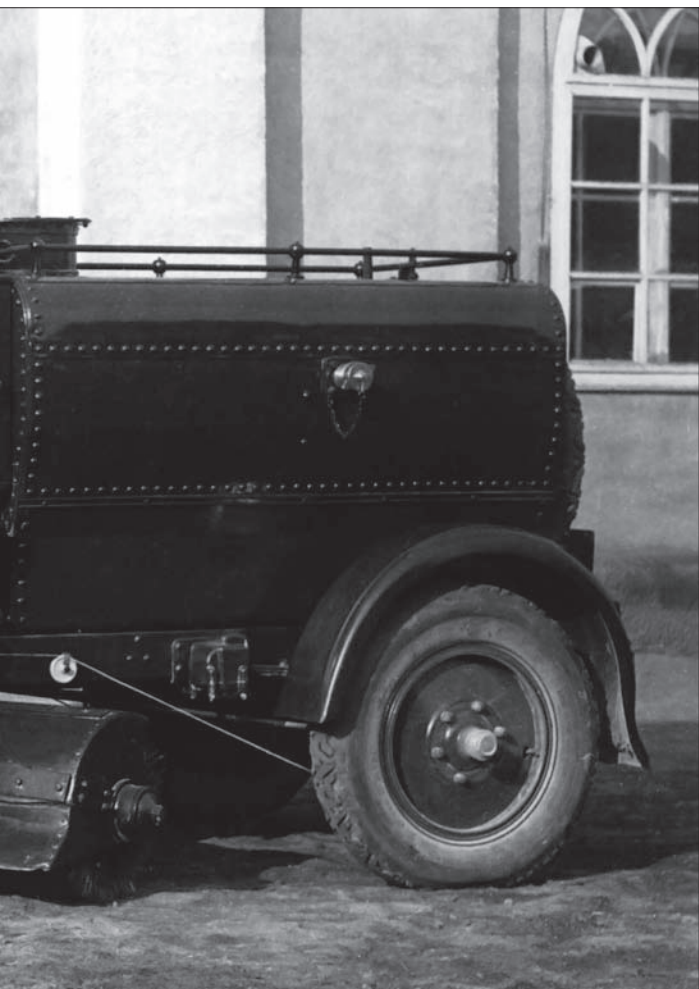
Zametače MZS pro zimní údržbu se šnekovou radlicí 1,3 – 1,75 m nebo pro letní údržbu s cisternovou nástavbou.

- MZS-K pro letní údržbu se šnekovou radlicí 1,3 až 2,3 m, vhodné pro vozidla do 3,5 t.

Cisternové nástavby NCS ze sklolaminátového materiálu o objemu od 500 l do 10000 l.

Nástavby k čištění kanalizace a fekální nástavby SCS o objemu 1 až 12 m³.

- Sací kombinovaná nástavba SCS-K pro čištění odpadních kanalizačních a odvodních potrubí s možností současného tlakového čištění vodou, s cisternou o objemu 2 až 12 m³.
- Čistič kanálových vpustí KCS 1.
- Zimní a letní nástavby SIMED se montují na chodníkové nosiče Holder, Stiga Belos, Gianni Ferrari, Hako apod.

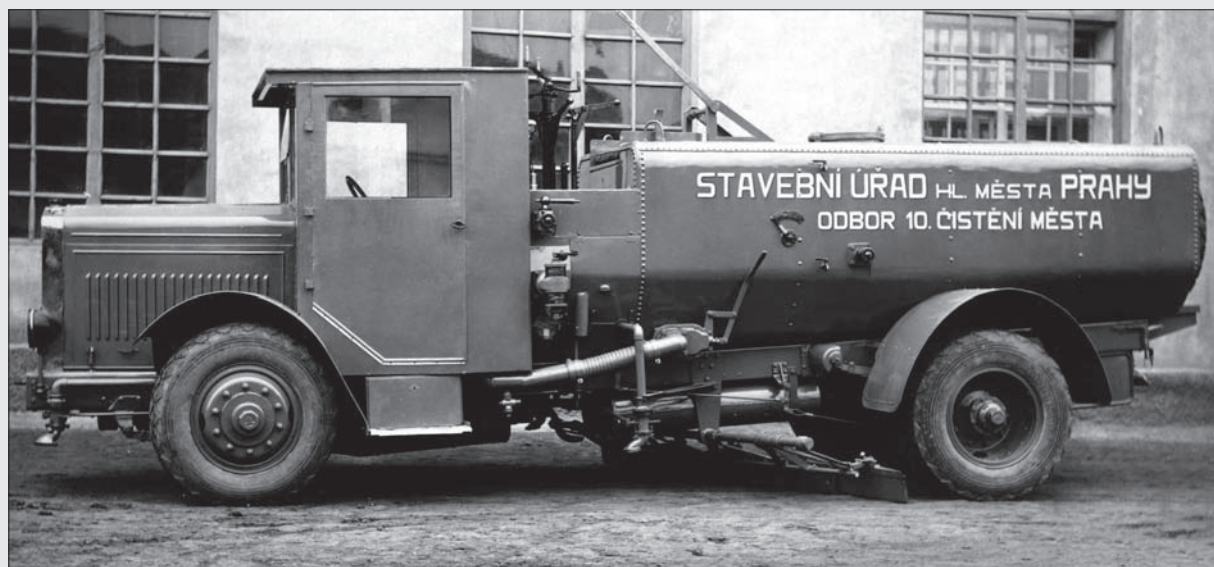


Smekal

R. A. Smekal, továrna na hasičské stroje, motory, hasičské výzbroje, komunální stroje, tělocvičné nářadí, slévárna kovů a železa, Slatiňany

Zakladatelem jednoho z našich největších podniků na výrobu hasičských potřeb a stříkaček byl **Antonín Smekal** (1797–1885), který působil od roku 1820 v obci Čechy na Hané (název Čechy pod Kosířem byl zaveden po roce 1925). Později podnikal s bratry Pavlem a Adamem a synem **Františkem**, který v roce 1878 koupil továrnu v Praze na Smíchově a zemřel v roce 1883. Závod v Čechách na Hané zpočátku vedla vdova Františka Smekala. Když se znovu provdala, usadila se ve Slatiňanech u Chrudimi. Smíchovský podnik převzal po smrti Františka Smekala jeho syn **Raimund Augustin** (1863–1937), který od roku 1891 řídil také závod v Čechách a v září 1907 koupil továrnu na dřevoobráběcí stroje ve Slatiňanech. V období těsně před první světovou válkou **Slatiňanská továrna automobilů R. A. Smekal** montovala osobní automobily Turicum a Mars.

