

Prágai Nemzeti Technikai Múzeum

Národní technické muzeum



Prága 1908-ban alapított technikatörténeti múzeuma, melynek az egyik legfiatalabb, de annál gazdagabb gyűjteménye a közúti járművek osztálya. A múzeum a legnagyobb technikai múzeum Csehországban rendkívül gazdag autó, motorkerékpár, vasúti és légi jármű gyűjteménnyel.

Cím: Kostelní 42, 170 78 Prague 7

Nyitva tartás:

kedd-péntek 9:00 - 17:30;

szombat – vasárnap 10:00 – 18:00.

Belépődíj:

felnőtteknek: 190 CZK,

családi jegy: 420 CZK (2 felnőtt + 3 gyerek, max. 15 éves korig).

<http://www.ntm.cz/en>

Prágai Nemzeti Technikai Múzeum

Národní technické muzeum



1. rész

MOTORKERÉKPÁROK

A központi épület nagy csarnokában, a galérián található az állandó motorkerékpár gyűjtemény. Ebből mutatunk be ízelítőt.

A fotókat 2013. augusztusában készítettem.

Kellemes időtöltést kívánok!

Dr. Nagyszokolyai Iván



**A múzeum együttes főépülete, illetve főbejárata.
A közlekedési ágazati gyűjtemény ebben az épületben található.
A parkolás a környékén ingyenes.**

Fotó: ntm



Hildebrand & Wolfmüller

1894

Hildebrand & Wolfmüller byl prvním sériově vyráběným motocyklem na světě. Byl to stroj originální konstrukce, ale bohužel příliš složitý a nespolehlivý, a proto se vyráběl pouhé čtyři roky. Vystavený kus je prvním motocyklem dovezeným na území Rakousko-Uherska. Do Čech jej přivezl sportovec a novotář — baron Artur Kraus z Pardubic. Daroval Josef Hamza ze Dvora Králové.

The Hildebrand & Wolfmüller was the first series-produced motorcycle in the world. It was a machine of original design, but unfortunately too complicated and unreliable, so for this reason it was produced for only 4 years. The one on display is the first motorcycle imported into Austria-Hungary. It was brought to Bohemia by a sportsman and an enthusiast for all things new — Baron Artur Kraus from Pardubice. It was donated by Josef Hamza from Dvůr Králové.

výrobce/producer: Hildebrand & Wolfmüller Motor-Fahrrad-Fabrik,

Mnichov, Německo/Munich, Germany

objem/capacity: 1488 cm³

výkon/output: 1,8 kW (2,5 koně/2.5 hp)

max. rychlost/max. speed: 45 km/h

hmotnost/weight: 62 kg



LAURIN & KLEMENT
TOVÁRNA MOTOROVÝCH KOL A VOZŮ
v ML. BOLESLAVI

Kilbrand
Wolffmüllers

28553

LAURIN & KLEMENT
28553



De Dion-Bouton 1900

Motocykl Hildebrand & Wolfmüller nebyl ještě prakticky použitelným dopravním prostředkem. Teprve francouzská tříkolka De Dion-Bouton fungovala natolik, že se s ní dalo skutečně jezdit. Hlavní zásluhu na tom měl moderní motor, který se stal vzorem pro většinu dalších výrobců motocyklů.

The Hildebrand & Wolfmüller motorcycle was still not a means of transport that could be used in practice. This was not until a French De Dion-Bouton tricycle worked well enough for real journeys to be made on it. Its principal merit was that it had a modern engine, which set an example for most other motorcycle producers.

výrobce/producer: De Dion-Bouton, Seine, Francie/France

objem/capacity: 240 cm³

výkon/output: 1,2 kW (1,75 koní/1.75 hp)

max. rychlost/max. speed: 60 km/h

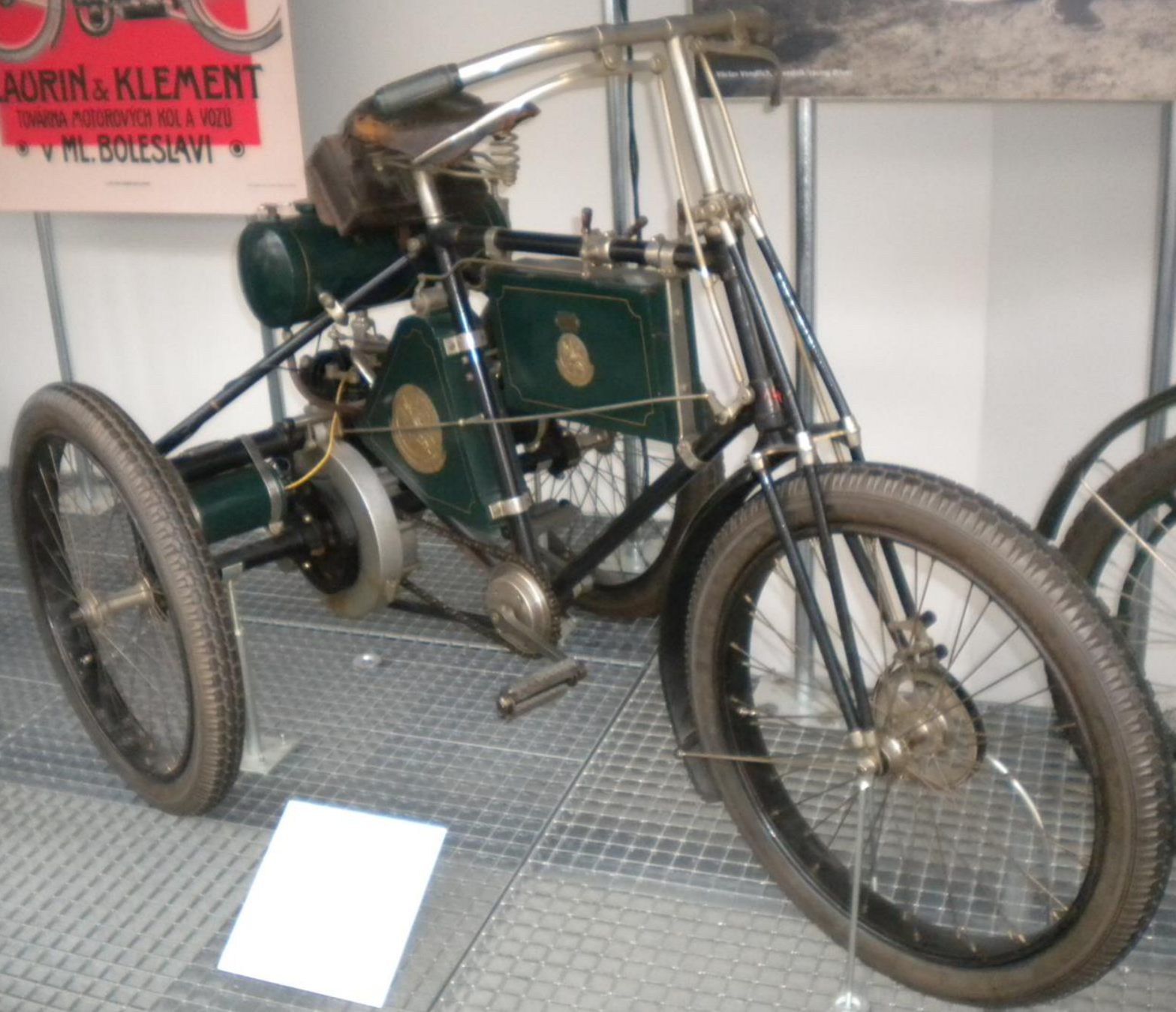
hmotnost/weight: 94 kg



LAURIN & KLEMENT

TOVARNA MOTOROVÝCH KOL A VOZU

• V ML. BOLESLAVI •







Slávia B 1901

První motocykly vznikaly jednoduchou montáží spalovacího motoru do rámu běžného jízdního kola. Česká firma Laurin & Klement přišla s myšlenkou zkonstruovat pro motocykl rám zcela nový, kde by byl dostatečný prostor pro umístění motoru v jeho střední části. Toto základní uspořádání motocyklu se nezměnilo dodnes. Vystavený stroj je nejstarším motocyklem domácí výroby ve sbírkách Národního technického muzea. Daroval Václav Klement.

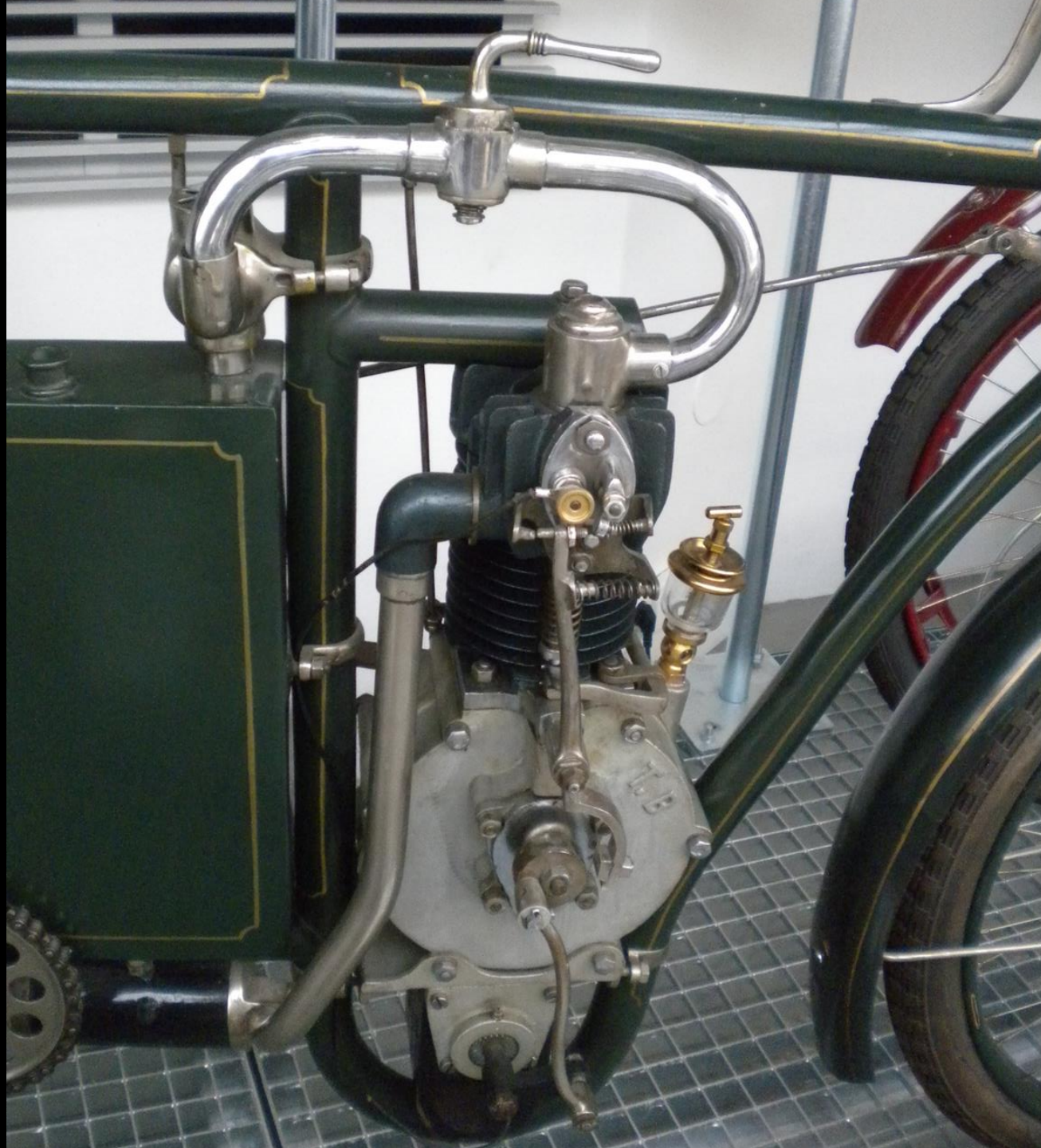
The first motorcycles came with a simple assembly of a combustion engine on the frame of a common bicycle. The Czech firm Laurin & Klement came up with the idea of constructing an entirely new frame for the motorcycle, where there would be sufficient space to place the engine in the middle. This basic motorcycle arrangement has remained unchanged until today. The machine on display is the earliest locally produced motorcycle in the National Technical Museum collection. It was donated by Václav Klement.

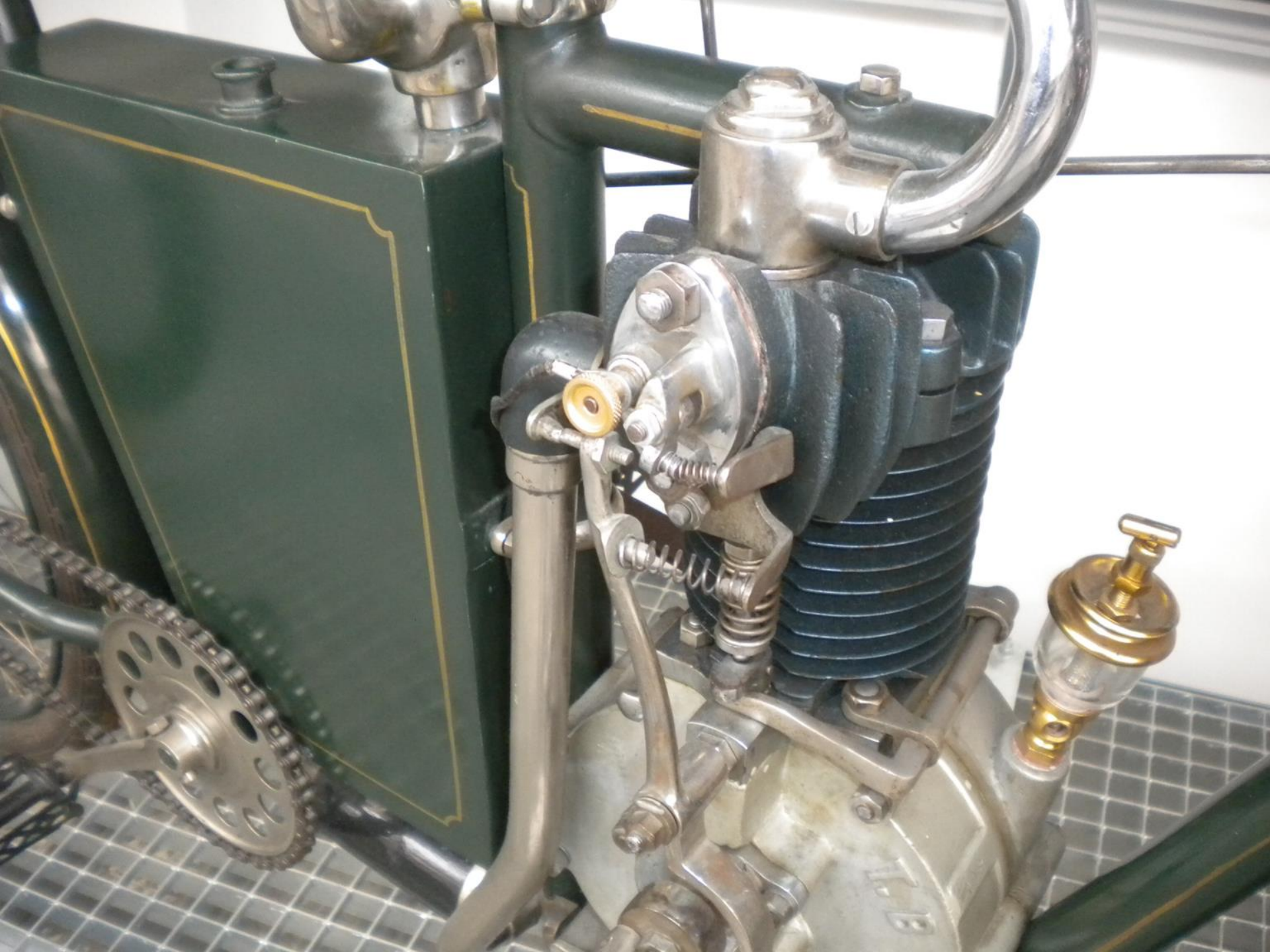
výrobce/producer: Laurin & Klement, Mladá Boleslav, Čechy/Bohemia
objem/capacity: 240 cm³
výkon/output: 1,5 kW (2 koně/2 hp)
max. rychlost/max. speed: 40 km/h
hmotnost/weight: 55 kg

