

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



2. rész

AUTOMOBILOK

A központi épület nagy csarnokában, a földszinten, és emelvényeken található az állandó automobil gyűjtemény.

Ebből mutatunk be látogatásra bízató 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





Tatra 11 1925

The Kopřivnice factory, producing cars from 1919 under the new Tatra marque, was first and foremost a producer of railway wagons until the early 1920s. It produced only a few dozen cars each year. There was a change in 1923, when a new car plant was set up in Kopřivnice and a small car, the Tatra 11, was put on the market. With its unusual design with an air-cooled engine, steel tube forming a backbone frame and with rear swing half-axles, this car ensured its producer a place in world automobile history textbooks and became the basis for the design solution of the great majority of other types of passenger and also utility Tatra vehicles. The first owner of the car on display was Ella Sternbergová from the chateau of Jemniště.

Passenger car with an air-cooled four-stroke horizontally opposed twin-cylinder OHV engine placed length-wise above the front axle and with rear-wheel drive. Engine capacity 1056 cc, output 12 bhp, maximum speed 70 km/h. Producer: Kopřivnická vozovka, a. s., Kopřivnice, Czechoslovakia



NAFTASPOL

KÜBÖK
ZAKAZAB

NAFTASPOL

KÜBÖK
ZAKAZAB

MOTOCYCLE 1





**Laurin & Klement
105
1924.**

Laurin & Klement 105
1924

Represents the first car with a four-cylinder engine. The car was designed by the company's chief designer, Klement, who was also the chief engineer. The car was built in the factory in Brno, Czech Republic. The car was built in the factory in Brno, Czech Republic. The car was built in the factory in Brno, Czech Republic.

Benz 16/40 HP

1914

Počátkem roku 1914 si automobil koupil i pán na zámku Orlík, kníže Karel V. Schwarzenberg. Chassis mu dodala mannheimská automobilka Benz, karoserii postavila jedna z nejrenomovanějších domácích karosáren, plzeňská firma Brožík. Byl to krásný a výkonný automobil, mladý kníže ho však dlouho neužíval. Stal se jednou z prvních obětí světové války, na jejímž konci byl rozpad rakousko-uherské monarchie a vznik Československa. Okamžitě po mobilizaci narukoval i se svým vozem do armády a v září 1914 zemřel na srbské frontě na úplavici. Po jeho smrti byl automobil pietně uchováván na Orlíku až do převzetí moci v zemi komunisty, kdy byl rodině zabaven veškerý majetek a vůz předán do sbírek NTM. Po roce 1990 jeho vnuk Karel VII. Schwarzenberg přes nezpochybnitelný nárok na jeho vrácení ponechal vůz v majetku muzea.

Osobní automobil s kapalinou chlazeným čtyřdobým čtyřválcovým motorem SV umístěným podél za přední nápravou a s pohonem zadních kol. Zdvihový objem 3969 cm³, výkon 29,4 kW (40 koní), maximální rychlost 80 km/h. Výrobce: Benz & Cie., Rheinische Automobil und Motoren Fabrik A.G., Mannheim, Německo (chassis) a Carrosserie V. Brožík Syn, Plzeň, Čechy (karoserie)

In early 1914, an automobile was also purchased by the owner of Orlík Castle, Prince Karel Schwarzenberg V. The chassis was supplied by the Benz car plant in Mannheim and the body was built by one of the most renowned domestic coachbuilders, the Pilsen firm of Brožík. It was a beautiful and powerful car, but the young Prince did not enjoy it for long. He became one of the first victims of the World War, which ended with the collapse of the Austro-Hungarian monarchy and the creation of Czechoslovakia. Immediately after mobilization, he was called up and took his car with him; he died of dysentery in 1914 on the Serbian front. After his death, the car was kept at Orlík out of reverence until the Communist takeover, when all the family's property was confiscated and the car handed to the National Technical Museum collection. After 1990, his grandson, Karel Schwarzenberg VII, despite his indisputable right to its restitution, left the car in the museum's possession.

Passenger car with a water-cooled four-stroke four-cylinder SV engine placed length-wise behind the front axle and with rear-wheel drive. Engine capacity 3969 cc, output 40 bhp, maximum speed 80 km/h. Producer: Benz & Cie., Rheinische Automobil und Motoren Fabrik A.G., Mannheim, Germany (chassis) and Carrosserie V. Brožík Syn, Pilsen, Bohemia (body)



Bentley 4 1/2 Litre 1914



1922-1925



Laurin & Klement RK/M

1913/1921

Mladoboleslavská továrna Laurin & Klement, vyrábějící automobily od roku 1906, se v několika následujících letech rychle stala jednou z nejvýznamnějších automobilek v monarchii. Své nákladní a osobní vozy, které vyráběla ve všech kategoriích a velmi širokém výběru mnoha typů, s velkým úspěchem prodávala i do zahraničí. Automobil Laurin & Klement RK/M ze sbírek NTM si v roce 1913 koupil legendární automobilový závodník hrabě Alexander Kolowrat. Vůz měl původně šoupátkový pětilitrový motor typu RK, který byl na Kolowratovu objednávku v roce 1921 v továrně vyměněn za speciální závodní motor typu M s rozvodem OHV, vyrobený pouze ve dvou kusech. V první polovině 20. let pak sklízел tento inovovaný automobil s Františkem Svobodou za volantem četné úspěchy na domácích závodních tratích.