Během války byla výroba hasičských stříkaček zastavena a podnik se z finančních těžkostí dostal až na počátku 20. let. Ve Slatiňanech se vyráběly kombinované, motorové a automobilové stříkačky,



O čistotu Prahy se staraly Smekalovy výrobky na podvozcích Škoda 306 a Praga.

v Čechách na Hané hasičské nářadí a v Praze na Smíchově sídlila centrála firmy. V tom období výrobní program rozšířili také o komunální vozidla – kropicí, fekální a zametací automobily.

R. A. Smekal v letech 1927–1931 vedl i akciovou společnost **Hasičské závody v Čechách**, která kromě hasičské techniky dodávala také kropicí vozy. Po úpadku Hasičských závodů odkoupil v roce 1933 podnik ve Slatiňanech, který dal zapsat pod názvem **R. A. Smekal, továrna na hasičské a tělocvičné nářadí, potřeby pro obce a motory, Slatiňany**. Po jeho smrti v roce 1937 vdova Marie Smekalová podnik prodala Ing. B. Potůčkovi. Po znárodnění v roce 1948 továrna patřila k n.p. THZ Vysoké Mýto, od roku 1962 pod n.p. Karosa Vysoké Mýto a od roku 1994 dostala název Strojárna Potůček Slatiňany. Po sloučení s firmou VKP, s.r.o., Chrudim vznikla v červnu 2008 společnost SPS-VKP, s.r.o.

SPS-VKP

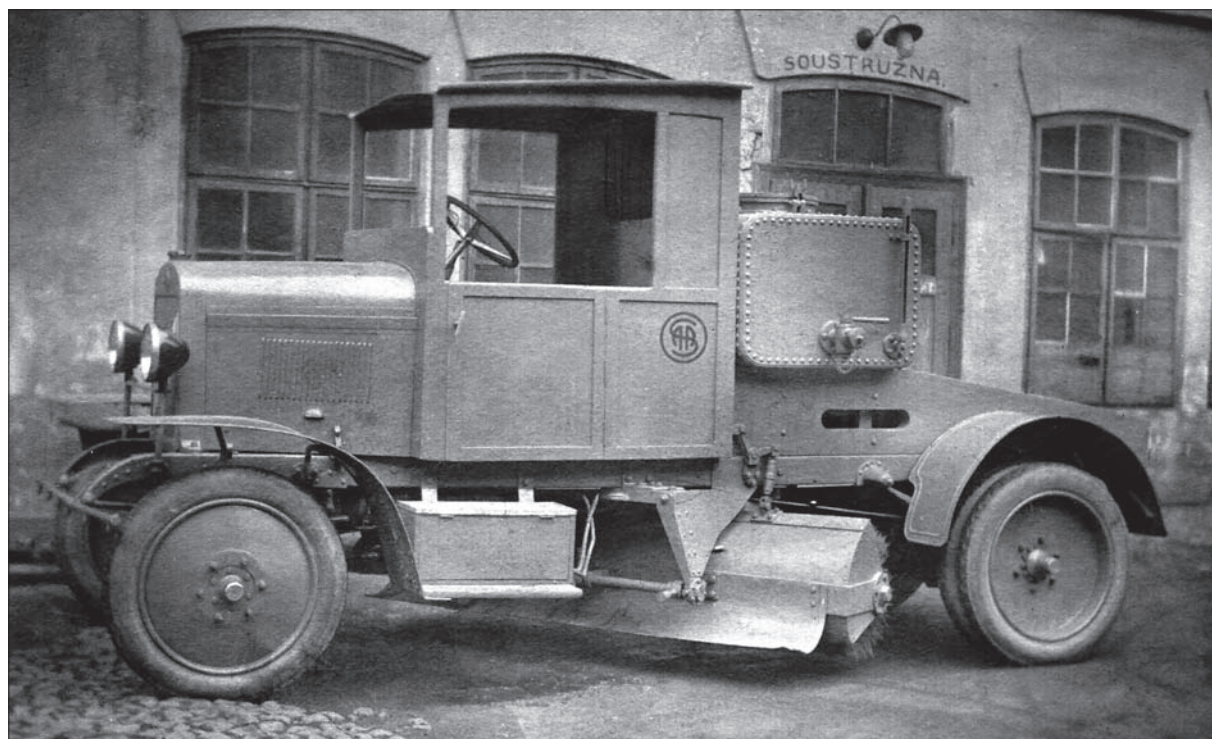
Strojárna Potůček Slatiňany, s.r.o., Slatiňany (1994–2008)

SPS-VKP, s.r.o., Slatiňany (od roku 2008 do současnosti)

Předchůdci této společnosti byly firmy R. A. Smekal a Továrna na hasičí zařízení (THZ), resp. závod 03 národního podniku Karosa Vysoké Mýto.

Po znárodnění továrna patřila pod n.p. Továrna na hasičí zařízení (THZ) a v letech 1948–1964 se tam vyráběly hlavně přenosné motorové stříkačky typu PS-8. Od roku 1962 se slatiňanský závod 03 stal součástí n.p. Karosa Vysoké Mýto a kromě hasičské techniky se tam vyráběly nástavby na kropicí vozy řady AKV (ročně přes 300 vozidel).

V letech 1985–1992 se komunální vozidla montovala v pobočném závodě 06 Polička (dnešní podnik THT – Továrna hasičí techniky).



Jedno z komunálních vozidel firmy R. A. Smekal z 20. let

V roce 1992 byl závod Slatiňany znovu začleněn do s.p. Karosa Vysoké Mýto a v červenci 1993 byl na základě restitučních nároků vnuka p. Potůčka oddělen od Karosy Vysoké Mýto.

V roce 1994 se novým majitelem stala společnost reprezentující právního nástupce původního majitele a firma dostala název Strojírna Potůček Slatiňany (SPS). Společnost VKP, s.r.o., Chrudim, převzala název zanikající společnosti Strojírna Potůček Slatiňany na základě smlouvy o fúzi ze dne 27. 5. 2008. Sloučením s firmou VKP, s.r.o., Chrudim vznikla v červnu 2008 společnost SPS-VKP, s.r.o. Zaměstnává kolem 170 pracovníků a ročně vyrábí přibližně 50 zásahových vozidel a 50-70 cisternových nástaveb. SPS se specializuje na finální výrobu vozidel a nástaveb na manipulaci s tekutými látkami a hasičských nástaveb na různých podvozcích. VKP realizuje individuální řešení, ročně 80-90 kusů. Kropičí nástavby na mytí a čištění vozovek, vyrábí současná firma SPS.