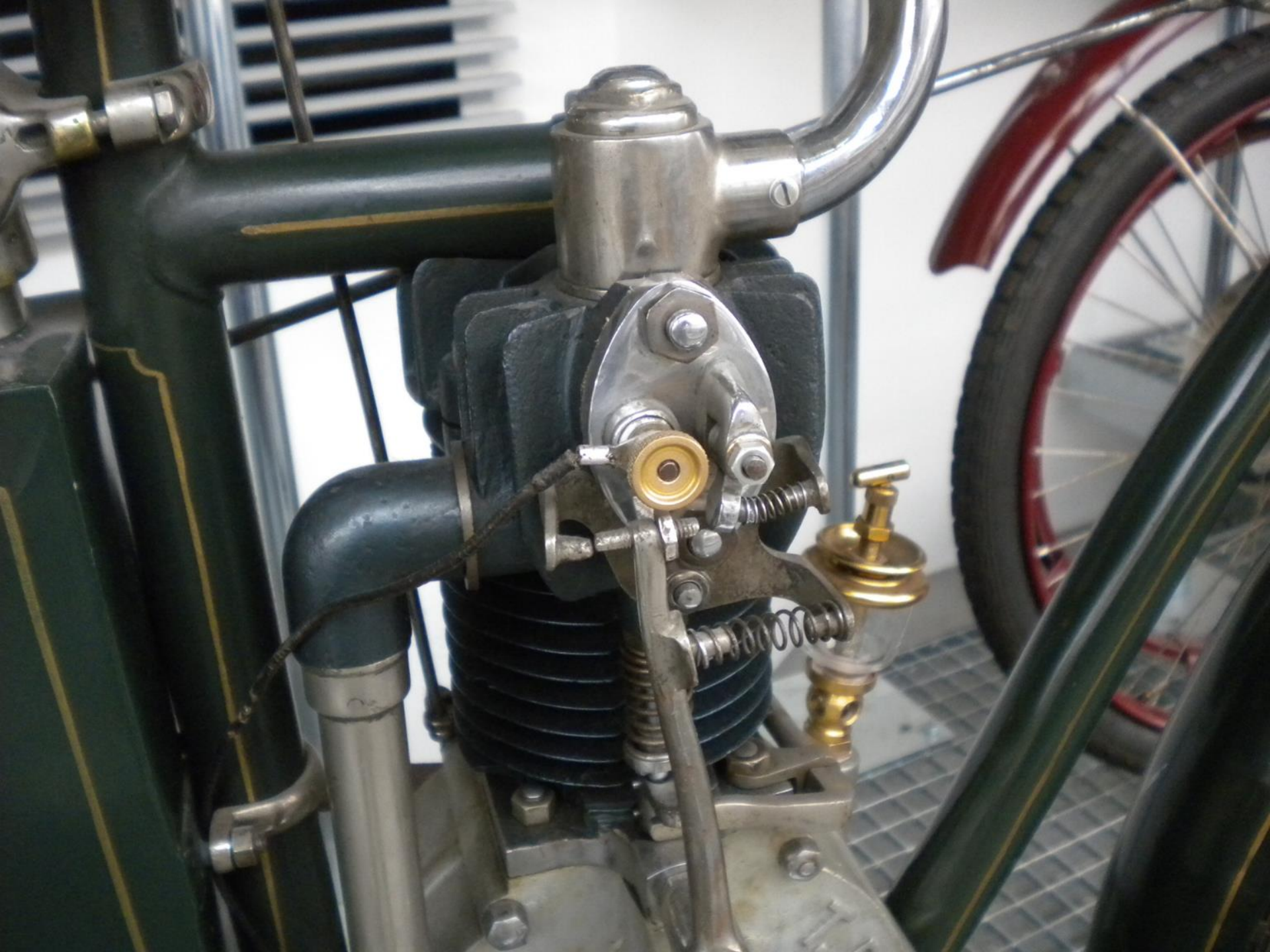


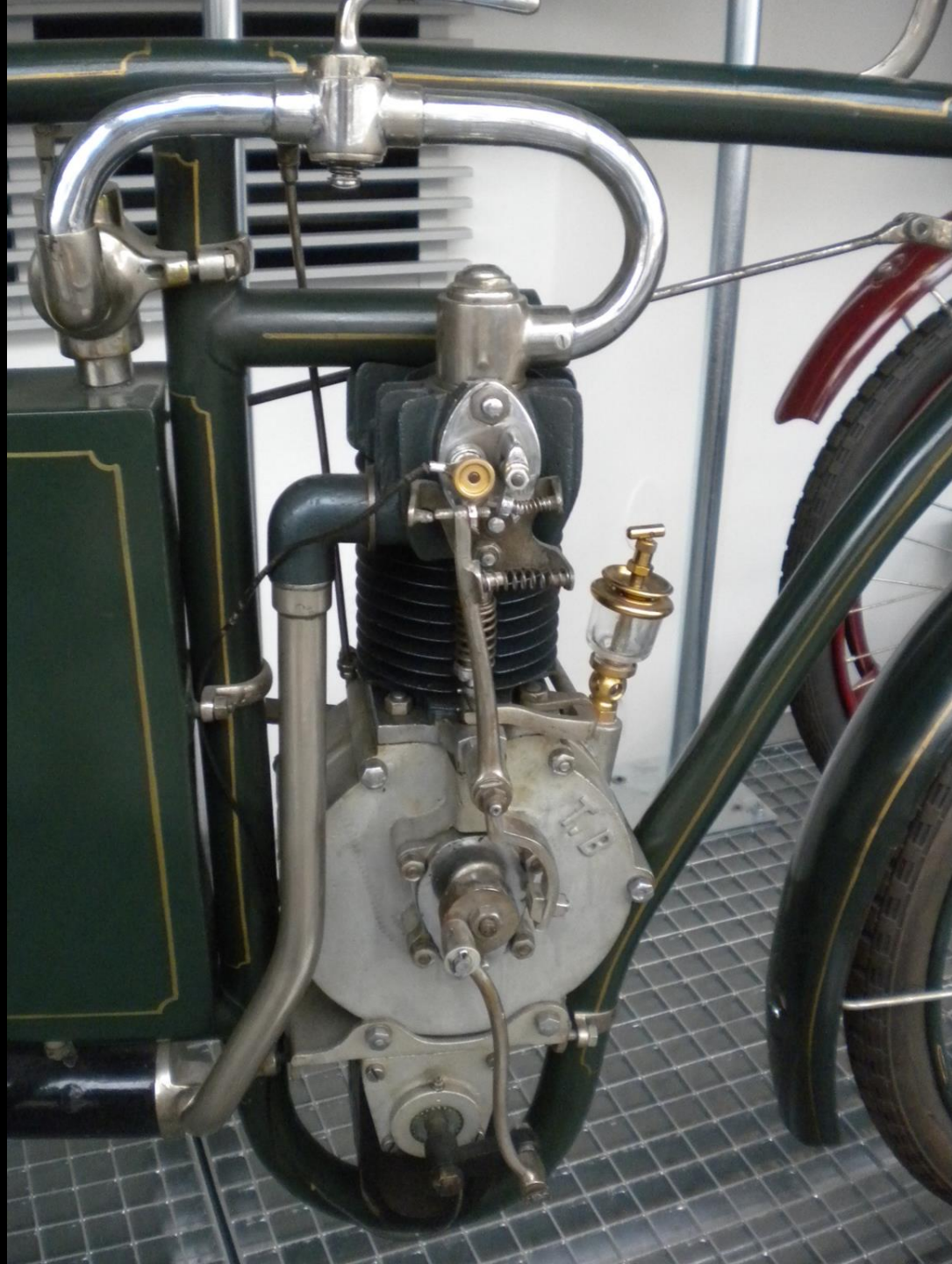
Kawasaki Kurokawa, samurai-style bike

Kawasaki 1961









Slávia Bz 1905

Firma Laurin & Klement začínala jen jako malá dílna, záhy se však vypracovala na jednoho z nejvýznamnějších evropských výrobců motocyklů. Její stroje značky Slávia byly na počátku 20. století vrcholem technického pokroku. Celkem vzniklo na čtyři tisíce těchto motocyklů, které se prodávaly po celé Evropě. Řada dalších firem navíc tyto české motocykly vyráběla v licenci. Daroval Václav Klement.

The firm of Laurin & Klement began as only a small workshop, but soon afterwards it developed into one of the most renowned European motorcycle producers. Its machines under the brand name Slávia were the peak of technical progress at the beginning of the 20th century. A total of four thousand of these motorcycles were produced, which were sold throughout Europe. In addition, a range of other firms produced these Czech motorcycles under licence. It was donated by Václav Klement.

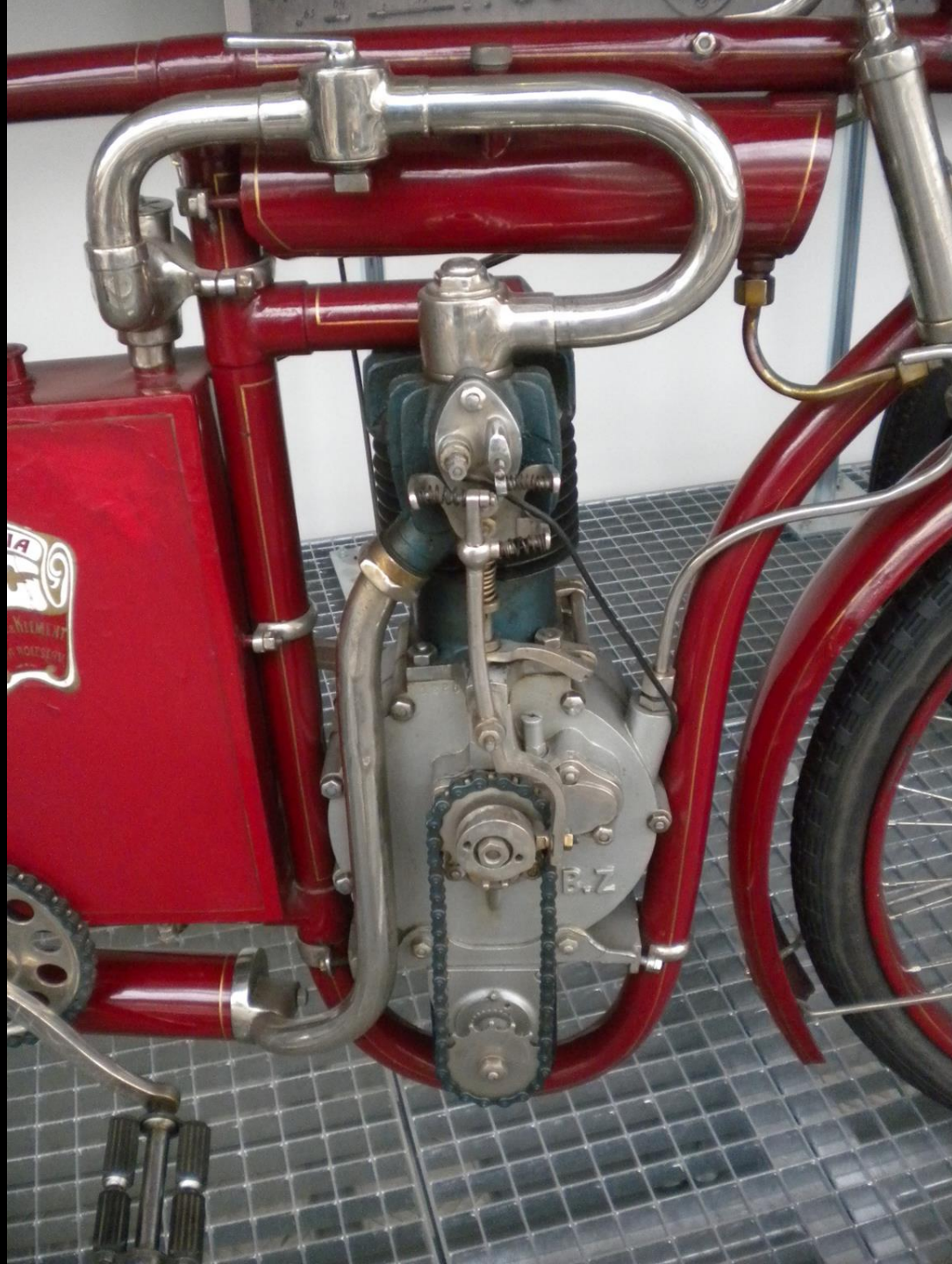
výrobce/producer: Laurin & Klement, Mladá Boleslav, Čechy/Bohemia