Cestovní a sportovní automobil s kapalinou chlazeným čtyřdobým čtyřválcovým motorem OHV umístěným podél za přední nápravou a s pohonem zadních kol. Zdvihový objem 4713 cm³, výkon nezjištěn, maximální rychlost 125 km/h. Výrobce: Laurin & Klement, a. s., Mladá Boleslav, Čechy

The Laurin & Klement Mladá Boleslav car plant, producing cars from 1906, rapidly became one of the most important car makers in the monarchy over the next few years. Its commercial and passenger vehicles, which it produced in all categories and with a very wide range of many types, were sold with great success abroad too. This Laurin & Klement RK/M car, part of the National Technical Museum collection, was bought in 1913 by the legendary car racing driver Count Alexander Kolowrat. The car originally had a five-litre sleeve-valve engine of the RK type, which Kolowrat ordered to be replaced in the factory in 1921 by a special M type racing engine with overhead valves, of which only two were made. In the first half of the twenties, this redesigned car garnered numerous successes with František Svoboda behind the wheel in domestic sports and racing events.

Touring and sports car with a water-cooled four-stroke four-cylinder OHV engine placed length-wise behind the front axle and with rear-wheel drive. Engine capacity 4713 cc, output unknown, maximum speed 125 km/h. Producer: Laurin & Klement a. s., Mladá Boleslav, Bohemia



1910 Ford Model T
The Ford Model T was the first car mass-produced in America. It was a simple, durable, and affordable vehicle that revolutionized the automobile industry. The Model T was produced from 1908 to 1927, and over 15 million units were sold. It was a four-cylinder, 28-horsepower car with a top speed of 40 mph. The Model T was a significant milestone in the history of the automobile, as it made car ownership accessible to the average person.

Bedelia BD2

1912

Snaha vyrobit levný automobil vedla již v období před 1. světovou válkou ke vzniku cyclecarů — malých konstrukčně levných tří nebo čtyřkolových vozítek, často vybavených motocyklovým motorem. Jejich užité vlastnosti byly mnohdy velmi problematické a v automobilové historii představují slepou uličku. Asi nejslavnějším cyclecarem byla Bedelia, výtvar dvou mladých nadšenců z Paříže, vyrobený v letech 1910 až 1925 ve více než dvou tisících kusech. Do českých zemí bylo Bedelií dovezeno několik a nejslavnější z nich se dochovala ve sbírkách NTM. Měla přezdívku „Splášený kufr“ a zapsala se i do dějin domácího motoristického sportu. V dubnu 1914 s ní Josef Chlad vyhrál kategorii cyclecarů v nejvýznamnějším domácím závodě do vrchu Zbraslav–Jíloviště.

Cyclecar se vzduchem chlazeným čtyřdobým vidlicovým dvouválcovým motorem umístěným napříč za přední nápravou a s pohonem zadních kol. Zdvihový objem 1005 cm³, výkon 5,9 kW (8 koní), maximální rychlost 80 km/h. Výrobce: R. Bourbeau & H. Devaux, Paříž, Francie

The endeavour to produce a cheap car had already led in the period before the First World War to the arrival of cyclecars — small cheap three or four-wheel minicars, often fitted with a motor-cycle engine. Their utility features were often very problematic and they represent a blind alley in automobile history. Probably the most famous cyclecar was the Bedelia, designed by two young enthusiasts in Paris, more than two thousand of which were produced between 1910 and 1925. A number of Bedelias were imported into the Czech Lands and the most renowned of these is preserved in the National Technical Museum collection. It had the nickname “Runaway Suitcase” and is also recorded in the annals of domestic motor sport. With this car, in April 1914 Josef Chlad won the cyclecar category in the most important domestic hill climb race, the Zbraslav–Jíloviště.

Cyclecar with an air-cooled four-stroke vee twin-cylinder engine placed cross-wise behind the front axle and with rear-wheel drive. Engine capacity 1005 cc, output 8 bhp, maximum speed 80 km/h. Producer: R. Bourbeau & H. Devaux, Paris, France



1920 1923



Audi 10/26 HP 1911

Českou automobilovou historií nevytvářely pouze vozy domácí produkce, významné místo v ní vždy měly i dovezené automobily zahraničních výrobců, které v období před 1. světovou válkou na českých silnicích nad domácími výrobky dokonce početně dominovaly. O tom, že automobilisté v českých zemích vybírali prozíravě, svědčí i další „nej“ ze sbírky NTM — nejstarší ve světě existující automobil značky Audi. Vůz se dochoval ve vzácně kompletním a původním stavu. Jeho první majitel, RNDr. Paul Pallme-König ze severočeského Kamenického Šenova, ho totiž na začátku 1. světové války v obavě před zrekvírováním rozebral a uložil na půdu svého domu, kde zůstal po více než čtyřicet let. Automobil byl opětně zkompletován, až když se po smrti svého majitele stal součástí muzejních sbírek.