Současný výrobní program (vzhledem k širokému sortimentu výrobků se omezuje při technických údajích pouze na některé nástavby na podvozcích tuzemských značek):

Odpadové fekální vozy

S pevnou fekální nástavbou:

- PFA-4.5H MAN 4x2
- PFA-8.0H Mercedes-Benz Atego 1823K 4x2
- CAS 11 Tatra 815 P13 6x6.2: objem nádrže 11000 l, rozměry vozidla 8750 x 2550 x 3200 mm, pohotovostní hmotnost 11500 kg, užitečná hmotnost 10900 kg
- PFA-12.0H Volvo FM64R 6x4

S kontejnerovou fekální nástavbou:

- KFA-3.5H Avia D90N 4x4: objem nádrže 3500 l, rozměry vozidla 6400 x 2150 x 2800 mm, pohotovostní hmotnost 5700 kg, užitečná hmotnost 3300 kg.

Automobily třídy ADR

S pevnou nástavbou:

- PFA-5.5 + 1H ADR 3, 6, 8, 9 Mercedes-Benz 1217 4x2
- PFA-12 + 2 H ADR 3, 6, 8, 9 MAN 6x4

Automobily PFA-11M třídy ADR představují kombinaci funkcí sání a proplachování. Umožňují čerpání, odvoz a rozstříkávání tekutých fekálií nebo čištění kanalizace a kalových jámek. Jsou vybaveny nádrží na nečistoty o objemu 9 m³ a nádrží na vodu o objemu 2 m³. Vakuový kompresor má výkon až 750 m³ za hodinu při průtoku čerpadla 80 l/min. S kontejnerovou nástavbou:

- KFA-10.0H ADR 3, 6, 8, 9 MAN 6x2 + Palfinger T16A



Kombinovaný cisternový fekální automobil PFA-4 + 6MH na podvozku Škoda-Liaz 6x4



Pevná fekální kombinovaná nástavba PFA-8 + 2/MH na podvozku Škoda-Liaz

Kropicí a splachovací vozy

S pevnou splachovací nástavbou:

- PSA-9.0H MAN 4x4 18 tón
- PSA-5.0H Avia D90N 4x2
- PSA-6.0H MAN 4x2
- PSA-9.0H MAN 4x2 18 tón
- PSA-12.0H Tatra 815-280 R25 6x6.2: objem nádrže 12000 l, rozměry vozidla 8100 x 2500 x 3450 mm, pohotovostní hmotnost 13300 kg, užitečná hmotnost 12700 kg.

S kontejnerovou splachovací nástavbou:

- KSA-4.0H Avia D90N 4x2 + CTS 5038: objem nádrže 4000 l, rozměry vozidla 7000 x 2200 x 2600

mm, pohotovostní hmotnost 5040 kg, užitečná hmotnost 3960 kg

S výměnnou splachovací nástavbou:

- VSA-7.0H Tatra 815 R45 4x4.2: objem nádrže 7000 l, rozměry vozidla 7350 x 2500 x 3150 mm, pohotovostní hmotnost 10900 kg, užitečná hmotnost 7100 kg
- VSA-8.0H Mercedes-Benz Atego 1828 4x4
- VSA-8.0H Renault Kerax 4x4

Vozidla pro přepravu pitné vody

S pevnou cisternovou nástavbou:

- PCA-4.5H MAN 9.145 4x2
- PCA-7.0H Mercedes-Benz Atego 1528 4x4



Vozidlo pro svoz odpadu Unimatic na podvozku LIAZ 110.830 firmy Stasis

- PCA-8.0M Liaz 110.850 (také zateplená verze)
S kontejnerovou nástavbou:
- KCA X B

Kombinovaná vozidla

- Kombinovaný cisternový fekální automobil PFA-4 + 6MH na repasovaném podvozku Škoda-Liaz 6x4
- Pevná fekální kombinovaná nástavba PFA-8 + 2/MH na podvozku Škoda-Liaz

STAS

Stavební stroje, a.s., Brno (1994–1998)

Malá užitková vozidla **Pony** se vyráběla podle konstrukce firmy Mechanizace Otto Buchberger, Ostopovice, design navrhl brněnský akademický sochař Zdeněk Zdražil. Byla určena k přepravě materiálu na kratší vzdálenosti ve schůdnějším terénu a s možností pomalé jízdy. Kromě základního podvozku se dodávala jako valník, hydraulický sklápěč, izotermická skříň, cisterna a nosič kontejnerů pro nástavby na sběr komunálního odpadu.

Vozidla se zážehovým motorem Škoda Favorit o objemu 1289 cm³ a výkonu 43 kW/58 k, otočným o 90° a pohánějícím zadní kola, měla rozvor 2250 mm, rozchod kol 1320 mm, délku 4200 mm (valník), hmotnost 1650 kg – 1810 kg (valník) a nosnost 1750 kg. V roce 1996 se ceny podle provedení pohybovaly od 315 000 Kč do 477 000 Kč bez DPH.

Stasis

Stasis, a.s., Horní Slavkov (1985 do současnosti)

Společnost od roku 1962 vyráběla stavební a silniční stroje (odtud pochází její název), v současnosti je zaměřena na vývoj a výrobu betonáren a domíchávačů betonu na automobilových podvozcích. Součástí jejich výrobního programu jsou také lisovací nástavby pro svoz TKO o objemu 14–21 m³ pro svoz odpadů z kontejnerů o objemu 1100 litrů. Přídavné zařízení umožňuje také použití nádob o objemu 110 až 240 litrů.

Vozidla pro svoz odpadu POH 217 Eco 25 se montovala na podvozcích Iveco ML 170 E23, POH 219 na podvozku Liaz 110.820 6x2 a Unimatic na podvozku Liaz 110.830 6x2.