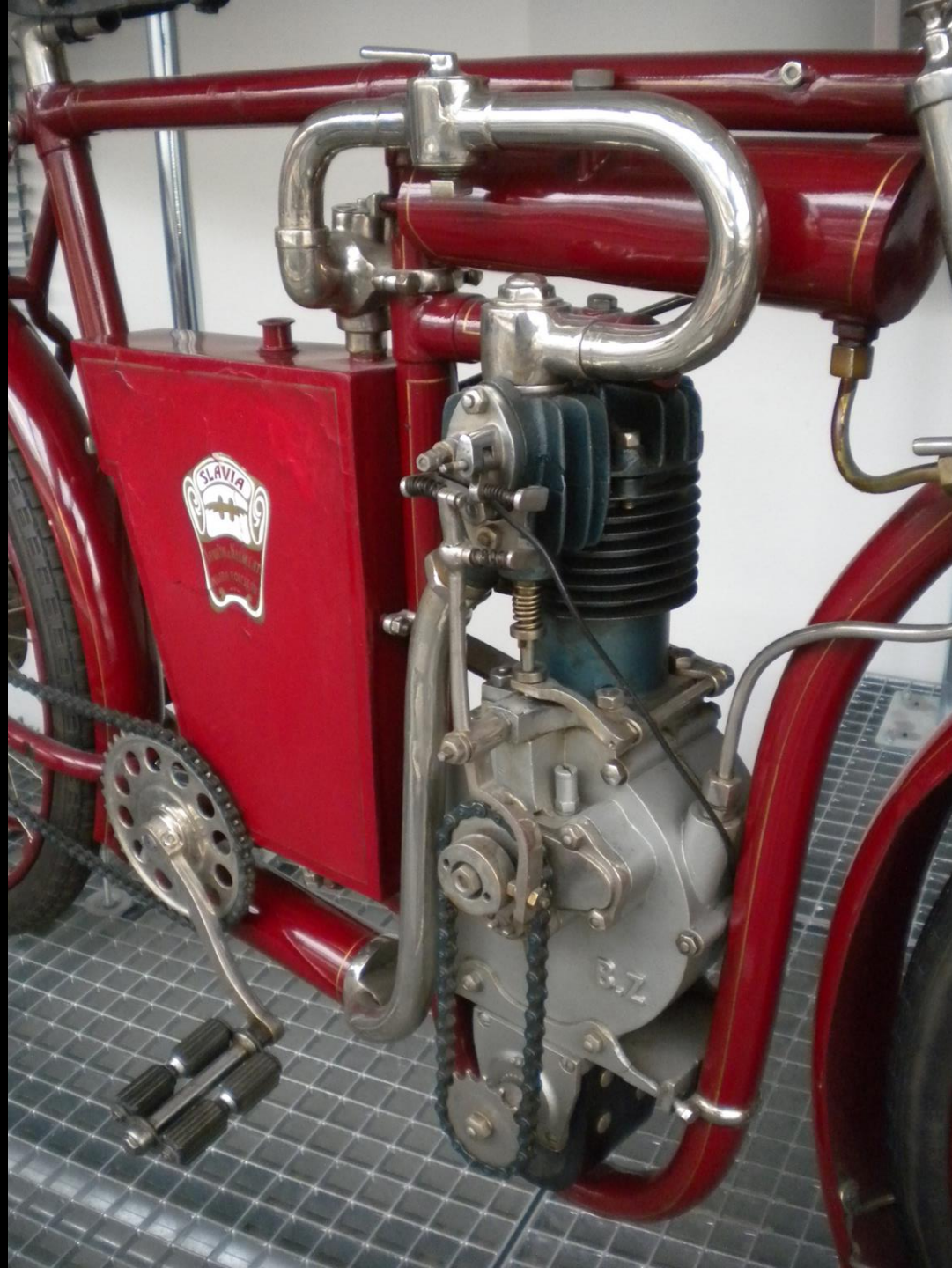
objem/capacity: 331 cm³

výkon/output: 1,8 kW (2,5 koně/2.5 hp)

max. rychlost/max. speed: 60 km/h

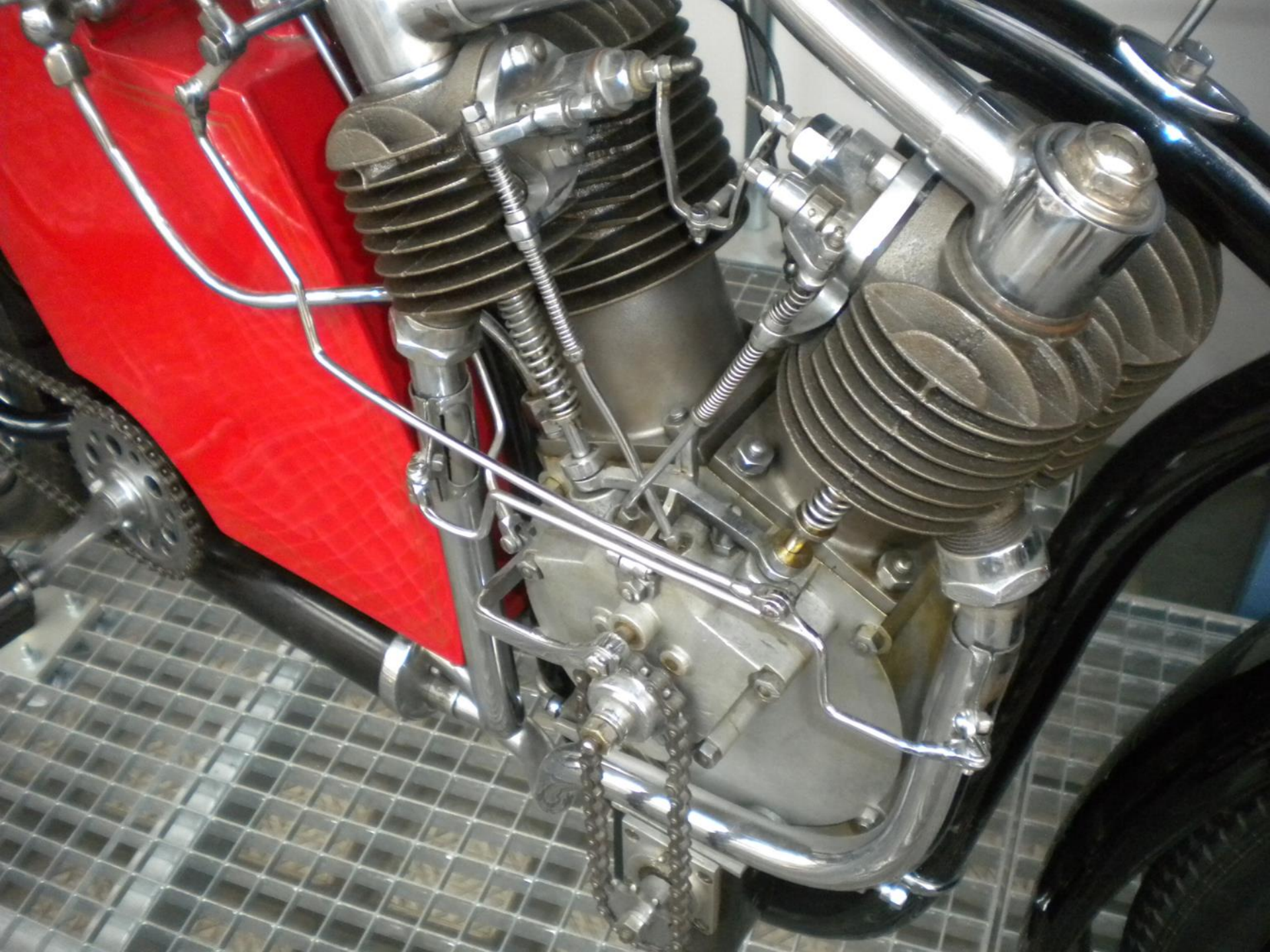
hmotnost/weight: 58 kg

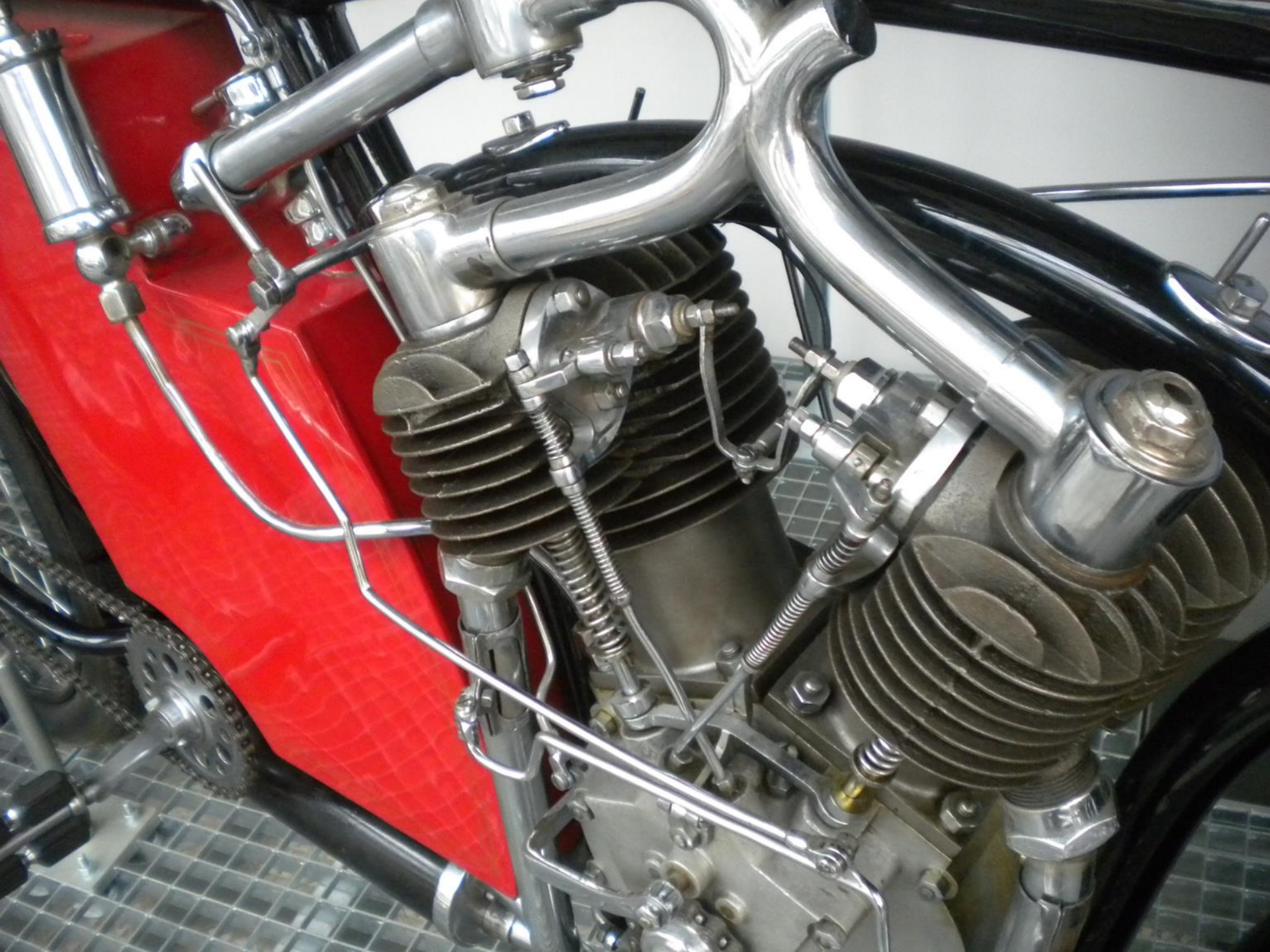












Jelínek 1904

Tento typický motocykl z počátku 20. století měl čtyřdobý motor s automatickým sacím ventilem, pohon zadního kola plochým koženým řemenem přímo od klikového hřídele motoru a odpařovací karburátor. Motocykl Jelínek — stejně jako většina tehdejších motocyklů — neměl převodovku, spojku a ani pérování. Jízda na tomto stroji nebyla právě pohodlná a vzhledem k malé účinnosti jediné pásové brzdy na zadním kole ani příliš bezpečná. Daroval Josef Jelínek z Prahy.

This typical motorcycle from the early 20th century had a four-stroke engine with atmospheric inlet valve, rear wheel drive through a flat leather belt directly from the engine crankshaft and a vaporizing carburettor. The Jelínek motorcycle — like most motorcycles at that time — did not have a gearbox, a clutch or even suspension. A journey on this machine was not exactly comfortable and in view of the effectiveness of its single belt brake on the rear wheel not too safe either. It was donated by Josef Jelínek from Prague.

výrobce/producer: Josef Jelínek, Smíchov, Čechy/Bohemia

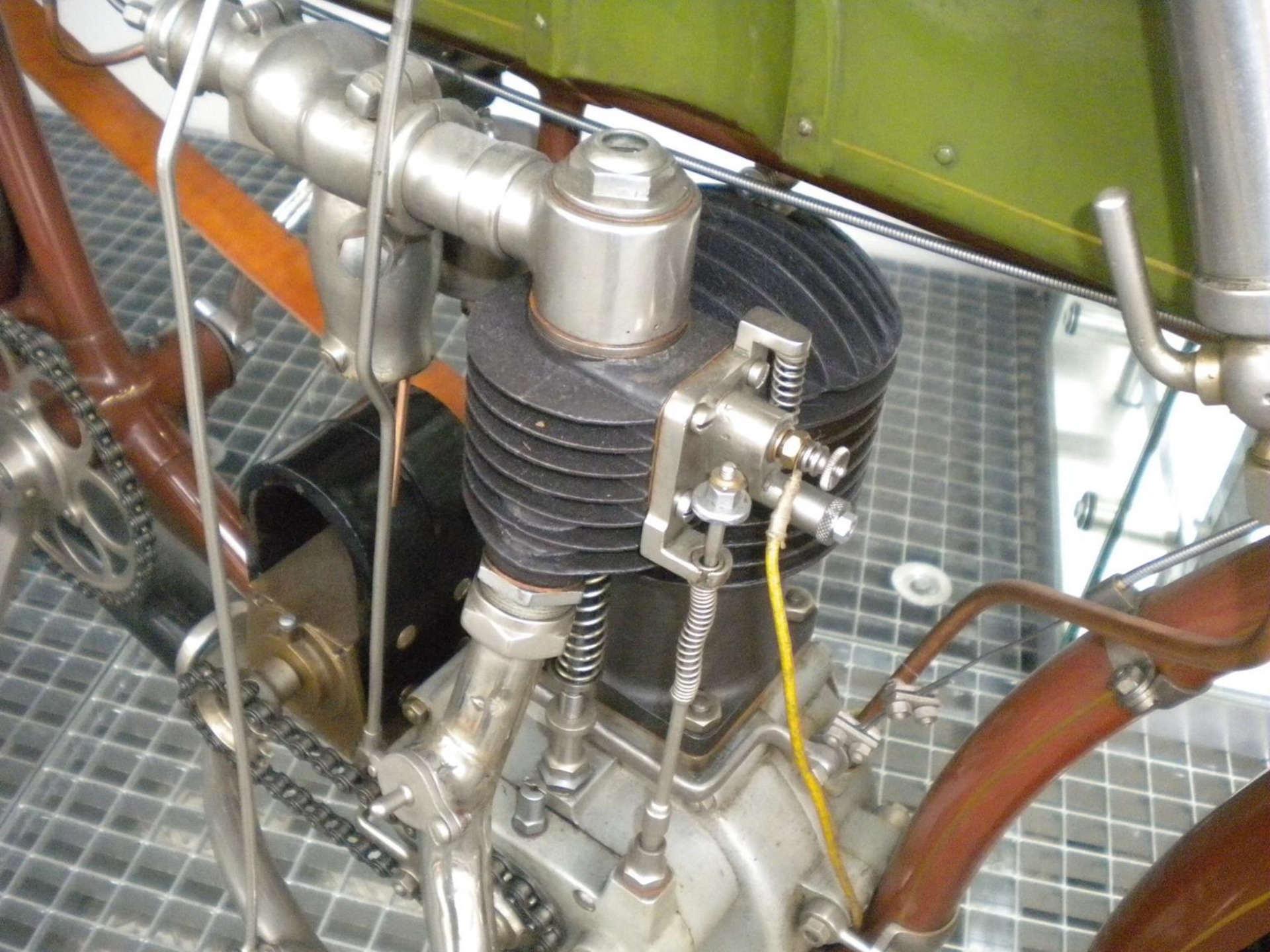
objem/capacity: 397 cm³

výkon/output: 1,8 kW (2,5 koně/2.5 hp)