Osobní automobil s kapalinou chlazeným čtyřdobým čtyřválcovým motorem IOE umístěným podél za přední nápravou a s pohonem zadních kol. Zdvihový objem 2612 cm³, jmenovitý výkon 19,1 kW (26 koní), maximální rychlost 70 km/h. Výrobce: Audi Automobil-Werke G.m.b.H., Zwickau, Sasko, Německo

Czech automobile history was not created only by cars made in this country; imported cars of foreign producers, which in the period before the First World War outnumbered locally produced cars on Czech roads, also played a significant role. The fact that motorists in the Czech Lands chose shrewdly can also be seen from another of the finest exhibits in the National Technical Museum collection — the oldest Audi in existence in the world. This car has been preserved in an unusually complete and original condition. Its first owner, RNDr. Paul Pallme-König from Kamenický Šenov in North Bohemia, dismantled it at the beginning of the First World War in fear of its being requisitioned and stored it in the attic of his house, where it remained for more than forty years. The car was reassembled when, after the death of its owner, it became part of the museum collection.

Passenger car with a water-cooled four-stroke four-cylinder IOE engine placed length-wise behind the front axle and with rear-wheel drive. Engine capacity 2612 cc, nominal output 26 hp, maximum speed 70 km/h. Producer: Audi Automobil-Werke G.m.b.H., Zwickau, Saxony, Germany



Bedelia BD2

Bedelia BD2 is a two-seater open-top car, designed and built by the Bedelia Motor Company in the early 1920s. It is a classic example of the 'bedelia' style, which was popular for its simplicity and reliability. The car is painted in a dark green color with gold-colored accents on the front fenders, headlights, and the running board. The interior is upholstered in tufted leather, and the steering wheel is made of wood. The car is displayed in a museum setting, and a small informational plaque is visible in the foreground.



Bugatti 13 1910

Jednu z nejvýraznějších legend ve světových dějinách automobilu tvoří vozy z továrny Ettore Bugattiho v alsaském Molsheimu. Cestovní automobily Bugatti se vyznačovaly mimořádným výkonem a dynamikou, závodní vozy této značky pak četnými sportovními úspěchy. Nejstarší ve světě dochovaný automobil z Bugattiho molsheimské továrny je od roku 1947 součástí sbírek NTM. Do té doby měl vůz pouze dva majitele. Tím prvním byl kníže Philipp Ernst Hohenlohe-Schillingsfürst z Poděbrad, který ho však vlastnil jen krátce. Druhým byl Robert Patočka z Ústí nad Labem, syn prezidenta Českého klubu automobilistů. V dubnu 1913 Patočka s tímto vozem vítězstvím v kategorii jedenapůllitrů v závodě do vrchu Zbraslav-Jíloviště uvedl značku Bugatti do dějin domácího automobilového sportu.

Osobní automobil s kapalinou chlazeným čtyřdobým čtyřválcovým motorem OHC umístěným podél za přední nápravou a s pohonem zadních kol. Zdvihový objem 1327 cm³, výkon 14,7 kW (20 koní), maximální rychlost 95 km/h. Výrobce: Ettore Bugatti, Molsheim, Alsasko, Německo

One of the most remarkable legends in world automobile history is cars from the Ettore Bugatti plant in Molsheim in Alsace. Bugatti touring cars were noted for their exceptional performance and dynamics, and racing cars of this make were frequent sporting successes. The oldest preserved car in the world from the Bugatti plant in Molsheim has been in the National Technical Museum collection since 1947. Up to that time the car had had only two owners. The first was Prince Philipp Ernst Hohenlohe-Schillingsfürst from Poděbrady, but he owned it for only a short time. The second was Robert Patočka from Ústí nad Labem, son of the president of the Czech Motorists Club. With this car, in April 1913, Patočka entered the Bugatti marque into the annals of domestic motor sport with a victory in the 1.5-litre category in the Zbraslav-Jíloviště hill climb race.

Passenger car with a water-cooled four-stroke four-cylinder OHC engine placed length-wise behind the front axle and with rear-wheel drive. Engine capacity 1327 cc, output 20 bhp, maximum speed 95 km/h. Producer: Ettore Bugatti, Molsheim, Alsace, Germany



Renault AX 1909

Vývoj automobilu byl v prvním desetiletí 20. století překotný. Byl-li na začátku tohoto období dosud nedokonalou a problematicky použitelnou hračkou pro omezený okruh nadšenců, kolem roku 1910 již byl plnohodnotným a poměrně spolehlivým dopravním prostředkem, který nabízel proti tehdy dominující železnici i něco velmi podstatného navíc — nezávislost a svobodu. Automobily přestávaly být vzácností, v Čechách jich bylo k 1. březnu 1910 registrováno už přes tisíc, z toho jen v Praze 323. Jedním z nich byl i malý dvouválcový Renault AX hoteliéra Emanuela Oppela, který se dochoval ve sbírkách NTM.

Osobní automobil s kapalinou chlazeným čtyřdobým dvouválcovým motorem SV umístěným podél za přední nápravou a s pohonem zadních kol. Zdvihový objem 1060 cm³, výkon 5,9 kW (8 koní), maximální rychlost 55 km/h. Výrobce: Renault Frères, Billancourt, Seine, Francie

Automobile development proceeded at breakneck pace in the first decade of the 20th century. Though at the beginning of this period it was a far from perfected plaything for a limited circle of enthusiasts and it was hardly roadworthy, around 1910 the car was already a proven and relatively reliable means of transport, which also, compared with the railway which was dominant at that time, offered a great deal more — independence and freedom. Cars ceased to be a rarity, and there were more than a thousand registered in Bohemia on 1 March 1910, of which there were 323 in Prague alone. One of these 323 Prague cars was the small twin-cylinder Renault AX of the hotelier, Emanuel Oppel, which is preserved in the National Technical Museum collection.