Stratílek

V. Ig. Stratílek, speciální továrna auto-motorových požárních stříkaček, veškerého hasičského nářadí, strojů pro čištění měst, slévárna kovů, Vysoké Mýto
V. Ig. Stratílek, továrna veškerých protipožárních a komunálních strojů, Vysoké Mýto

Továrnu založil v roce 1899 Václav Ignác Stratílek (1873–1940) a po ručních pumpách a stříkačkách (tzv. „berlovkách“) sortiment rozšířil také na koňmi tažené stříkačky a od 20. let minulého století se do výroby dostaly stříkačky s benzínovými motory. V meziválečném období široký výrobní program zahrnoval přívěsné a přenosné motorové stříkačky, automobilové stříkačky na podvozcích Laurin & Klement, Škoda a Praga a hasičské nářadí a vybavení. Z oblasti komunálních vozidel dodávali vozidla



Škoda 254 D pro Nitru s nástavbou firmy Stratílek



Zařízení na tlakové mytí vozovky na kombinovaném vozidle Chevrolet připravila továrna Stratílek pro Zlín.



Podvozek Škoda s armaturami firmy Stratílek. Důmyslné zařízení umožňovalo vodu stříkat dopředu, na boky a prostřednictvím růžic ovlažovat ovzduší.



Víceúčelová hasičsko-komunální nástavba na podvozku Škoda 254D určená pro Turecko



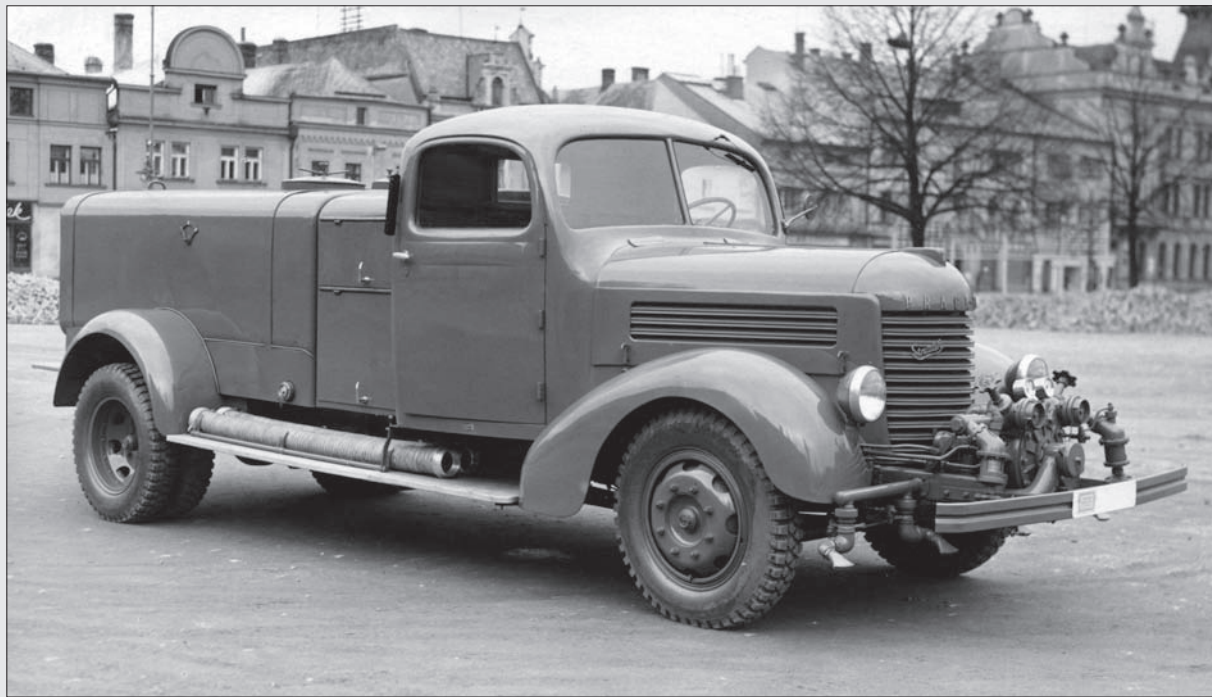
TARSUS BELEDİYESİ

III

SKODA

Spartan

MERCİTİ
TIRSUVA



Cisternová Praga RN patřila k úspěšným Stratílkovým výrobkům.



Kropicí a stříkací automobil Škoda 404 Diesel



Kombinované automobily Škoda 304 s nástavbami Stratílek sloužily ve východoslovených Velkých Kapušanech i v městě Chust na Podkarpatské Rusi.



Speciální automobil na mytí a čištění komunikací na podvozku Škoda 606 D pro Moravskou Ostravu



Automobil na mytí a čištění komunikací firmy Stratílek na podvozku Škoda 406 Diesel z druhé poloviny 30. let

kropicí, mycí, zametací, pro svoz odpadů a fekálií, jakož i cisterny pro přepravu benzínu, oleje a vody.

Během války se vyráběly součástky a trupy letadel, výroba stříkaček byla obnovena po roce 1945. Po znárodnění byla firma začleněna pod n.p. Sigma Lutín a v roce 1948 sa stala samostatným národním podnikem s názvem **Továrna na hasicí zařízení (THZ)**. Výrobní program byl rozšířen o sanitní, nářaďové, kropicí a fekální vozy. V letech 1962–1985 byl podnik THZ součástí n.p. Karosa Vysoké Mýto.

Škoda

Akciová společnost, dříve Škodovy závody, Plzeň a Mladá Boleslav (1925–1929)

ASAP – Akciová společnost pro automobilový průmysl, Mladá Boleslav (1930–1939)

Reichswerke-Hermann-Göring AG, Mladá Boleslav (1939–1945)