max. rychlost/max. speed: 60 km/h

hmotnost/weight: 65 kg





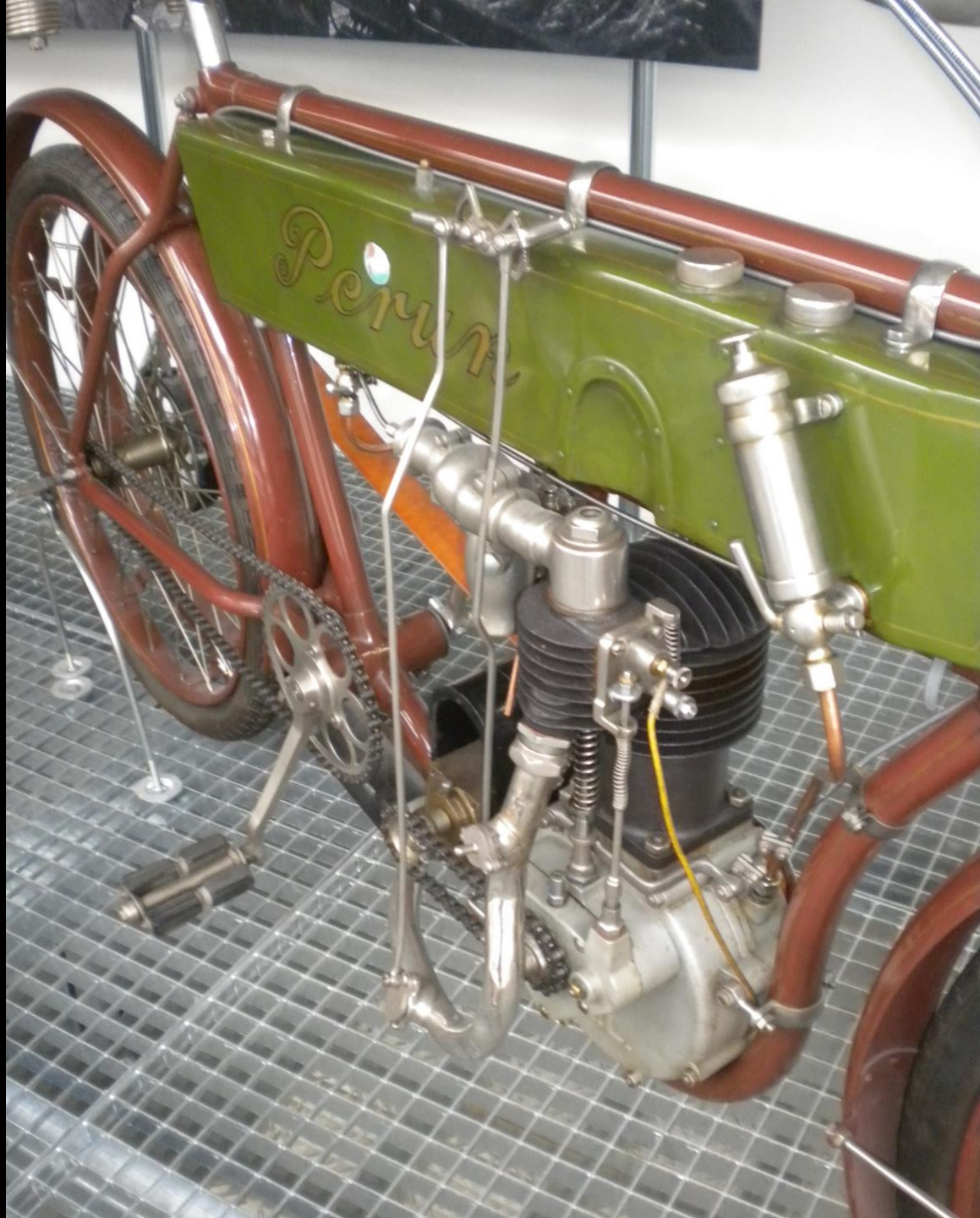


Perun 3 HP 1909

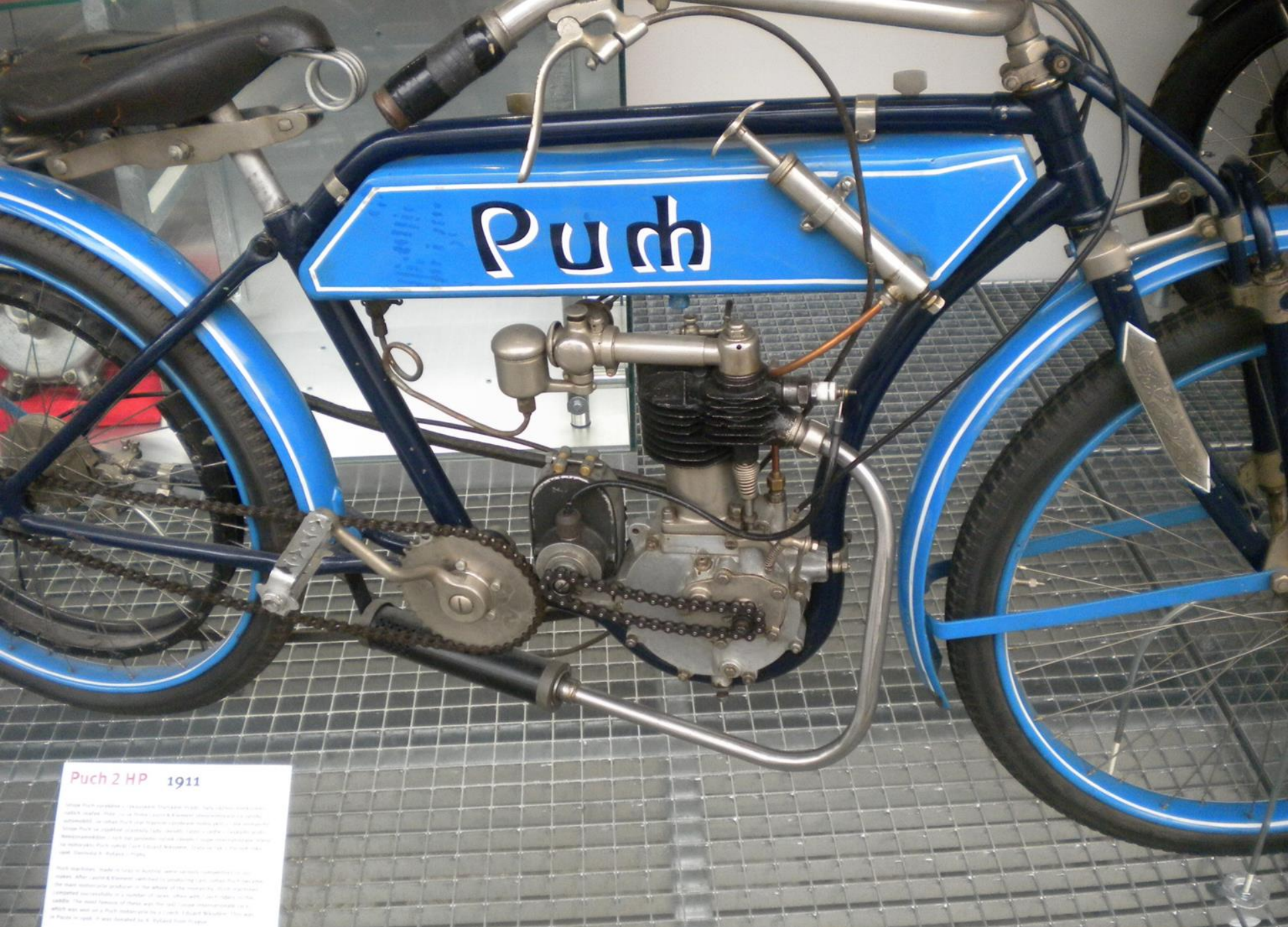
Jediným opravdu velkým motocyklovým producentem u nás byla firma Laurin & Klement, která byla podnikem evropského významu. Z větších domácích výrobců je možno jmenovat ještě Josefa Waltera ze Smíchova, Viléma Michla ze Slaného (značka Orion), kolínskou firmu Trojan a Nagel (stroje Torpedo) a nemnoho dalších. Jednou z menších domácích společností byla dílna J. Žďárského. Ten postavil pouze několik desítek motocyklů.

The only really big motorcycle producer in this country was the firm of Laurin & Klement, which was a company of European renown. Of the larger Czech producers, in addition to Josef Walter from Smíchov, we can mention Vilém Michl from Slaný (the Orion make), the Kolín firm of Trojan and Nagel (Torpedo machines) and a few others. One of the smaller domestic companies was the workshop of J. Žďárský. He built only a few dozen motorcycles.

výrobce/producer: Josef Žďárský, Podolí u Svijan, Čechy/Bohemia
objem/capacity: 454 cm³
výkon/output: 2,2 kW (3 koně/3 hp)
max. rychlost/max. speed: 70 km/h
hmotnost/weight: 67 kg







Puch 2 HP 1911

The Puch 2 HP 1911 was the first motorcycle produced by the Puch company in Austria. It was a small, single-cylinder engine with a 2 HP output. The bike was designed for urban use and was popular among the middle class. It was also used by the military during the First World War. The Puch 2 HP 1911 was the first motorcycle to be produced in Austria and it was a great success. It was the first motorcycle to be produced in Austria and it was a great success. It was the first motorcycle to be produced in Austria and it was a great success.

Itar 710 1924

Hrůzami 1. světové války provázel vojáky kromě jiných technických novinek také motocykl. Rakousko-uherská armáda proto objednala vývoj moderních strojů u několika domácích firem najednou. Jedním z oslovených podniků byla i pražská firma Walter, která však nestihla toto zadání do konce války naplnit. Projekt v mírové době převzala firma Janatka, která dodávala motocykly značky Itar téměř výhradně československé armádě. Daroval Jaroslav Janatka z Prahy.

In the horrors of the First World War the motorcycle also accompanied soldiers in addition to other technical innovations. For this reason the Austro-Hungarian armed forces ordered the development of modern machines from several local firms at the same time. The Prague firm of Walter too was one of the companies approached, but it did not manage to complete the contract by the end of the war. In peacetime the project was taken over by the firm of Janatka, which supplied motorcycles under the Itar brand name almost exclusively to the Czechoslovak armed forces. It was donated by Jaroslav Janatka from Prague.

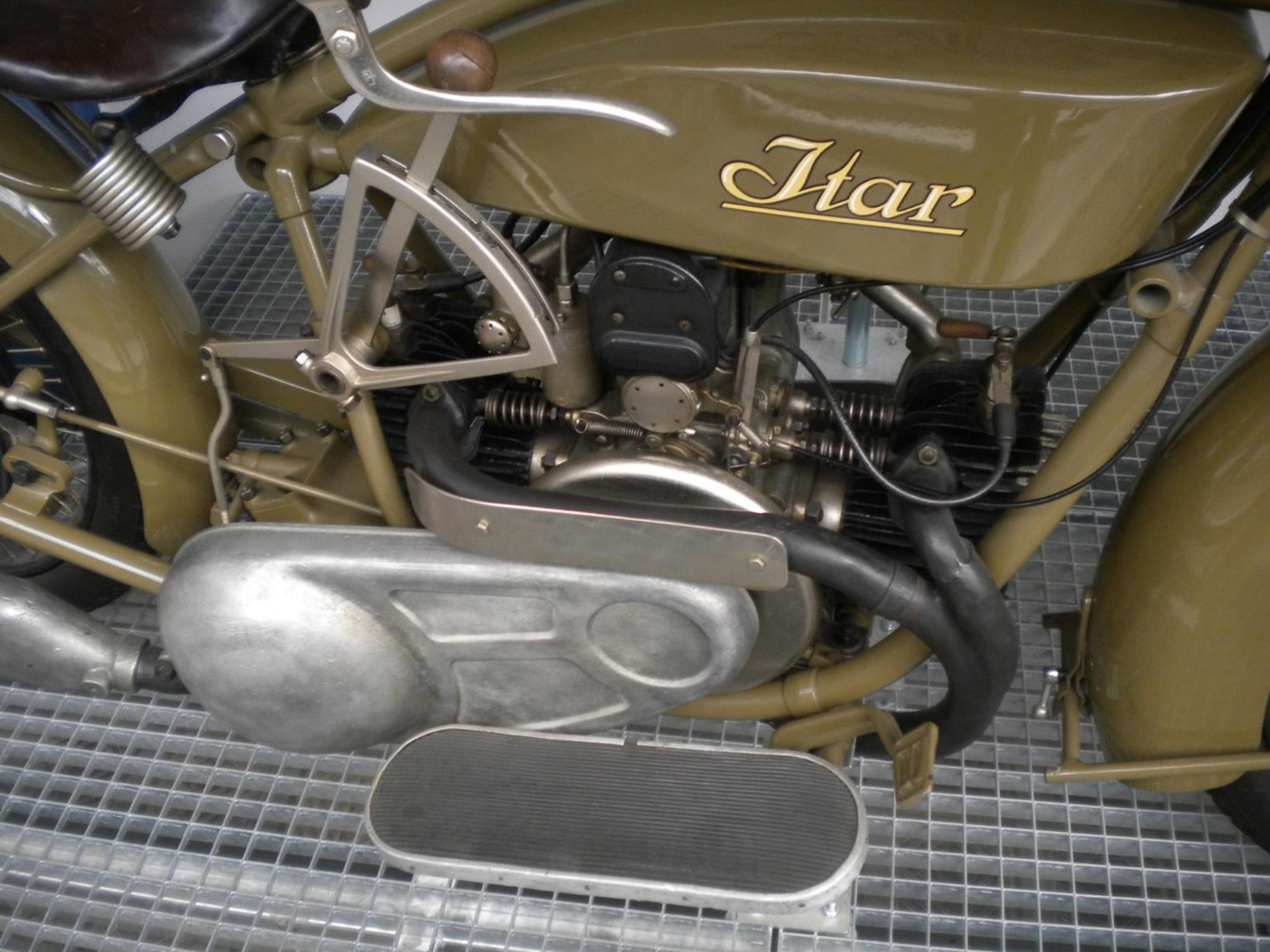
výrobce/producer: Jaroslav Janatka, Automontage, Praha, Československo/
Prague, Czechoslovakia

objem/capacity: 706 cm³

výkon/output: 10,3 kW (14 koní/14 hp)

max. rychlost/max. speed: 90 km/h

hmotnost/weight: 170 kg



Itar



ČAS Sc 1921

Jednou z novinek, které se objevily po 1. světové válce, byly skútry. Byla to malá lehká vozidla určená především do městského provozu. Dlouho se ale neudržely, jejich doba přišla až po skončení další světové války. Oblíbeny jsou dodnes. První skútr u nás vyrobila pražská firma ČAS. Vystavený kus, jediný kompletně dochovaný exemplář, v roce 1921 zvítězil ve své kategorii v závodě Zbraslav — Jíloviště. Získán darem z pozůstalosti po jeho tvůrci architektovi Edvardu Rechziegelovi.