Passenger car with a water-cooled four-stroke twin-cylinder SV engine placed length-wise behind the front axle and with rear-wheel drive. Engine capacity 1060 cc, output 8 bhp, maximum speed 55 km/h. Producer: Renault Frères, Billancourt, Seine, France





Renault

Velox 8/10 HP

1908—1909

Automobilová výroba se v českých zemích začala významněji rozvíjet v průběhu prvního desetiletí 20. století. V té době se do její historie zapsalo zhruba třicet výrobců, z nichž však většina skončila postavením jediného automobilu a jen necelá desítky vyrobila více než pět vozů. S velkými plány a širokou reklamou vstoupila koncem roku 1906 do domácího automobilového života Pražská továrna automobilů Velox, s.r.o., sídlící v Negrelliho viaduktu v Karlíně. Poskytovala služby motoristům, provozovala v Praze taxislužbu a slibovala vlastní výrobu vozidel. Nakonec se jí podařilo v několika kusech vyrobit jediný typ automobilu s jednoválcovým motorem, který v dubnu 1909 předvedla na Pražském automobilovém salonu. Zde však její stopy v české automobilové historii končí.

Osobní automobil s kapalinou chlazeným čtyřdobým jednoválcovým motorem SV umístěným napříč vlevo ve středu vozu a s pohonem zadních kol. Ždvihový objem 1021 cm³, výkon 7,4 kW (10 koní), maximální rychlost 45 km/h. Výrobce: Pražská továrna automobilů Velox, s.r.o., Karlín, Čechy

Car production in the Czech Lands began to develop more significantly during the first decade of the 20th century. At that time around thirty producers are recorded in its history, but most of these ended with the production of a single car and only about ten produced more than five vehicles. The Prague Automobile Factory Velox came upon the local motoring scene with grandiose plans and a blaze of publicity at the end of 1906. It was based in the Negrelli viaduct in Karlín, now part of Prague. It provided services to motorists, operated a taxi service in Prague and promised its own vehicle production. In the end it succeeded in producing several cars of a single type with a single-cylinder engine, which it demonstrated in April 1909 at the Prague motor show. Its marks on Czech automobile history, however, end here.

Passenger car with a water-cooled four-stroke single-cylinder SV engine placed cross-wise on the left in the middle of the car and with rear-wheel drive. Engine capacity 1021 cc, output 10 bhp, maximum speed 45 km/h. Producer: Pražská továrna automobilů Velox, s.r.o., Karlín, Bohemia





Velox 8/10 HP
1908-1909

The Velox 8/10 HP was a four-wheeled, open-top motor car designed by the Velox Motor Car Company. It was one of the most popular models of its era, featuring a canopy roof and large spoked wheels. The car was powered by a 10-horsepower engine and was capable of reaching speeds of up to 40 miles per hour. It was a popular choice for both personal and commercial use, and it was widely sold in the United States and other countries. The Velox 8/10 HP was a significant milestone in the history of the automobile, and it remains a highly sought-after collector's item today.

Gardner-Serpollet H

1903—1904

Na počátku 20. století dosud neměl spalovací motor v automobilové konstrukci zcela vyhráno, benzinu konkurovala elektřina i pára. Svědčí o tom mimo jiné i historie automobilových absolutních rychlostních rekordů. Hranici 100 km/h poprvé překonal v roce 1899 elektromobil a hranici 200 km/h v roce 1906 vůz poháněný parním strojem. Automobilů s parním pohonem se nejvíce vyrábělo v USA, v Evropě pak byla jejich nejznámějším výrobcem pařížská továrna Gardner-Serpollet, která dodala několik vozů i zákazníkům v českých zemích. Jeden z nich, s karoserií postavenou vídeňskou firmou A. Weiser & Sohn, si koupila hraběcí rodina Černínů ze zámku ve Vrchlabí. V roce 1931 daroval JUDr. Karel Černín tento automobil do sbírek NTM.

Osobní automobil s ležatým jednočinným čtyřválcovým parním strojem, umístěným před zadní nápravou a pohánějícím zadní kola. Zdvihový objem 1590 cm³, jmenovitý výkon 8,8 kW (12 koní), maximální rychlost 50 km/h. Výrobce: Automobiles à vapeur Gardner-Serpollet, Paříž, Francie (chassis) a Wagen und Automobilfabrik A. Weiser & Sohn, Vídeň, Rakousko (karoserie)

At the beginning of the 20th century, the combustion engine still had serious competition, electricity and steam competed with petrol. This is also shown among other things by the history of absolute car speed records. The 100 km/h mark was exceeded for the first time in 1899 by an electric car and the 200 km/h mark in 1906 by a car driven by a steam engine. Cars with steam propulsion were mainly made in the USA, then in Europe, where the best-known producer was the Paris car maker Gardner-Serpollet, which also supplied several cars to customers in the Czech Lands. One of these, with a body built by the Vienna firm of A. Weiser & Sohn, was bought by the Count Černín family from the chateau in Vrchlabí. In 1931 JUDr. Karel Černín donated this car to the National Technical Museum collection.