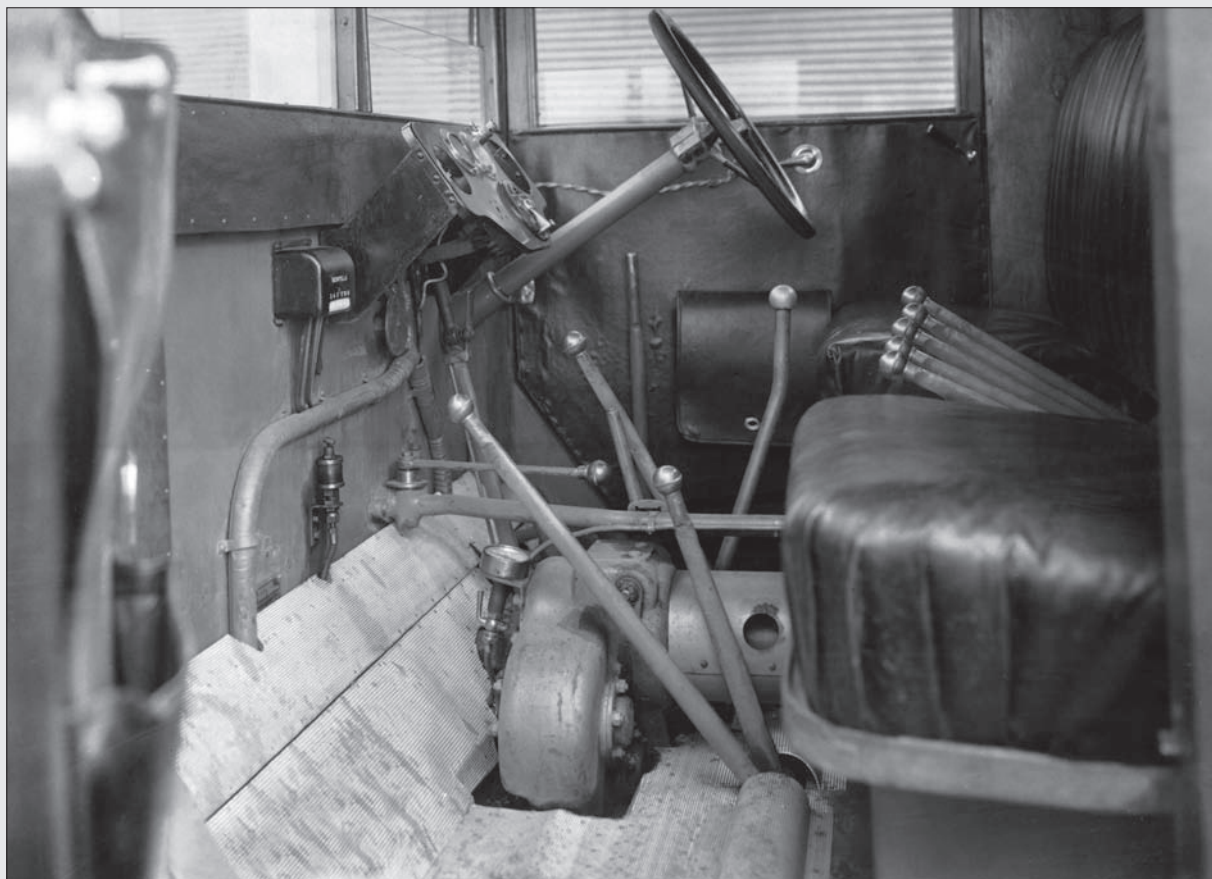
Když Škodovy závody v Plzni převzaly v červnu 1925 automobilku Laurin & Klement, původně

vyráběné typy se označovaly Laurin & Klement-Škoda, typy vyvinuté po tomto termínu se už nazývaly Škoda.

V Plzni se v letech 1924–1935 montovaly parní nákladní automobily **Škoda Sentinel**, podle licence britské firmy Sentinel Waggon Works Ltd., Shrewsbury. Kromě valníků a sklápěčů se na těchto podvozcích montovaly také kropicí nástavby a nástavby pro svoz komunálního odpadu. Pohonnou jednotkou byl dvouválcový ležatý parní stroj (ø 170 x 230 mm) o výkonu 52 kW/70 k při 250 ot/min, uložený pod rámem před zadní nápravou, převod na zadní kola obstarávaly řetězy. Podvozek vážil asi 7 tun, ocelolitinová kola s pevnými gumovými obručemi měla rozměry vpředu 900 x 180, vzadu zdvojená 1050 x 180 mm. 300 kg uhlí a 800 l vody vystačilo na 40 km jízdy rychlostí do 25 km/h. Jako úsporná a odolná komunální vozidla se Sentinely používaly až do 50. let 20. století. V roce 1928 bylo v Praze 25 kropicích vozů a 38 automobilů pro svoz odpadu, z toho bylo 28 parních Sentinelů z plzeňských Škodových závodů.



Parní automobil Škoda Sentinel na odvoz tuhého komunálního odpadu



Složité bylo ovládání komunálních vozidel Škoda 304 z třicátých let.



*Cisternová Škoda 606 D
z roku 1938*

Počátkem 30. let byla v nově vybudovaných halách podniku ASAP zavedena pásová výroba a unifikace jednotlivých typů osobních i užitkových vozidel.

Prvními ve větších sériích vyráběnými užitkovými automobily Škoda byly typy:

104: 1929–1931, čtyřválec SV, 1661 cm³, 22,1 kW/30 k, rozvor 3030 mm, rychlost 60 km/h, spotřeba 15 l/100 km,

154: 1929–1931, čtyřválec SV, 1944 cm³, 23,5 kW/32 k, rozvor 3120 mm, rychlost 60 km/h, spotřeba 16 l/100 km,

206: 1930–1939, šestiválec SV, 2704 cm³, 36 kW/49 k, rozvor 3800–4800 mm, rychlost 55–60 km/h, spotřeba 22–26 l/100 km,

254 D, 1935–1943, vznětový čtyřválec OHV, 3770 cm³, 40,5 kW/55 k, rozvor 3800–4800 mm, rychlost 60 km/h, spotřeba 14–16 l/100 km.