One of the innovations which appeared after World War One was scooters. These were small light vehicles designed primarily for operation in towns, but they did not survive for long, and their time only came after the end of the next world war. Their popularity has lasted until today. The first scooter here was produced by the Prague firm ČAS. The one on display, the only complete extant specimen, won in the Zbraslav — Jíloviště race in its category in 1921. It was acquired as a donation from the estate of its creator, the architect Edvard Rechziegel.

výrobce/producer: Česká automobilová společnost, spol. s r. o., Praha,

Československo/Prague, Czechoslovakia

objem/capacity: 180 cm³

výkon/output: 0,9 kW (1,25 koně/ 1.25 hp)

max. rychlost/max. speed: 35 km/h

hmotnost/weight: 48 kg



CAS SC 1921

Launched in 1921, the CAS SC was a very popular model. It was the first motorcycle to be equipped with a sidecar. The sidecar was designed by the company's engineer, who was also the designer of the first sidecar. The sidecar was made of metal and had a large window. It was mounted on a separate set of wheels and was connected to the motorcycle by a hinge. The sidecar was used for carrying passengers and cargo. It was a very popular addition to the motorcycle and was used by many people.

The sidecar was made of metal and had a large window. It was mounted on a separate set of wheels and was connected to the motorcycle by a hinge. The sidecar was used for carrying passengers and cargo. It was a very popular addition to the motorcycle and was used by many people.

The sidecar was made of metal and had a large window. It was mounted on a separate set of wheels and was connected to the motorcycle by a hinge. The sidecar was used for carrying passengers and cargo. It was a very popular addition to the motorcycle and was used by many people.



Douglas 350 1926

Předválečné Československo patřilo k bohatší části Evropy. Úroveň motorizace však byla u nás dosti nízká. Pokud jde o počet registrovaných motorových vozidel v poměru k počtu obyvatel, řadilo se Československo k zemím jako bylo například chudé Bulharsko. Přitom nabídka vozidel byla velice pestrá. Zajímavou značkou na našem trhu byl Douglas — jeden z nejoblíbenějších motocyklů celého britského impéria. Daroval malíř Kamil Lhoták.

Pre-war Czechoslovakia was one of the richer parts of Europe. The level of motorization here, however, was rather low. As regards the number of registered motor vehicles in proportion to the size of the population, Czechoslovakia ranked alongside countries such as poor Bulgaria. Even so, the range of vehicles on offer here was very varied. An interesting make on our market was Douglas — one of the most popular motorcycles in the whole of the British Empire. It was donated by the painter Kamil Lhoták.

výrobce/producer: Douglas Motorcycles Ltd., Bristol, Velká Británie/
Great Britain

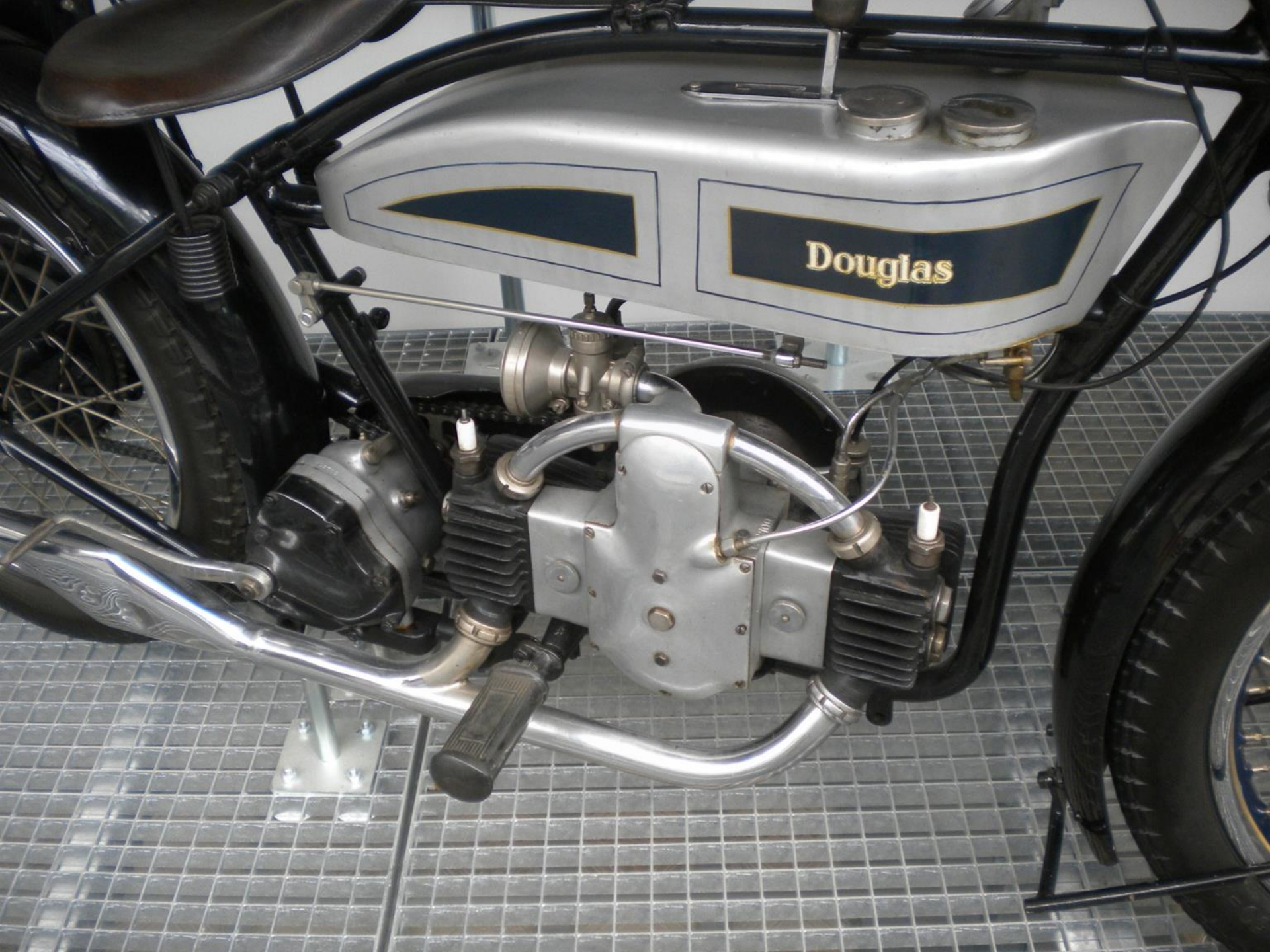
objem/capacity: 350 cm³

výkon/output: 6,6 kW (9 koní/9 hp)

max. rychlost/max. speed: 80 km/h

hmotnost/weight: 97 kg





Douglas

Ner-A-Car 1924

Ve 20. letech 20. století se v Československu prodávaly motocykly snad všech světových značek. Někdy se prodalo pouze několik kusů, jindy to bylo i několik tisíc. Jedním ze strojů, který u nás i ve světě zaznamenal pouze krátkodobý úspěch, byl skútr Ner-A-Car. Vozidlo bylo snadno ovladatelné, určené i pro méně zkušené jezdce, kteří se při jízdě nechtěli ušpinit. Na skútru bylo možné jezdit v běžném oblečení, dokonce i v sukni.

In the 1920s, motorcycles of nearly all world makes were sold in Czechoslovakia. Sometimes only a few were sold, in other cases several thousand. One of the machines which met with success here, and also for a while worldwide, was the Ner-A-Car scooter. The vehicle was easy to control and also designed for less experienced riders who did not want to get dirty on a journey. It was possible to ride on the scooter in normal clothing and even in a skirt.

výrobce/producer: Ner-A-Car Corporation, Syracuse, USA

objem/capacity: 212 cm³

výkon/output: 2 kW (2,7 koně/2.7 hp)

max. rychlost/max. speed: 56 km/h

hmotnost/weight: 99 kg



BMW 1912
The first BMW motorcycle was the 1912 model, which was a 500cc single-cylinder machine. It was designed by Wilhelm Maybach and was the first BMW motorcycle to feature a four-valve engine. The 1912 model was a significant milestone in BMW's history, as it marked the company's entry into the motorcycle market. The 1912 model was also the first BMW motorcycle to be equipped with a chain drive, which was a major innovation at the time. The 1912 model was a success, and it paved the way for BMW's future success in the motorcycle industry.

MAG 500
1912

Saturn 500 OHV
1912

Harley Davidson model J

1928

Vedle motocyklů Indian patřily ve 20. letech 20. století k nejoblíbenějším u nás také stroje odvěkého rivala této značky — motocykly Harley Davidson. V roce 1928 byl nejen vyroben vystavený motocykl, ale také byl založen Harley club Praha. Jeho činnost neustala za německé okupace a ani v časech komunismu po roce 1948. Dnes je nejstarším nepřetržitě fungujícím Harley clubem světa. Daroval Karel Kameník — první předseda Harley klubu Praha.

In addition to Indian motorcycles, machines of the long-term rival of this make — Harley Davidson motorcycles — were also among the most popular here in the 1920s. In 1928, not only was the motorcycle on display produced but also the Harley Club in Prague was set up. Its activity did not cease during the German occupation nor under the Communist regime after 1948. Today it is the oldest continuously functioning Harley club in the world. It was donated by Karel Kameník — the first President of the Prague Harley Club.

výrobce/producer: Harley-Davidson Motorcycle Company, Milwaukee, USA

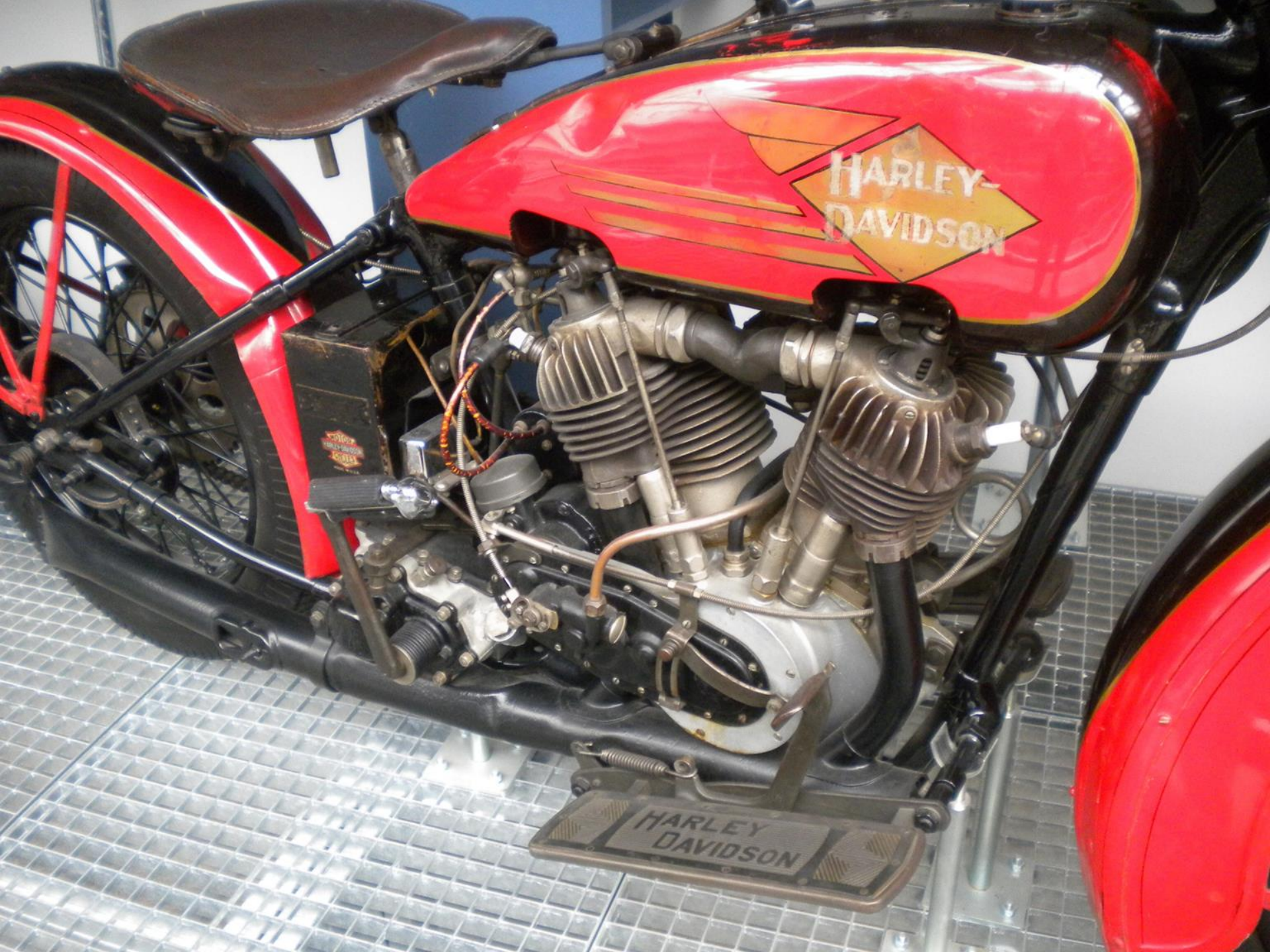
objem/capacity: 989 cm³

výkon/output: 13,2 kW (18 koní/18 hp)

max. rychlost/max. speed: 110 km/h

hmotnost/weight: 162 kg





Indian 1915

V roce 1899 byl český motocykl jedním z nejmodernějších na světě. Bohužel o patnáct let později to již zdaleka nebyla pravda. Za nejdokonalejší motocykl té doby bývá považován americký Indian. Ten již měl dokonalé hnací ústrojí, kde motor přes dvoustupňovou převodovku se spojkou poháněl zadní kolo řetězem. Podvozek tohoto stroje měl navíc obě kola odpérovaná. Indian předběhl většinu světové konkurence o řadu let. Daroval malíř Kamil Lhoták.

In 1899, the Czech motorcycle was one of the most modern in the world. Unfortunately, fifteen years later this was far from true. The Indian from America was regarded as the most sophisticated motorcycle of that time. This now had a very advanced driving gear, where the engine drove the rear wheel by means of a chain through a two-speed gearbox with a clutch. In addition, both wheels on this machine's chassis had spring suspension. The Indian outstripped most of its world competitors over a number of years. It was donated by the painter Kamil Lhoták.

výrobce/producer: Hendee Manufacturing Co., Springfield, USA

objem/capacity: 980 cm³

výkon/output: 5,1 kW (7 koní/7 hp)

max. rychlost/max. speed: 90 km/h

hmotnost/weight: 180 kg









Indian Four 1931

Vrcholem mezi motocykly značky Indian byl mohutný čtyřválec označovaný jako Four. Byl to luxusní a výkonný stroj — sen snad každého motocyklisty. Počátkem 30. let 20. století, tedy v době velké hospodářské krize, si však takovýto luxus mohl dovolit jen málokdo. O kvalitní, ale drahé motocykly Indian u nás přestal být zájem, zákazníci raději kupovali levné stroje, především malé Jawy 175.