Passenger car with a horizontal single-acting four-cylinder steam engine placed in front of the rear axle and with rear-wheel drive. Engine capacity 1590 cc, nominal output 12 hp, maximum speed 50 km/h. Producer: Automobiles à vapeur Gardner-Serpollet, Paris, France (chassis) and Wagen und Automobilfabrik A. Weiser & Sohn, Vienna, Austria (body)



Laurin & Klement voiturette B
1900



De Dion-Bouton L 1902

Na přelomu 19. a 20. století byl automobil v českých zemích dosud takovou vzácností, že většina obyvatel o jeho existenci jen slyšela či četla. Doba se však rychle měnila, automobilů přibývalo, na silnicích se začaly objevovat první vozy vyráběné ve velkých sériích. Mezi nejrozšířenější patřily malé vozíky De Dion-Bouton z továrny v Puteaux u Paříže. V letech 1899 až 1902 se jich vyrobilo téměř tři tisíce kusů a svou konstrukcí ovlivnily řadu dalších výrobců. Několik jich bylo dovezeno i do českých zemí. Vystavený vůz si koupil Gustav Jäger, majitel továrny na textilní zboží v severočeském Krásném Buku, jehož příjmení se v zemi na dlouhá desetiletí stalo synonymem pro teplé spodní prádlo.

Osobní automobil s kapalinou chlazeným čtyřdobým jednoválcovým motorem, umístěným napříč před zadní nápravou a pohánějícím zadní kola. Zdvihový objem 699 cm³, výkon 4,4 kW (6 koní), maximální rychlost 45 km/h. Výrobce: De Dion, Bouton et Cie, Puteaux, Francie

At the turn of the 19th and 20th centuries, the automobile was still such a rarity in the Czech Lands that most people had only heard of or read about its existence. Times rapidly changed, however, the number of cars increased, and the first cars made in large series began to appear on the roads. The most widespread of these included small De Dion-Bouton cars from the factory in Puteaux near Paris. Between 1899 and 1902 about three thousand of them were produced and their design influenced a number of other producers. Some of them were also imported into the Czech Lands. The car on display was bought by Gustav Jäger, the owner of a textile factory in Krásný Buk in North Bohemia, whose surname became synonymous in the country over long decades with warm underwear.

Passenger car with a water-cooled four-stroke single-cylinder engine placed cross-wise in front of the rear axle and with rear-wheel drive. Engine capacity 699 cc, output 6 bhp, maximum speed 45 km/h. Producer: De Dion, Bouton et Cie, Puteaux, France



Chaplet H



Oldtimer-Sammlung

NW Präsident 1898

Česká republika patří mezi zhruba deset zemí světa, které lze označit jako kolébky motorizmu. Automobily se zde nepřetržitě vyrábějí již od konce 19. století. Stavbu prvního z nich zahájila v roce 1897 továrna na železniční vagony Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesselschaft A. G. v severomoravské Kopřivnici, známá později jako automobilka Tatra. Vůz dostal jméno Präsident a okamžitě po svém dokončení odjel ve dnech 21. a 22. května 1898 z Kopřivnice do Vídně na výstavu k padesátiletému jubileu vlády císaře Františka Josefa I. Zde byl vystaven i automobil vídeňské firmy Jacob Lohner & Co., se kterou se kopřivnická vozovka dělí o prvenství v zahájení tovární výroby automobilů v monarchii. Vůz NW Präsident, první automobil vyrobený v českých zemích, je součástí sbírek NTM od roku 1919.

Osobní automobil s kapalinou chlazeným čtyřdobým plochým dvouválcovým motorem, umístěným napříč nad zadní nápravou a pohánějícím zadní kola. Zdvihový objem 2714 cm³, výkon 4,4 kW (6 koní), maximální rychlost 21 km/h. Výrobce: Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesselschaft A. G., Kopřivnice, Morava

The Czech Republic is one of about ten countries in the world which can be regarded as the cradle of motoring. Motor cars have been produced in this country continuously since the end of the 19th century. Production of the first of these was started in 1897 by a railway wagon plant, Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesselschaft A.G., in Kopřivnice in North Moravia, known later as the Tatra car plant. The car was given the name Präsident and immediately after its completion was driven from Kopřivnice to Vienna on 21 and 22 May 1898 to an exhibition commemorating the fiftieth anniversary of the rule of Emperor Franz Josef I. Also exhibited there was a car from the Vienna firm of Jacob Lohner & Co., with which the Kopřivnice car plant shares primacy in the launching of factory production of cars in the monarchy. The NW Präsident car, the first car made in the Czech Lands, has been in the National Technical Museum collection since 1919.

Passenger car with a water-cooled four-stroke horizontally opposed twin-cylinder engine placed cross-wise above the rear axle and with rear-wheel drive. Engine capacity 2714 cc, output 6 bhp, maximum speed 21 km/h. Producer: Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesselschaft A. G., Kopřivnice, Moravia



De Dion-Bouton L 1902

4702



Benz Viktoria 1893

V prosinci 1893 dovezl do Čech liberecký textilní podnikatel baron Theodor von Liebieg vůz Benz Viktoria, první automobil užívaný v českých zemích a třetí v celé rakousko-uherské monarchii. Po kratších vyjížďkách v okolí Liberce vykonal Liebieg s tímto vozem v červenci 1894 jednu z prvních dálkových jízd ve světových dějinách motorizmu. Vedla z Liberce do Gondorfu u Koblenze, trvala šest dnů a Liebieg při ní ujel průměrnou rychlostí 13,6 km/h celkem 939 kilometrů. Na své cestě si psal podrobný deník, takže dnes mimo jiné víme i to, že v jejím průběhu nepotkal na silnicích žádný jiný automobil. Liebiegův vůz Benz Viktoria, první automobil provozovaný v českých zemích, je součástí sbírek NTM od roku 1946.