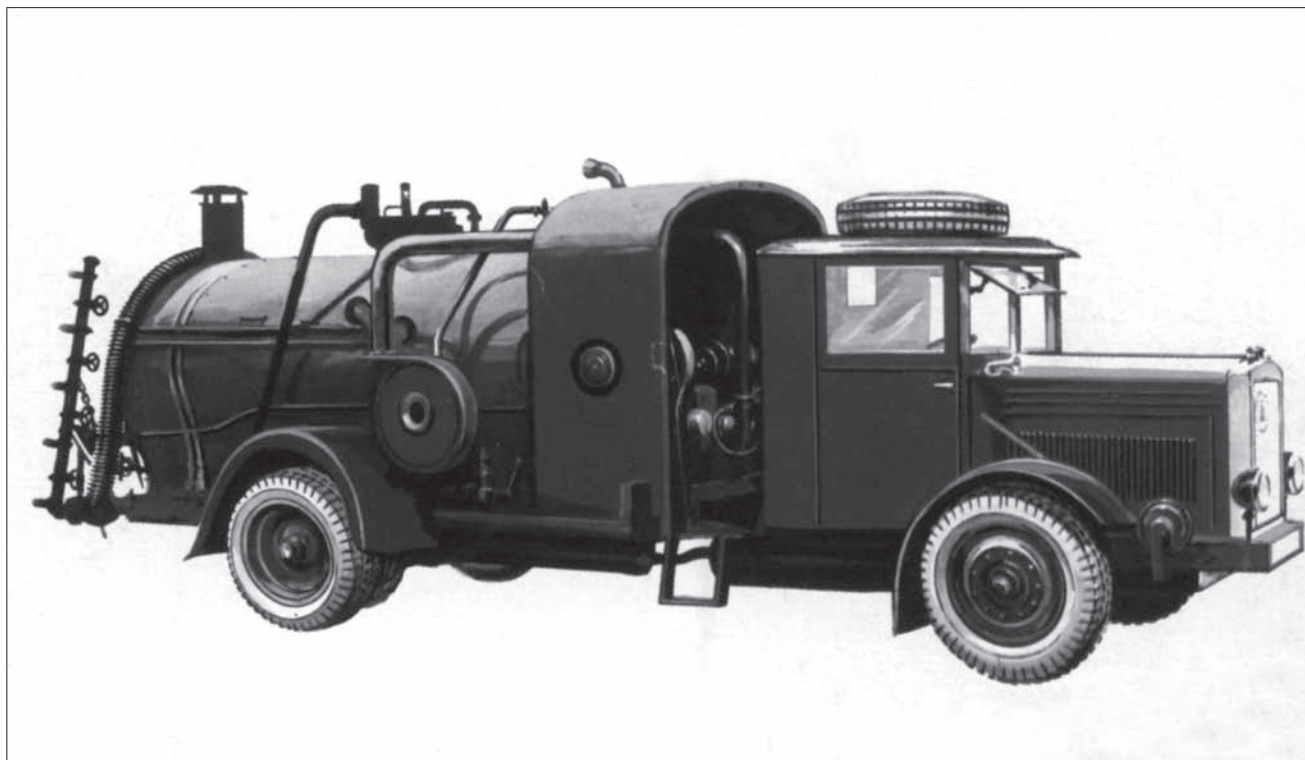
304: 1929–1939, čtyřválec OHV, 4849 cm³, 33,1 kW/45 k, rozvor 3665–4175 mm, rychlost 40–50 km/h, spotřeba 23–28 l/100 km,

404 D: 1930–1941, vznětový čtyřválec OHV, 5702 cm³, 48,5 kW/66 k, rozvor 3685–4175 mm, rychlost 52 km/h, spotřeba 20–25 l/100 km,

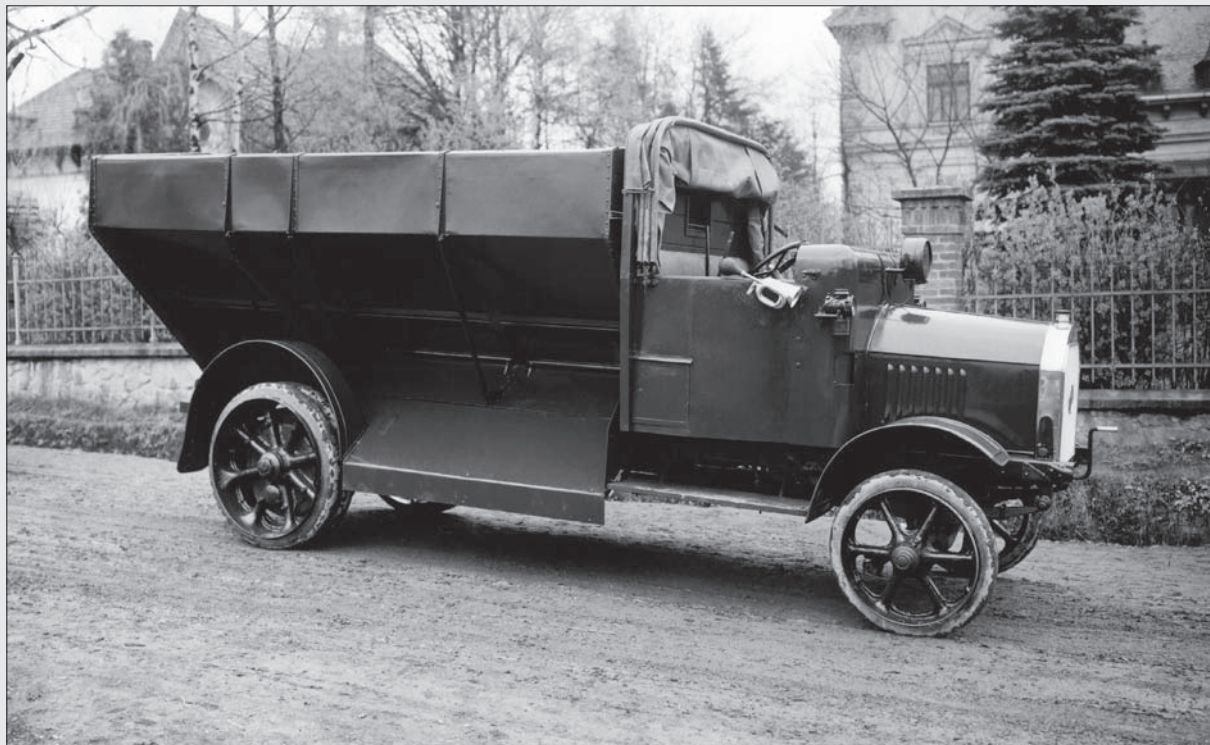
406 D/606 D, 1934–1942, vznětový šestiválec OHV, 8554 cm³, 73,6 kW/100 k, rozvor 4065 mm, rychlost 60 km/h, spotřeba 25–32 l/100 km.

Jejich podvozky sloužily nejen ke stavbě valníků, sklápěčů a autobusů, ale také pro různé speciální účely, včetně komunálních vozidel. Nástavby dodávaly v té době naše přední firmy z této oblasti.