The top of the range Indian was a massive four-cylinder one known as the Four. It was a luxury and powerful machine — the dream of nearly every motorcyclist. At the beginning of the 1930s, however, namely at the time of the great economic depression, only a few people could afford such luxury. Interest in these high-quality but expensive Indian motorcycles faded away here, and customers preferred to buy cheap machines, particularly the small Jawa 175s.

výrobce/producer: Indian Motorcycle Co., Springfield, USA

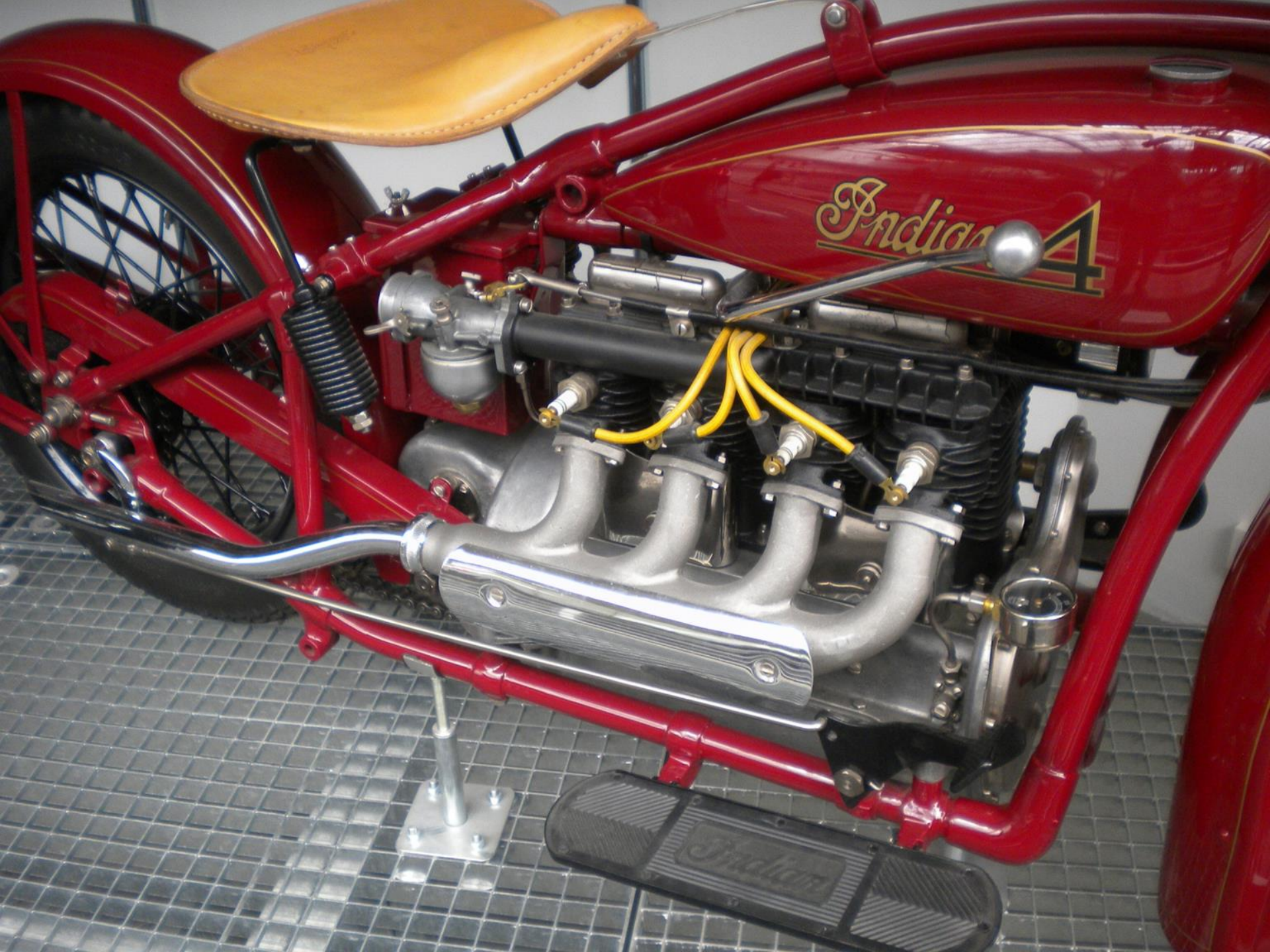
objem/capacity: 1265 cm³

výkon/output: 22,5 kW (30 koní/30 hp)

max. rychlost/max. speed: 121 km/h

hmotnost/weight: 175 kg





Čechie – Böhmerland 600

1930

Za nejdelší motocykl světa bývá označován stroj Böhmerland (pro české zákazníky Čechie), který vyráběl Albin Liebisch. Motocykly Böhmerland se přes svůj neobvyklý vzhled a svérázné jízdní vlastnosti dobře prodávaly. Zájem o ně byl především mezi sudetskými Němci, kterých žilo v předválečném Československu přes tři miliony. A. Liebisch byl jedním z větších domácích výrobců. Zhotovil na 1500 strojů. Daroval Karel Prokůpek z Prahy.

The Böhmerland (the Čechie for Czech customers), which was produced by Albin Liebisch, was labelled the longest motorcycle in the world. Böhmerland motorcycles sold well despite their unusual appearance and idiosyncratic riding qualities. They aroused interest particularly among Sudeten Germans, over three million of whom lived in pre-war Czechoslovakia. A. Liebisch was one of the biggest domestic producers, who produced almost 1500 machines. It was donated by Karel Prokůpek from Prague.

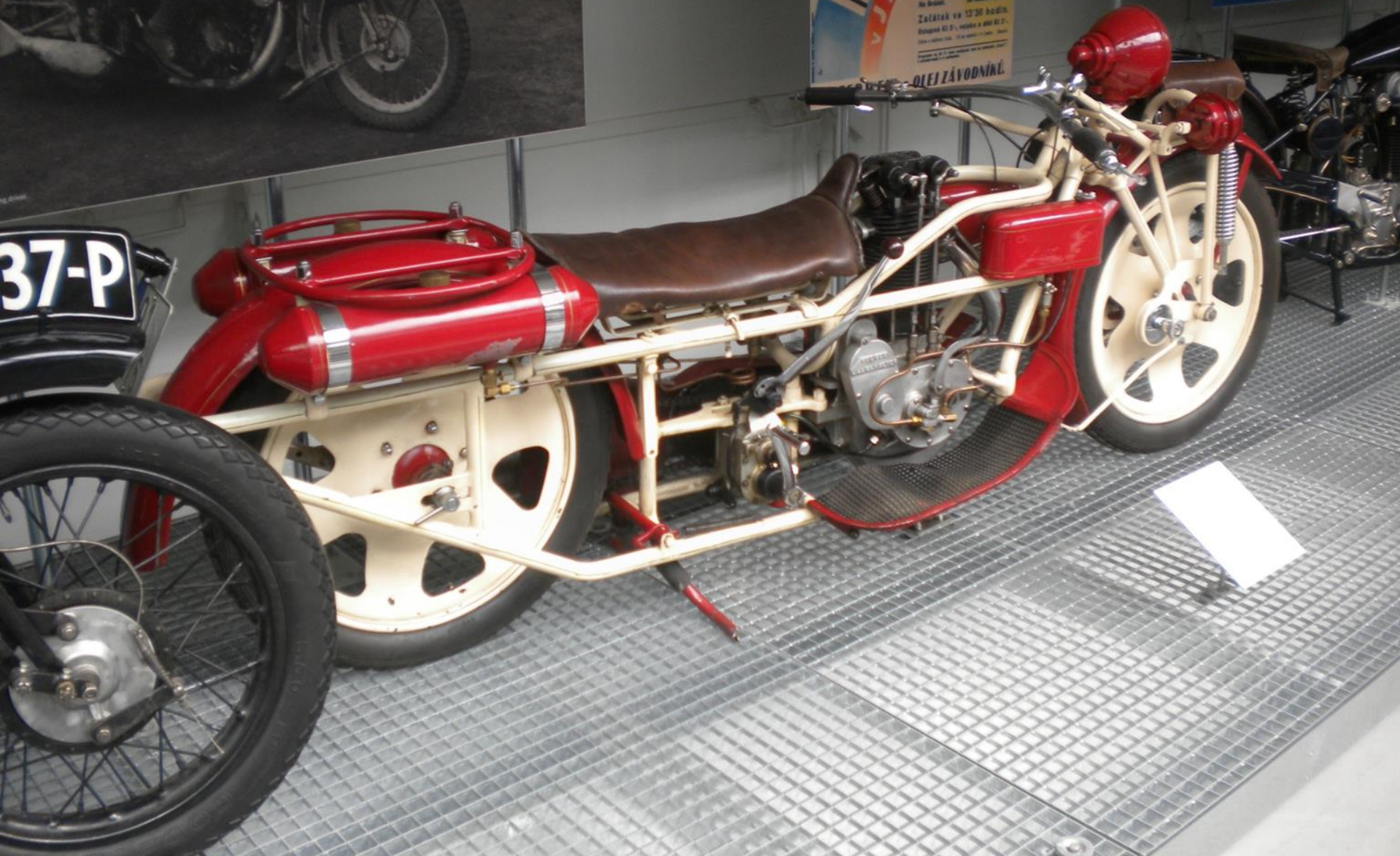
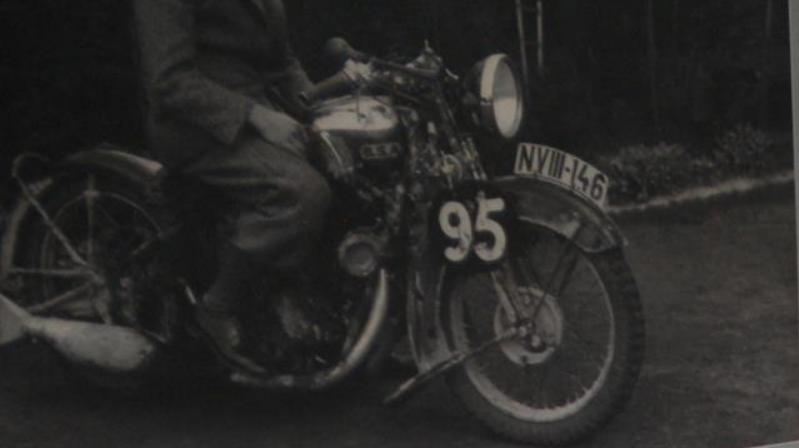
výrobce/producer: Albin Liebisch, Krásná Lípa, Československo/Czechoslovakia

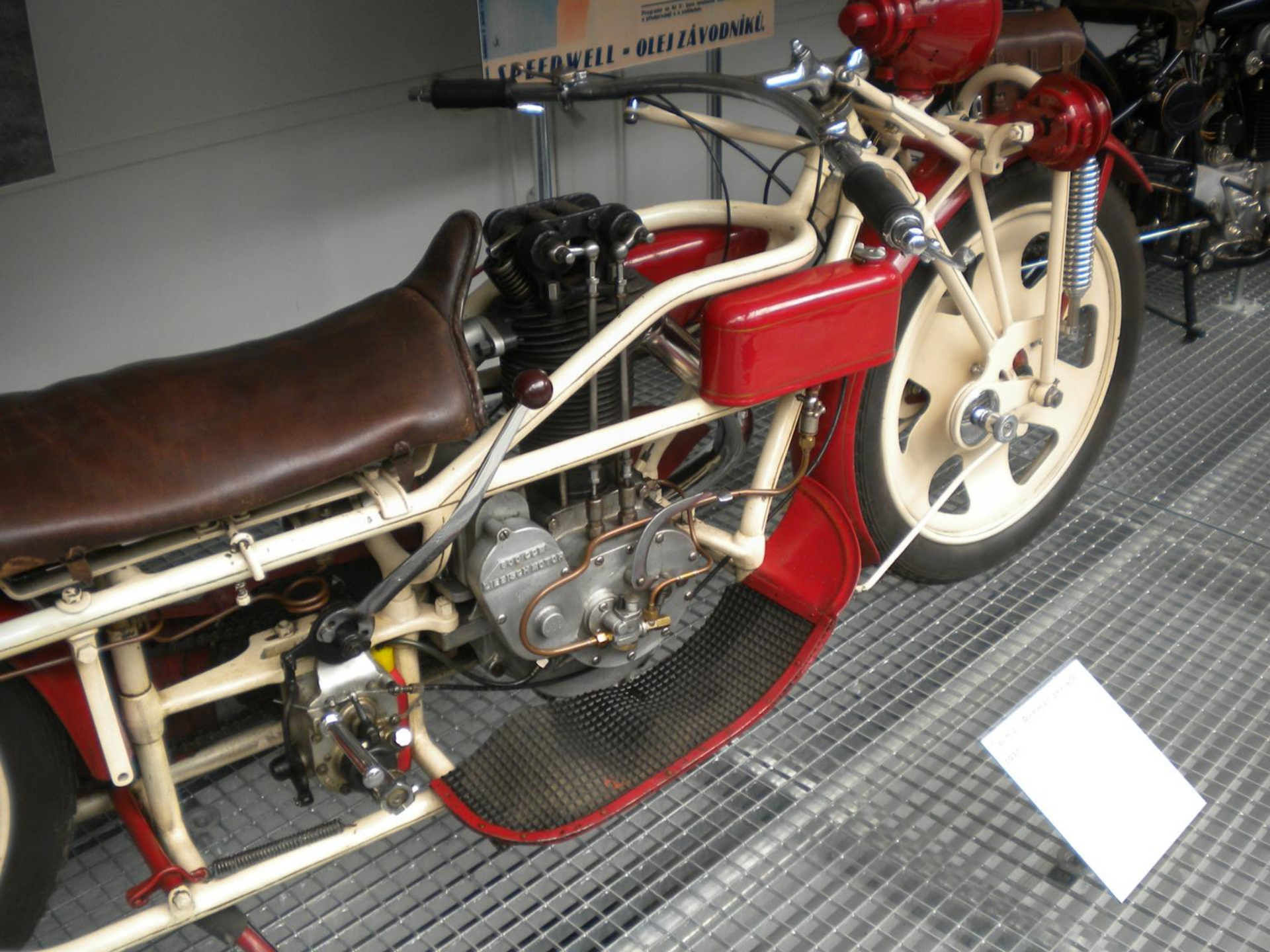
objem/capacity: 600 cm³

výkon/output: 11,8 kW (16 koní/16 hp)

max. rychlost/max. speed: 95 km/h

hmotnost/weight: 180 kg





SPEEDWELL - OLEJ ZÁVODNÍKŮ

JAWA 250, vyrobená v roce 1968

Praga BD 500 1927

Jedním z nemnoha úspěšných československých motocyklů byl na konci 20. let 20. století stroj BD 500. Motocykl pokrokové konstrukce svým uspořádáním motoru (ventilový rozvod DOHC) poněkud předběhl dobu. Když se jeho výrobce spojil s Českomoravskou továrnou na stroje, jejíž součástí byla i naše tehdy vedoucí automobilka Praga, získaly motocykly, nově označované jako Praga BD 500, zázemí jednoho z největších koncernů střední Evropy.