Osobní automobil s kapalinou chlazeným čtyřdobým jednoválcovým motorem, umístěným napříč nad zadní nápravou a pohánějícím zadní kola. Zdvihový objem 3005 cm³, výkon 4,4 kW (6 koní), maximální rychlost 30 km/h. Výrobce: Benz & Co., Rheinische Gasmotorenfabrik, Mannheim, Německo

In December 1893, the textile magnate from Liberec, Baron Theodor von Liebieg, imported a Benz Viktoria automobile into Bohemia, the first motor car used in the Czech Lands and the third in the whole of the Austro-Hungarian monarchy. After short trips around Liberec, Liebieg made one of the first long-distance journeys in the world history of motoring with this vehicle in July 1894. He drove from Liberec to Gondorf near Koblenz, the journey took six days and Liebieg reached an average speed of 13.6 km/h over a total of 939 kilometres. On his journey he kept a detailed diary, and so among other things we also know today that during the journey he encountered no other motor car on the roads. Liebieg's Benz Viktoria, the first automobile driven in the Czech Lands, has been part of the National Technical Museum collection since 1946.

Passenger car with a water-cooled four-stroke single-cylinder engine placed cross-wise above the rear axle and with rear-wheel drive. Engine capacity 3005 cc, output 6 bhp, maximum speed 30 km/h. Producer: Benz & Co., Rheinische Gasmotorenfabrik, Mannheim, Germany





Benz Viktoria

1893

Viktorija je prvá modelová verzia Benz Viktoria, ktorá bola prvá v sérii. Bola to prvá verzia, ktorá mala dve sedadlá a bola vybavená dvoma svetlami. Bola to prvá verzia, ktorá mala dvaja dvere a bola vybavená dvoma svetlami. Bola to prvá verzia, ktorá mala dva dvere a bola vybavená dvoma svetlami.



Model parního vozu Josefa Božka z roku 1815

Za nejstarší silniční motorové vozidlo na světě je považován parní stroj poháněný čtyřmístný vůz francouzského inženýra Nicolase Josepha Cugnota z roku 1769. Úspěšným Cugnotovým pokračovatelem byl Richard Trevithick, který v roce 1803 předváděl v Londýně svůj parní dostavník „London Steam Carriage“. Třetím místem na světě, kde silniční motorové vozidlo prokazatelně vozilo lidskou posádku, byla po Paříži a Londýně Praha.

Mechanik Královského českého technického stavovského učiliště Josef Božek sestrojil a na dvou veřejných produkcích v pražské Stromovce v letech 1815 a 1817 předvedl svůj parní stroj poháněný čtyřkolový vůz, ve kterém před zraky mnoha diváků svezl odvážlivce z řad pražské aristokratické honorace. Doba však pro automobil dosud nedozrála a zklamaný tvůrce svůj vůz po druhé produkci rozebral a jeho díly použil k jiným účelům.

Josef Božek měl řadu domácích následovníků, v následujících osmi desetiletích se však žádnému z nich nepodařilo překonat stádium pouhých pokusů či exhibičních jízd. Na skutečný provoz prvního automobilu si české země musely počkat až do roku 1893.

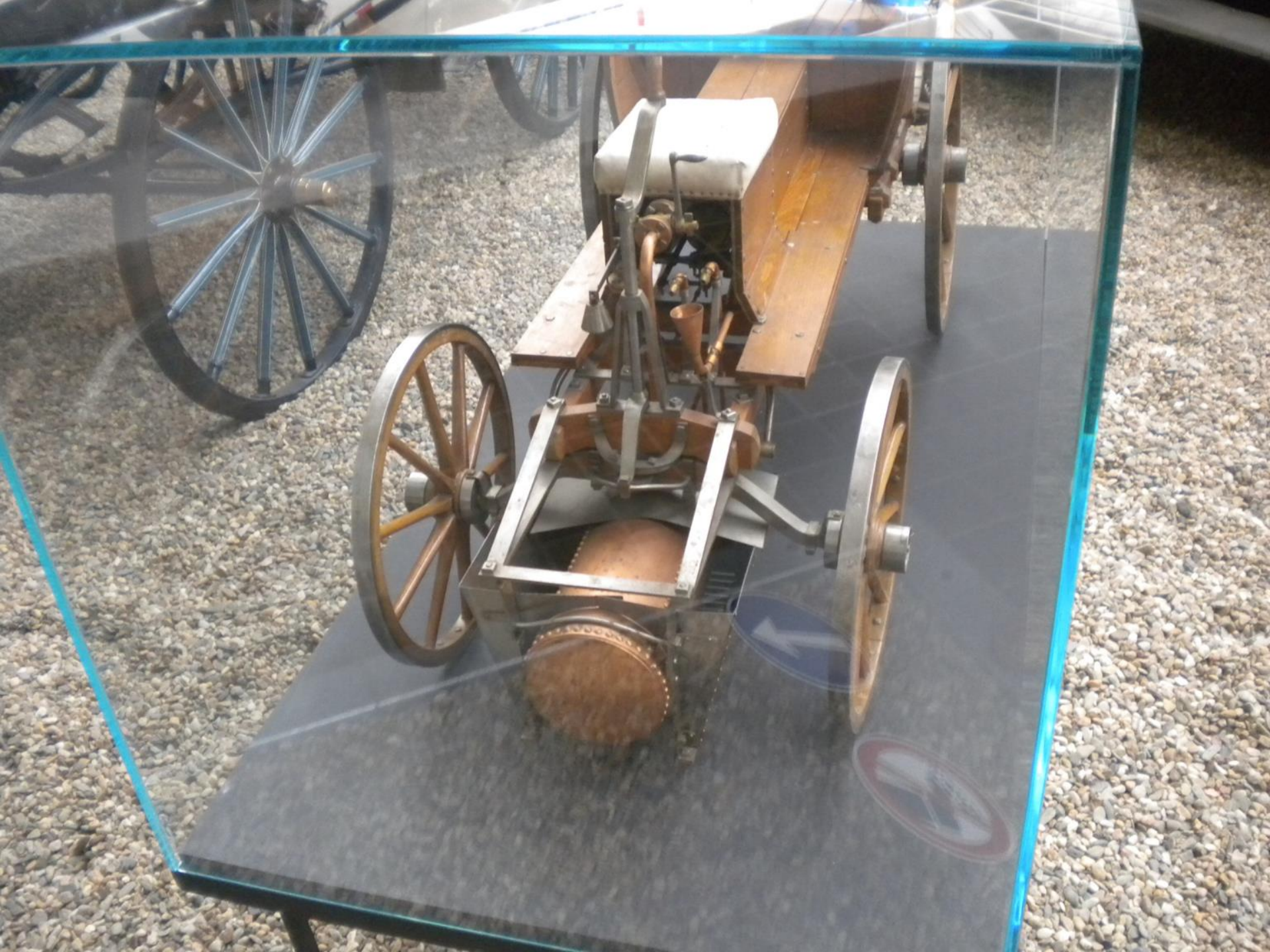
Model of a Josef Božek steam car from 1815