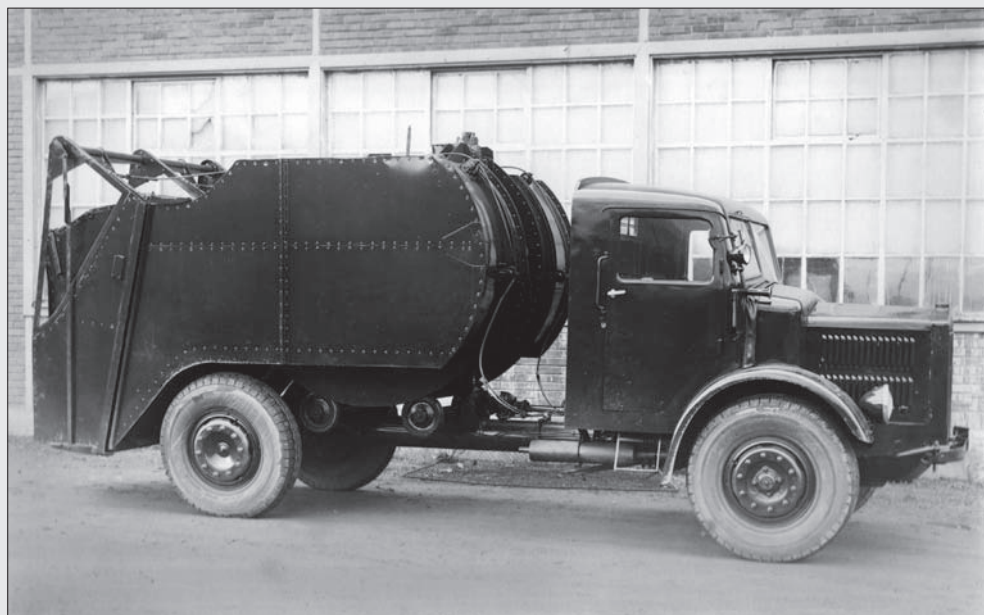
Jako zajímavost lze uvést, že úpravou kropicího systému a rozvodem vody na kropicím voze Škoda 304 se počátkem 30. let zabýval i Ing. František Kec, který byl tehdy (1919–1934) ředitelem automobilky Praga.



Dehtovací vůz Škoda 506 N z roku 1931



Výsypníkový vůz NW TL4 z roku 1922



*Tatra 27 pro odvoz
tuhého komunálního
odpadu*

Tatra

Závody Tatra a.s. pro stavbu automobilů a železničních vozů, Kopřivnice (1927–1935)

Závody Ringhoffer-Tatra, a.s. – Ringhoffer-Tatra Werke AG, Kopřivnice (1935–1945)

Tatra, n.p./s.p., Kopřivnice (1946–1990)

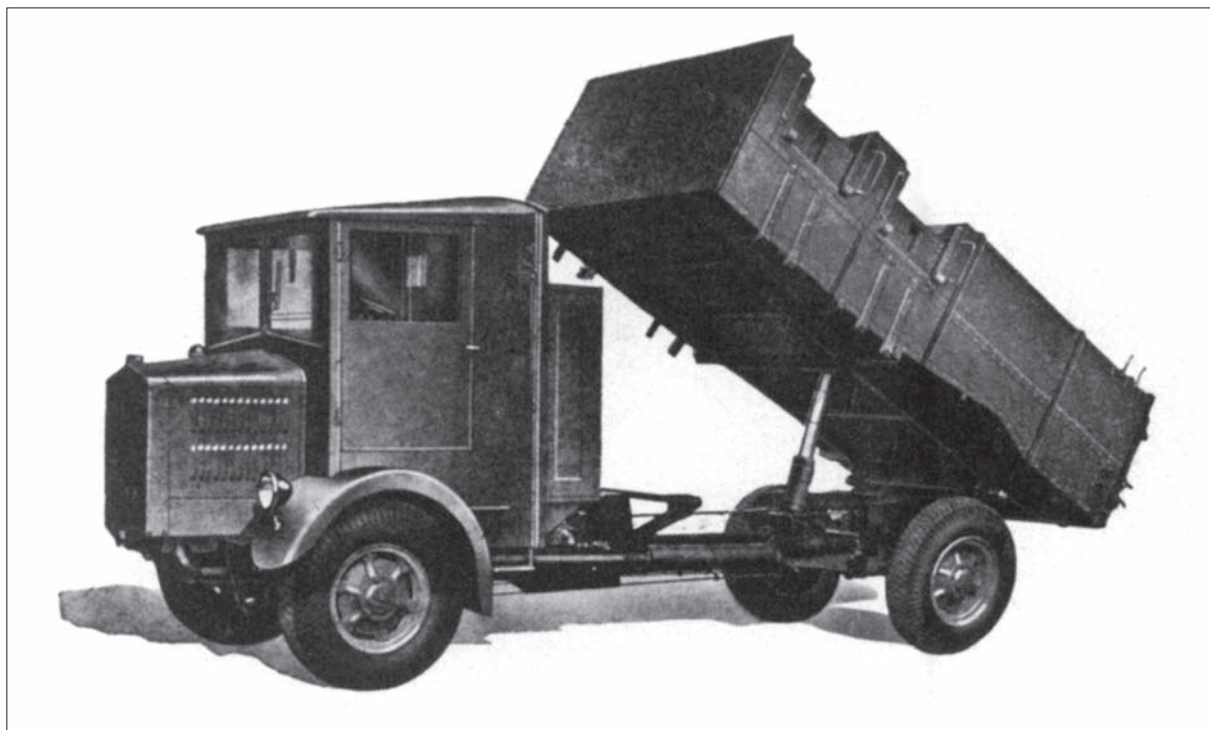
Tatra, a.s., Kopřivnice (1990 do současnosti)

V Kopřivnici se užitková vozidla vyrábějí nepřetržitě od roku 1898, nejprve pod značkou **NW** (Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft), od března 1919 už jako Tatra. Klasickou koncepcí podvozku vystřídal od roku 1923 páteřový rám tvořený centrální nosnou rourou a nezávisle odpruženými výkyvnými polonápravami, nejprve na osobním automobilu Tatra 11 a od roku 1925 od něj odvozeném malém nákladním vozidlu typu T 13. Dalším charakteristickým znakem vozidel konstruktéra Hanse Ledwinky byly vzduchem chlazené motory,

zpočátku ploché dvouválce, později řadové čtyřválce. Zatím co vzduchem chlazené motory tvořily přibližně polovinu předválečné produkce vozidel (měly je užitkové typy T 13, T 26, T 43, T 43/52, T 49,



Sněhová fréza vznikla spojením dvou předních částí Tatry 111.



Vůz na odvoz smetí Tatra 23

T 72, T 82 a T 92), těmito agregáty byly po roce 1945 vybaveny už všechny užitkové Tatry počínaje slavnou T 111, přes T 114, T 141, T 128, T 138, T 148, T 813 až po současné modifikace T 815 a TerrNo.

Základní technické údaje automobilů používaných při stavbě komunálních vozidel:

Tatra 23 – čtyřválcový kapalinou chlazený motor o objemu 7480 cm³ a výkonu 47,8 kW/65 k, rozvor 3957 mm, pro svoz komunálního odpadu s vyklápecím zařízením z roku 1928.