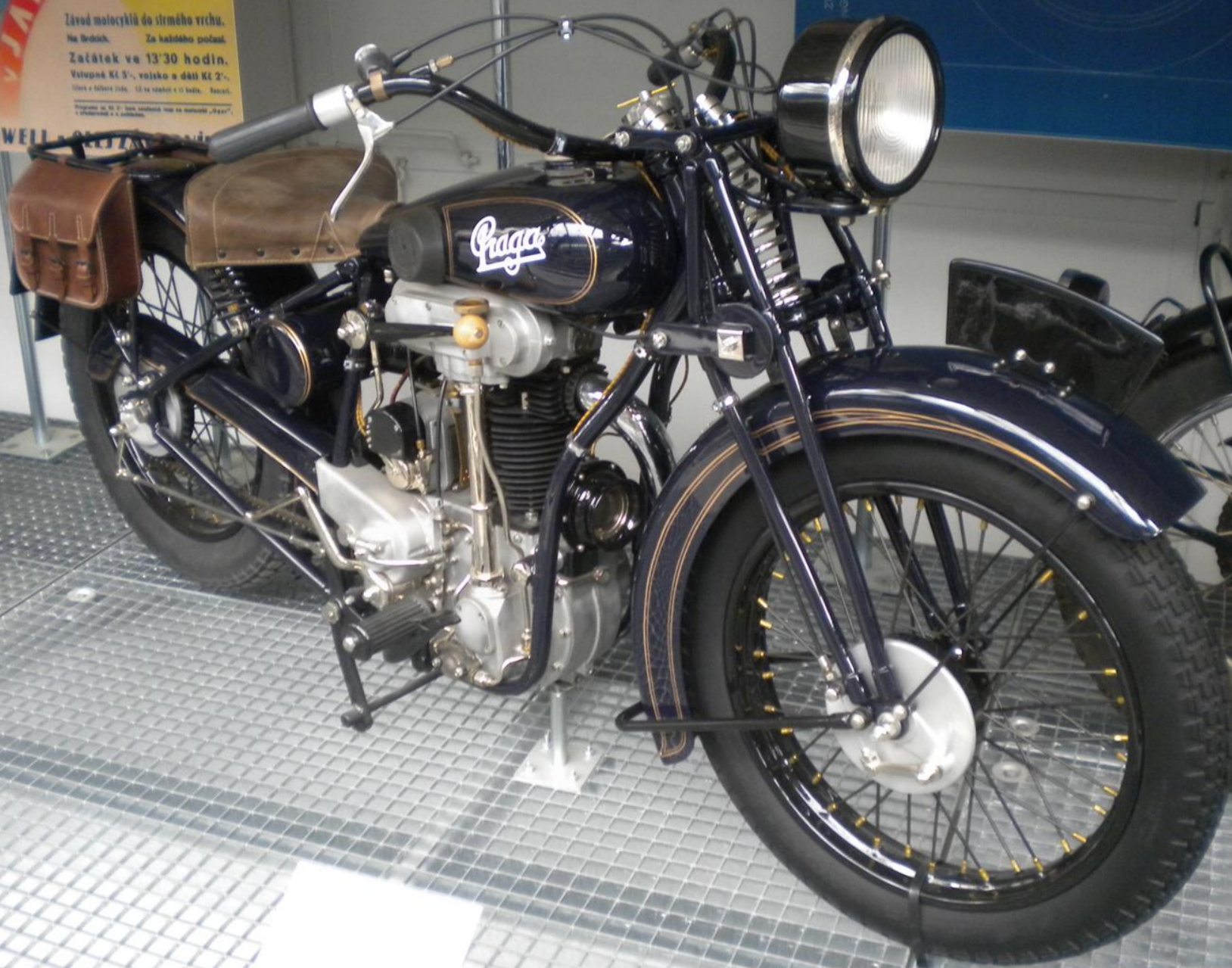
One of the handful of successful Czechoslovak motorcycles at the end of the 1920s was the BD 500 machine. It was a machine of advanced design, which was somewhat ahead of its time in its engine arrangement (DOHC valve arrangement). When the makers of the BD 500 merged with Českomoravská továrna na stroje, who were the owners of Praga automobile plant the newly designated Praga BD 500, thus acquired the backing of one of the biggest concerns in Central Europe.

výrobce/producer: Českomoravská Kolben-Daněk, Praha,
Československo/Prague, Czechoslovakia
objem/capacity: 499 cm³
výkon/output: 11 kW (15 koní/15 hp)
max. rychlost/max. speed: 105 km/h
hmotnost/weight: 170 kg

VIAROMER

Závod motocyklů do širého vrchu.
Na třech. Za každého počít.
Začátek ve 13:30 hodin.
Vstupné Kč 3,-, vojsko a děti Kč 2,-.
Jízda a občerstvení. Úč. se vrací s 10 bodů. Sazba.
Programy ze 10. 2. 1935. Motocyklů ze dne 10. 2. 1935.
v ústředí a v zastávkách.

SPEEDWELL



Jawa 500 OHV 1931

Zbrojovka Ing. F. Janeček, která dodávala zbraně československé armádě, hledala po ukončení armádních zakázek koncem 20. let 20. století náhradní výrobní program. Volba padla na licenční výrobu motocyklů německé značky Wanderer. Nový výrobek dostal pojmenování po prvních písmenech jmen Janeček a Wanderer, tj. JAWA. Toto označení se mělo později stát mezinárodním synonymem pro československý motocykl. První model nové značky Jawa 500 OHV, přezdívaný Rumpál, však ještě příliš úspěšný nebyl. Daroval Jan Brožek z Třešti.

The Ing. F. Janeček Arms Factory, which supplied weapons to the Czech armed forces, looked for an alternative production programme after contracts from the armed forces came to an end in the late 1920s. The choice fell on production under licence of motorcycles of the German make Wanderer. This new product got its name from the first letters of the surnames Janeček and Wanderer, ie Jawa. A name which later was to become internationally synonymous with Czechoslovak motorcycles. The first model under this new Jawa name was the 500 OHV, nicknamed Rumpál (Rattler), but it was not yet very successful. It was donated by Jan Brožek from Třešť.

výrobce/producer: Zbrojovka Ing. F. Janeček, Praha, Československo/
Prague, Czechoslovakia

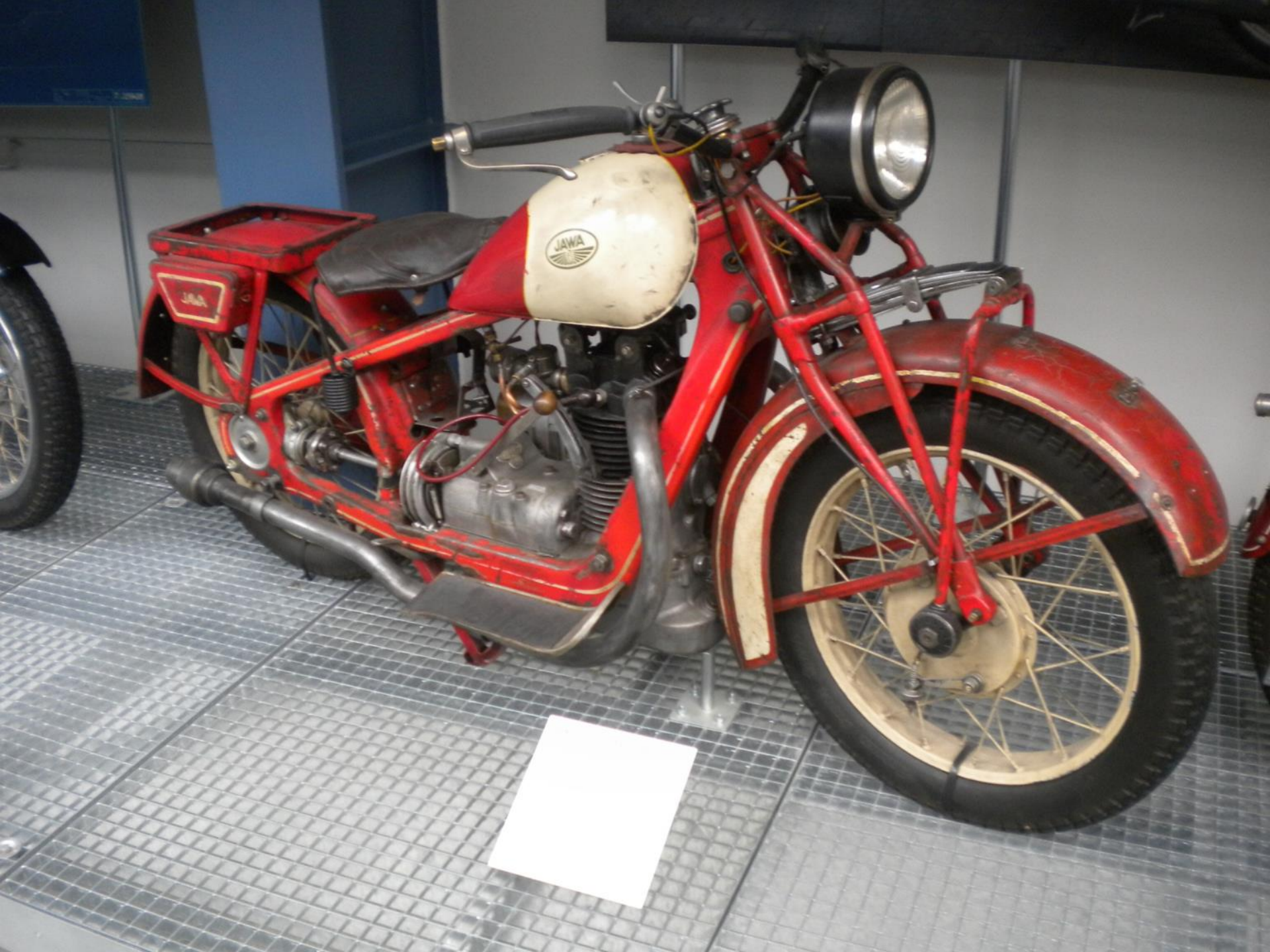
objem/capacity: 499 cm³

výkon/output: 13,2 kW (18 koní/18 hp)

max. rychlost/max. speed: 100 km/h

hmotnost/weight: 175 kg







Jawa 350 DOHC 1939

Zbrojovka Ing. F. Janeček vždy kladla velký důraz na motocyklový sport. Účastnila se jako téměř jediná československá firma řady mezinárodních motocyklových soutěží silničních a plochodrážních závodů. Vystavený motocykl je jedním z posledních silničních závodních speciálů, vyrobených těsně před začátkem 2. světové války. Záslouhou značky Jawa se naše motocykly vrátily na závody mezinárodního významu.

The Ing. F. Janeček Arms Factory always placed great emphasis on motorcycle sport. It took part as almost the only one of Czechoslovak firms in a number of international motorcycle competitions road and speedway races. The motorcycle on display is one of the last road racing specials, produced just before the beginning of World War Two. Thanks to the Jawa make, our motorcycles returned to races of international importance.

výrobce/producer: Zbrojovka Ing. F. Janeček, Praha, Československo/
Prague, Czechoslovakia

objem/capacity: 350 cm³

výkon/output: 34,6 kW (47 koní/47 hp)

max. rychlost/max. speed: 180 km/h

hmotnost/weight: 130 kg



ČZ 175 Speciál 1937

Prvním skutečným motocyklem značky ČZ byl model 175 vyráběný od roku 1935, po něm přišly dvě různé dvěšřestadesátky, půllitr a těsně před vypuknutím války ještě třístapadesátka. Co rok, to nový model motocyklu. Nejoblíbenější Čezety, modelu 175, se prodalo téměř 22 tisíc kusů. Nebylo to však na úkor prodeje konkurenčních Jaw, motocyklový trh se totiž koncem 30. let 20. století zásluhou obou podniků probudil a naši výrobci sotva stačili dodávat.

The first real motorcycle of the ČZ make was a 175 model produced from 1935. After it came two different two-fifties, a half-litre and shortly before the outbreak of war also a three-fifty. Every year there was a new motorcycle model. Nearly 22,000 of the most popular ČZ, the 175 model, were sold. This was not, however, to the detriment of sale of the competing Jawas, for the motorcycle market had come to life at the end of the 1930s thanks to both companies and were hard pressed to meet the demand our consumers.

výrobce/producer: Česká zbrojovka, a. s., Strakonice, Československo/
Czechoslovakia

objem/capacity: 172,5 cm³

výkon/output: 4,8 kW (6,5 koně/6.5 hp)

max. rychlost/max. speed: 80 km/h

hmotnost/weight: 95 kg



BMW R 11 1932

Dne 15. března 1939 okupovala německá armáda to, co zbylo z naší země zmrzačené Mnichovskou dohodou. Podstatnou součást okupačních vojsk tvořily motocyklistické jednotky vybavené především stroji BMW se sajdkárem. Po válce zanechala německá armáda na našem území velké množství těchto motocyklů. Spolehlivé a trvanlivé stroje BMW u nás následně sloužily dlouhá desetiletí.

On 15 March 1939, the German army occupied what was left of our country crippled by the Munich agreement. A substantial part of the occupying troops consisted of motorcycle units equipped with mainly BMW machines with a sidecar. After the war the German army left a large number of these motorcycles in our country. Reliable and durable BMW machines were then in service here for many decades.

výrobce/producer: Bayerische Motoren Werke AG, Mnichov, Německo/
Munich, Germany
objem/capacity: 745 cm³
výkon/output: 13,2 kW (18 koní/18 hp)
max. rychlost/max. speed: 100 km/h
hmotnost/weight: 260 kg



symbol mláde

874-P

WH-968735

Jawa 500 DT 1945

Řada občanů Československa se nesmířila s německou okupací. Pracovníci Zbrojovky Ing. F. Janeček sabotovali válečné úsilí okupantů tím, že vedle výroby vojenského materiálu připravovali nové motocykly a automobily pro poválečná léta. V tajné vývojové dílně vznikly také nové závodní motocykly značky Jawa. Práce na závodních strojích vedl za války Vincenc Sklenář. Jedním z motocyklů, které pod jeho vedením vznikly, je vystavený plochodrážní speciál.

Many citizens of Czechoslovakia did not resign themselves to the German occupation. Employees of the Ing. F. Janeček Arms Factory sabotaged the wartime efforts of the occupiers in that alongside production of military material they developed new motorcycles and cars for the post-war years. In a secret development workshop, new racing motorcycles of the Jawa make were created as well. Development of racing machines was headed during the war by Vincenc Sklenář. The speedway special on display is one of the motorcycles which were created under his leadership.

výrobce/producer: Zbrojovka Ing. F. Janeček, Praha, Československo/Prague, Czechoslovakia

objem/capacity: 499 cm³

výkon/output: 36,7 kW (50 koní/50 hp)

max. rychlost nezjištěna/max. speed unknown

hmotnost/weight: cca 110 kg



Jawa 50 – 550 Pionýr

1958

Od roku 1955 byl nejmenším motocyklem naší výroby stroj Jawa 50 typ 550 Pionýr. Zkonstruován byl v pražské Jawě, ale vyráběl se na Slovensku. Postupně vzniklo několik set tisíc těchto malých motocyklů. Jejich výroba byla ukončena počátkem 80. let. Pionýr byl pro několik generací našich motocyklistů prvním strojem, se kterým přišli do styku. Je to malý motocykl s velkými zásluhami.