A four-seater car driven by a steam engine designed by the French engineer Nicolas Joseph Cugnot in 1769 is regarded as the earliest road motor vehicle in the world. A successful follower of Cugnot was Richard Trevithick, who presented his steam stagecoach "London Steam Carriage" in London in 1803. Then third place in the world where a road motor vehicle was demonstrably driven by a human crew, after Paris and London, was Prague.

An engineer from the Royal Bohemian Estate Technical College, Josef Božek, designed and demonstrated his four-wheel steam driven car in two public performances in Stromovka Park in Prague in 1815 and 1817, in which daredevils from Prague's aristocratic circles were given a ride before the eyes of many spectators. But the time was not yet ripe for the motor car and the disappointed creator dismantled his car after the second performance and used its components for other purposes.

Josef Božek had a number of domestic successors, but in the following eight decades none of them succeeded in going beyond the stage of mere trials or demonstration journeys. The Czech Lands had to wait until 1893 for actual operation of the first motor car.







NV-417

NAFASPOL
PILSA PULC

Jawa 750

1935

Od roku 1929 vyráběla pražská Zbrojovka Ing. František Janeček motocykly Jawa, které se v několika letech staly nejprodávanějšími stroji v zemi. V roce 1934 pak Ing. Janeček zahájil i výrobu malých osobních automobilů s dvouválcovými dvoudobými motory a pohonem předních kol, nejdříve v licenci německé automobilky DKW, později vlastní konstrukce. Pro jeden z nejvýznamnějších sportovních podniků meziválečného Československa, závod cestovních automobilů 1000 mil československých, postavila automobilka Jawa v roce 1935 šest sportovních speciálů, které v tomto závodě vyhrály kategorii sedmsetpadesátek i prestižní cenu prezidenta republiky pro nejúspěšnější tým. Tři měly otevřenou karoserii roadster, tři byly v provedení coupé. Vůz ve sbírkách NTM, zrenovovaný laskavostí firmy SKF Ložiska, a. s., je z nich jediný dochovaný.

Sportovní automobil s kapalinou chlazeným dvoudobým dvouválcovým motorem umístěným napříč za přední nápravou a s pohonem předních kol. Zdvihový objem 745 cm³, výkon 18,5 kW (26 koní), maximální rychlost 110 km/h. Výrobce: Zbrojovka Ing. F. Janeček, Praha, Československo

From 1929, the arms factory Zbrojovka Ing. František Janeček in Prague made Jawa motorcycles, which in a few years became the most widely sold machines in the country. So, in 1934, Ing. Janeček also launched production of small passenger cars with twin-cylinder two-stroke engines and front-wheel drive, first under licence from the German DKW car plant, later its own design. For one of the most important sports events in inter-war Czechoslovakia, the 1000 Czechoslovak Miles race for touring cars, the Jawa car plant built six sports specials in 1935, which in this race won in the 750 cc category and also the prestigious President of the Republic's prize for the most successful team. Three had open roadster bodies, three were in a coupé version. The car in the National Technical Museum collection, renovated by courtesy of SKF Ložiska a. s., is the only one extant.

Sports car with a water-cooled two-stroke twin-cylinder engine placed cross-wise behind the front axle and with front-wheel drive. Engine capacity 745 cc, output 26 bhp, maximum speed 110 km/h. Producer: Zbrojovka Ing. F. Janeček, Prague, Czechoslovakia







Jawa 750 1955

The Jawa 750 is a classic motorcycle that has been a popular choice for many years. It is known for its reliability and performance, and it has a distinctive design that makes it stand out from other motorcycles. The Jawa 750 is a great choice for anyone who wants a classic motorcycle that is both stylish and functional.