Tatra 43 – čtyřválcový vzduchem chlazený motor o objemu 1680 cm³ a výkonu 17,6 kW/24 k, rozvor 3287 mm, zametací s nástavbou Hrček & Neugebauer, na zkráceném podvozku z roku 1936.

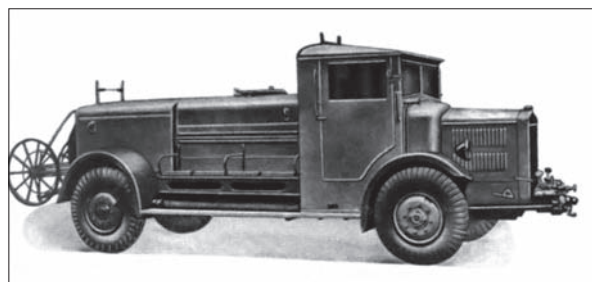
Tříkolka Tatra 49 – jednoválcový vzduchem chlazený motor o objemu 528 cm³ a výkonu 5,1 kW/7 k, rozvor 2265 mm – zametací s nástavbou Hrček & Neugebauer z roku 1938.

Tatra 27/50 – čtyřválcový kapalinou chlazený motor o objemu 4253 cm³ a výkonu 36,7 kW/50 k, rozvor 3800 mm, kombinovaný s motorovou tříkolkou z roku 1939.

Tatra 111 – dvanáctiválcový vznětový vzduchem chlazený motor s válci do V o objemu 14825 cm³ a výkonu 132 kW/180 k, rozvor 4175 + 1220 mm.

Tatra 138 – osmiválcový vznětový vzduchem chlazený motor s válci do V o objemu 11762 cm³ a výkonu 132 kW/180 k, rozvor dvounápravové 3875 nebo 4550 mm a třínápravové 3690 + 1320 mm, 4260 + 1320 anebo 5260 + 1320 mm.

Tatra 148 – osmiválcový vznětový vzduchem chlazený motor s válci do V o objemu 12666 cm³



Kropicí automobil Tatra 27/50 z roku 1939



Podvozky Tatry 148 našly využití při stavbě komunálních vozidel různých výrobců.

a výkonu 149 kW/202 k až 156 kW/212 k, rozvor dvounápravové 3875 mm a třinápravové 3690 + 1320 mm nebo 4260 + 1320 mm.

Tatra 815 – vznětové vzduchem chlazené motory s válci do V: 8válec o objemu 12667 cm³ a výkonu 170 kW/231 k, 10válec o objemu 15825 cm³ a výkonu 208 kW/283 k, 12válec o objemu 19000 cm³ a výkonu 235 kW/320 k, přeplňovaný 12válec o objemu 19000 cm³ a výkonu 265 kW/360 k, rozvor dvounápravové 3900 mm, třinápravové 3550 + 1320 mm, čtyřnápravové 1650 + 2970 + 1450 mm, pětinápravové 1650 + 3370 + 1504 + 1504 mm, šestinápravové 1650 + 3370 + 1504 + 1504 + 1650 mm.

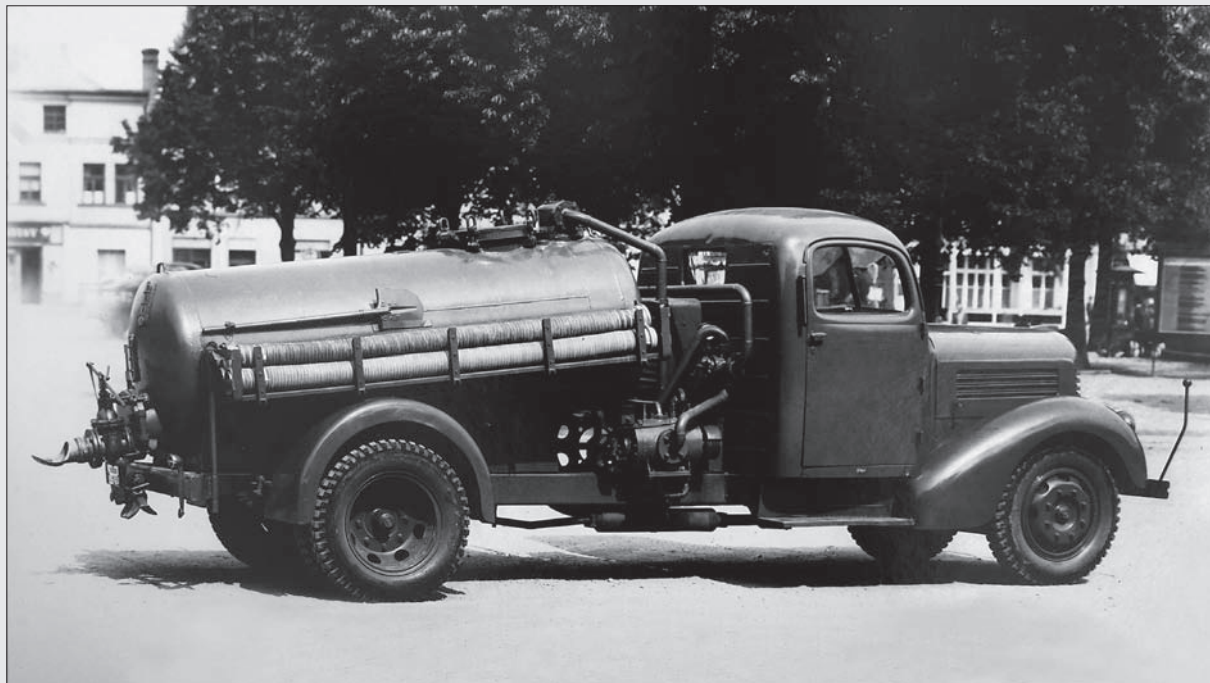
Sací automobil Tatra 815-2 6x6.2 s nástavbou německé firmy Hellmers Fahrzeugbau GmbH, Wittstock (od roku 2005 součást společnosti Kroll Fahrzeugbau-Umwelttechnik GmbH).



Sací automobil Tatra 815-2 6x6.2 s nástavbou německé firmy Hellmers



Samosběr Tatra 815 s nástavbou rakouské firmy M-U-T



Jedním z prvních výrobků n.p. THZ byl sací vůz Praga RN/RND



Sací jímkové vozidlo Škoda 706 R se zvednutou nádrží