From 1955 the smallest motorcycle produced here was the Jawa 50 type 550 Pionýr (Pioneer). It was designed by Jawa in Prague, but produced in Slovakia. Over time several hundred thousand of these small motorcycles were made. Production was discontinued at the beginning of the 1980s. The Pioneer was for several generations of our motorcyclists the first machine they encountered. It is a small motorcycle with many merits.

výrobce/producer: Považské Strojarne, n. p., Povážská Bystrica, Československo/
Czechoslovakia

objem/capacity: 49,9 cm³

výkon/output: 1,18 kW (2,2 koně/2.2 hp)

max. rychlost/max. speed: 50 km/h

hmotnost/weight: 54 kg



Honda 500B
1978

Čezeta 501 1959

Skútr se na naše silnice vrátil ve druhé polovině 50. let 20. století. Nyní to již bylo vozidlo konstruované s maximálním důrazem na praktičnost a pohodlí, určené ke každodennímu provozu. Po nástupu skútrů se mnohým zdálo, že klasický motocykl má odzvoněno. Vývoj ukázal, že motocykl budoucnost má. Z dopravního prostředku se však proměnil na prostředek zábavy a trávení volného času. Skútry Čezeta přestaly být vyráběny v roce 1964.

The scooter returned to our roads in the second half of the 1950s. It was now a vehicle designed with maximum emphasis on practicality and comfort, intended for everyday use. After the arrival of the scooter it seemed to many that the bell was tolling for the traditional motorcycle. However, development showed that the motorcycle did have a future. But it changed from being a means of transport to being a means for recreation and spending free time. The production of Čezeta scooters was discontinued in 1964.

výrobce/producer: České závody motocyklové, n. p., Strakonice,
Československo/Czechoslovakia
objem/capacity: 171,1 cm³
výkon/output: 5,9 kW (8 koní/8 hp)
max. rychlost/max. speed: 80 km/h
hmotnost/weight: 130 kg



Jawa 350 – 673 1967

Za královskou disciplínu motocyklového sportu bývají považovány silniční motocyklové závody. Náš nejslavnější jezdec František Šťastný vybojoval na mistrovství světa v roce 1961 druhé místo. Hodně blízko k titulu mistra světa měla Jawa i v roce 1969. Bohužel slavný anglický závodník Bill Ivy se na nové čtyřválcové Jawě zabil. Závodní Jawa typ 673 byla nejrychlejším strojem mistrovství světa 1969. Podobné úrovně již Jawa nikdy nedosáhla.

Road motorcycle races were regarded as the supreme discipline of motorcycle sport. Our most famous rider, František Šťastný, won second place in the world championship in 1961. Jawa was similarly close to a world championship title in 1969. Unfortunately the famous English racing rider Bill Ivy was killed on a new four-cylinder Jawa. The 673 racing Jawa was the fastest machine in the 1969 world championship. Since then Jawa has never reached a similar standard.

výrobce/producer: VVZ Jawa Strašnice, n. p., Československo/Czechoslovakia
objem/capacity: 342 cm³
výkon/output: 58,8 kW (80 koní/80 hp)
max. rychlost/max. speed: 267 km/h
hmotnost/weight: 138 kg



Oger 350 - 12

Jawa 500 - 870

Jawa 500 - 880

JAWA



ČZ 420 – 860 1972

Vrcholem vývoje silničních závodních motocyklů značky ČZ byl typ 860. Stejně jako v případě Jawy šlo o čtyřválec, na rozdíl od dvoudobé Jawy však měla Čezeta čtyřdobý motor. Čtyřválec ČZ se bohužel v závodech mistrovství světa příliš neprosadil. V roce 1972 bylo podniku ČZM Strakonice nařízeno ukončit účast v silničních motocyklových závodech a čtyřválcové závodní stroje světové úrovně putovaly do muzea.

The peak of development of road racing motorcycles of the ČZ make was the type 860. As in the case of Jawa, this was a four-cylinder one, but in contrast to the two-stroke Jawa the ČZ had a four-stroke engine. The four-cylinder ČZ did not unfortunately win much recognition in world championship races. In 1972, ČZM Strakonice was ordered to terminate participation in road motorcycle races and four-stroke racing machines of world class went to a museum.

výrobce/producer: České závody motocyklové, Strakonice, Československo/
Czechoslovakia

objem/capacity: 418 cm³

výkon: 53,7 kW (73 koní/73 hp)

max. rychlost/max. speed: 260 km/h

hmotnost/weight: 142 kg





Babeta 28 1973

Generální tajemník UV KSČ a prezident republiky Antonín Novotný počátkem 60. let 20. století prohlásil: „Do socialismu přeci nepojedeme na motocyklu!“ Československo, jeden z největších výrobců motocyklů světa, začalo od té doby omezovat investice do tohoto „neperspektivního“ oboru. Přesto se výroba udržela. Mezi úspěšné motocykly patřily mopedy Babeta vyráběné na Slovensku. Šlo o typické levné užitkové stroje s minimálními nároky na údržbu. Darovaly Povážské strojárňe, n. p.

The general secretary of the Central Committee of the Czechoslovak Communist Party and President of the Republic, Antonín Novotný, proclaimed at the beginning of the 1960s: "We are not going to reach socialism on motorcycles!" Czechoslovakia, one of the biggest producers of motorcycles in the world, began from that time to restrict investment in this "unpromising" sector. Even so, production kept going. One of the most successful motorcycles was the Babeta moped produced in Slovakia. This was a typical light utility machine with minimal demands on maintenance. This was donated by Povážské strojárňe, n. p.

výrobce/producer: Povážské strojárňe, n. p., Povážská Bystrica,
Československo/ Czechoslovakia
objem/capacity: 49 cm³
výkon/output: 1,8 kW (2,2 koně/2.2 hp)
max. rychlost/max. speed: 50 km/h
hmotnost/weight: 60 kg



Babel 28 1977

The Babel 28 is a classic Dutch-style bicycle, known for its simplicity and reliability. It features a yellow frame, white fenders, and a black seat. The bike is equipped with a rear rack and a kickstand. The 28-inch wheels are fitted with spoked rims and black tires. The handlebars are equipped with black grips and a headlight. The Babel 28 is a popular choice for commuters and casual riders.

Vodicí motocykl pro cyklistické závody kolem 1910

V minulosti byly velmi oblíbeným sportem cyklistické závody za motorovými vodiči. Jezdec na vodicím motocyklu, sedící ve vzpřímené poloze, rozrážel vzduch a umožňoval tak cyklistovi jedoucímu v jeho těsném závěsu dosahovat dlouhodobě rychlosti až 100 km/h. Vodicí motocykly byly individuálně stavěné stroje. Typickým představitelem je vystavený kus s mohutným čtyřdobým motorem, který navíc nemá převodovku ani pérování. Daroval Augustin Vondřich z Prahy.

Pace motorcycle for cycle races, around 1910

In the past, cycle races following motorized pacers were a very popular sport. The pace motorcycle rider, sitting in upright position, parted the air and so enabled the cyclist riding closely behind to reach speeds of up 100 km/h for a lengthy period. Pace motorcycles were individually built machines. The one on display is a typical representative with a massive four-stroke engine, which does not even have a gearbox or suspension. It was donated by Augustin Vondřich from Prague.

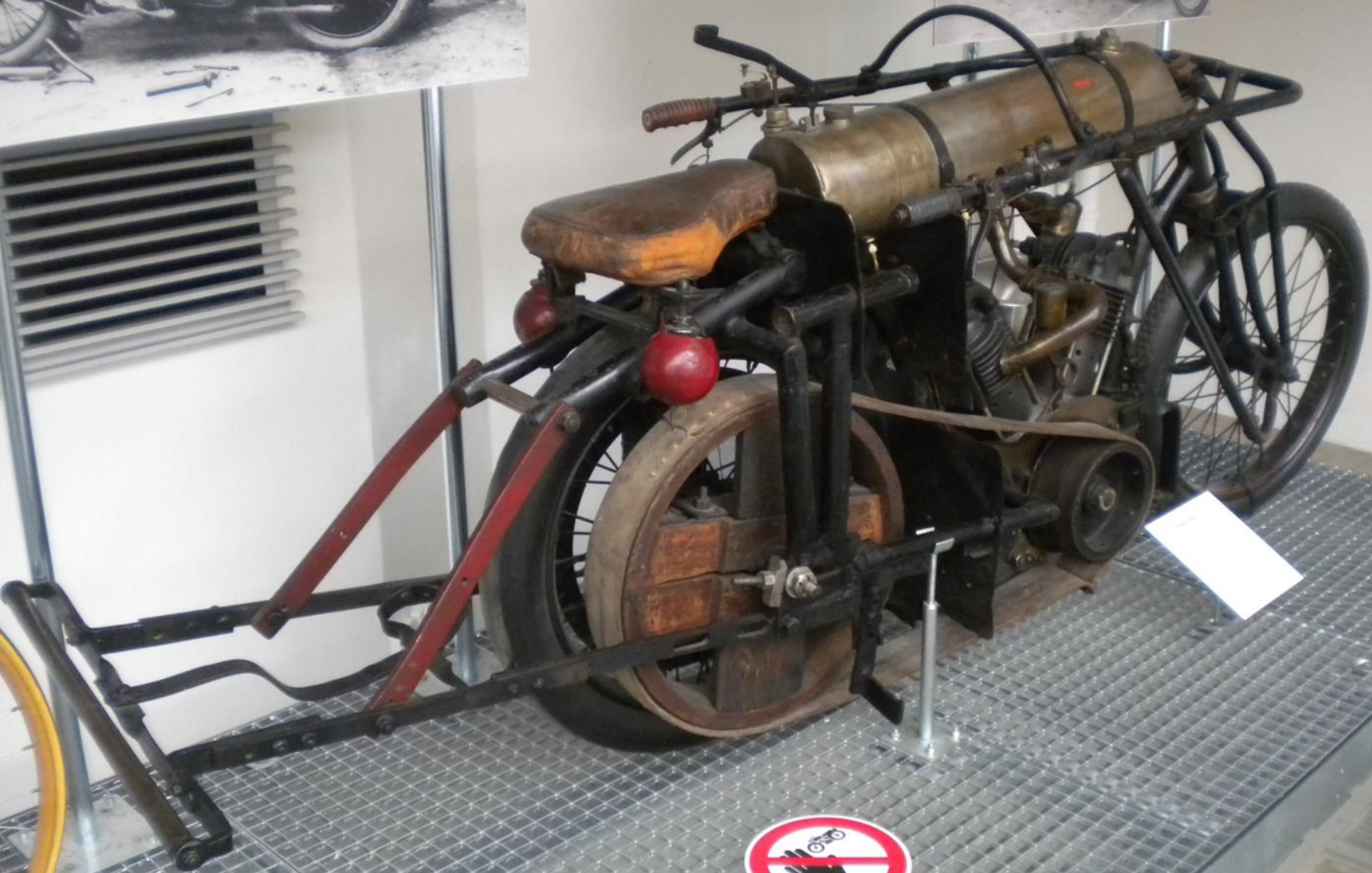
výrobce nezjištěn/producer unknown

objem/capacity: 2300 cm³

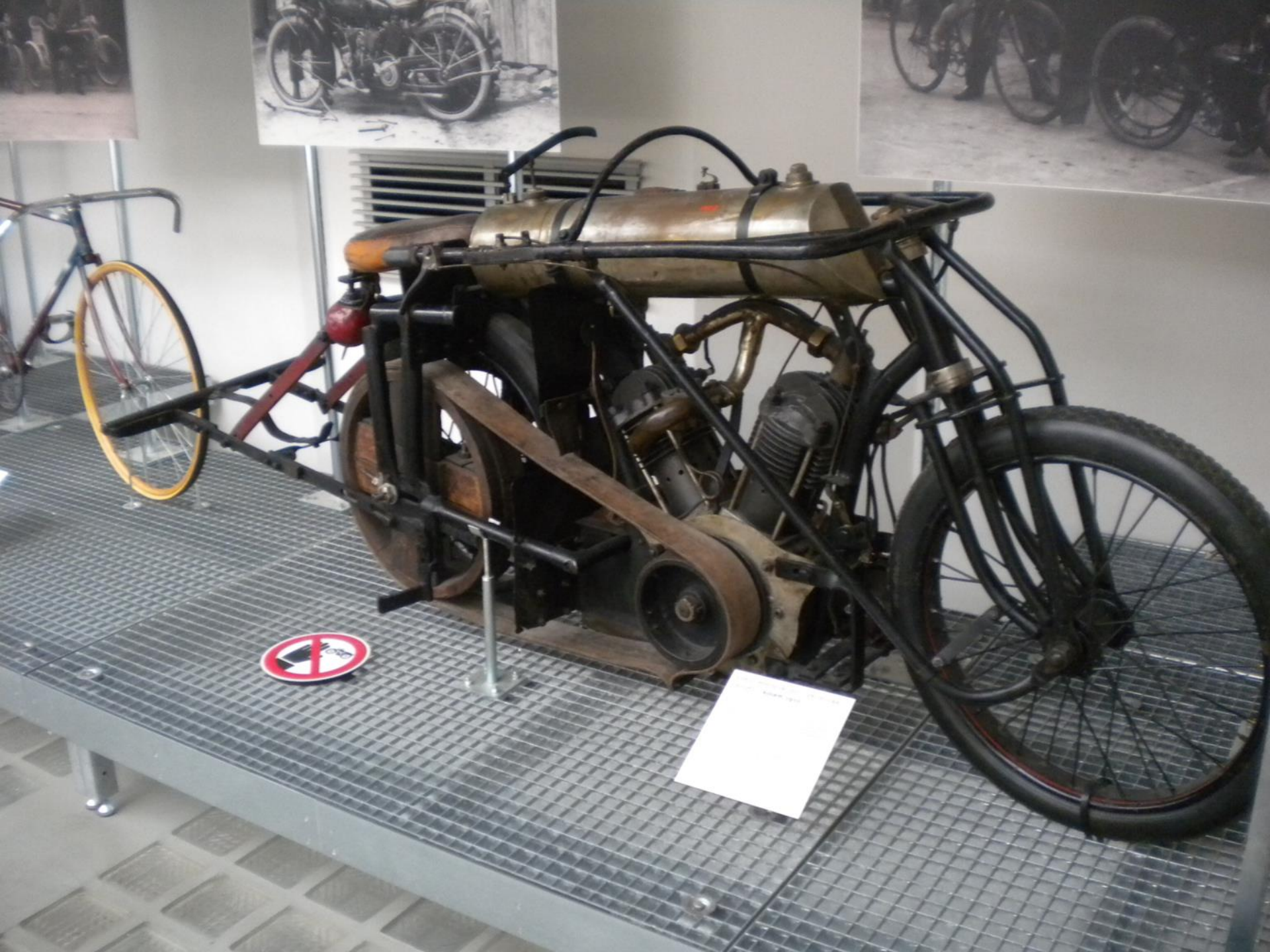
výkon/output: 11 kW (15 koní/15 hp)

max. rychlost/max. speed: 105 km/h

hmotnost/weight: 205 kg







1910s
1910s
1910s







Vége