Tatra 77a 1937

Vedle pokračující výroby osobních vozů se vzduchem nebo kapalinou chlazenými motory umístěnými vpředu uvedla v roce 1934 automobilka Tatra na trh nový automobil, který se výrazně vymykal tehdy běžné automobilové produkci. Vůz Tatra 77 měl proudnicovou karoserii navrženou dle nejpřísnějších zásad aerodynamiky a poháněl ho třílitrový vzduchem chlazený vidlicový osmiválec, umístěný za zadní nápravou. Dnes je tento typ považován za nejpozoruhodnější domácí příspěvek světové automobilové historie. V roce 1937 si vůz inovovaného typu Tatra 77a, tedy s objemem motoru zvýšeným na 3,4 litru, koupil stavitel Ing. Radim Matolín z Prahy. Když se jeho stavební firma v následujících letech významně podílela na stavbě budovy Národního technického muzea, bezpochyby netušil, že zde bude právě jeho vůz jednou vystaven.

Osobní automobil se vzduchem chlazeným čtyřdobým vidlicovým osmiválcovým motorem OHV umístěným podél za zadní nápravou a s pohonem zadních kol. Zdvihový objem 3380 cm³, výkon 51,4 kW (70 koní), maximální rychlost 150 km/h. Výrobce: Ringhoffer-Tatra, a. s., Kopřivnice, Československo

In addition to continuing production of passenger cars with air-cooled or water-cooled engines mounted in the front, the Tatra car plant introduced a new car on the market in 1934, which was a major departure from usual car production at that time. The Tatra 77 had a streamlined body designed according to the strictest aerodynamic principles and was driven by a three-litre air-cooled vee eight-cylinder engine placed behind the rear axle. Today this type is regarded as the most noteworthy domestic contribution to world automobile history. In 1937, a car of the redesigned Tatra 77a type, with the engine capacity raised to 3.4 litres, was bought by the building contractor Ing. Radim Matolín from Prague. When his construction firm played an important role in later years in the construction of the National Technical Museum building, he certainly had no inkling that it would be his car that would be the one on display.

Passenger car with an air-cooled four-stroke vee eight-cylinder OHV engine placed length-wise behind the rear axle and with rear-wheel drive. Engine capacity 3380 cc, output 70 bhp, maximum speed 150 km/h. Producer: Ringhoffer-Tatra, a. s., Kopřivnice, Czechoslovakia



Tatra 77a 1937

The Tatra 77a is a two-door model of the Tatra 77, which was produced from 1937 to 1939. It is a four-cylinder, 1.8-liter engine with a power output of 40 kW (54 hp). The car is equipped with a four-speed manual transmission and a front-wheel drive system. The Tatra 77a is a very rare car, with only a few examples surviving today. It is considered one of the most beautiful cars of the 1930s.

The Tatra 77a is a very rare car, with only a few examples surviving today. It is considered one of the most beautiful cars of the 1930s. The car is equipped with a four-speed manual transmission and a front-wheel drive system. The Tatra 77a is a very rare car, with only a few examples surviving today. It is considered one of the most beautiful cars of the 1930s.

Z-5 Express 1936

Brněnská Zbrojovka rozšířila v roce 1935 sortiment svých osobních automobilů s dvouválcovými dvoudobými motory o větší vůz Z-5 Express, jehož přední kola poháněl jedenapůllitrový dvoudobý čtyřválec. Neměl se však vyrábět dlouho, nad Evropou se stahovala hnědá mračna, republika potřebovala pro svou obranu zbraně, a tak továrna v říjnu 1936 automobilovou výrobu zastavila. Ve sbírkách NTM se dochoval vůz Z-5 Express, jehož prvním majitelem byl generál Alois Eliáš. Ten na sebe v roce 1939 vzal tíži nevděčné funkce ministerského předsedy v nacisty okupovaných českých zemích, aby současně působil i jako jedna z vůdčích osobností domácího odboje. V roce 1942 byl generál Eliáš za svou odbojovou činnost nacisty popraven.

Osobní automobil s kapalinou chlazeným dvoudobým čtyřválcovým motorem umístěným podél za přední nápravou a s pohonem předních kol. Zdvihový objem 1466 cm³, výkon 29,4 kW (40 koní), maximální rychlost 120 km/h. Výrobce: Československá zbrojovka, a. s., Brno, Československo

The Brno arms factory Zbrojovka extended its range of passenger cars with twin-cylinder two-stroke engines in 1935 with a bigger car, the Z-5 Express, whose front wheels were driven by a 1.5-litre two-stroke four-cylinder engine. It was not destined to be produced for long, however, for a brown cloud hung over Europe and the Republic needed arms for its defence, and so the factory discontinued automobile production in October 1936. The first owner of the Z-5 Express car preserved in the National Technical Museum collection was General Alois Eliáš. In 1939, he took upon himself the onus of the thankless position of Prime Minister in the Czech Lands occupied by the Nazis, also operating as one of the leading personalities of resistance in this country. In 1942, the Nazis executed General Eliáš for his activity in the resistance movement.

Passenger car with a water-cooled two-stroke four-cylinder engine placed length-wise behind the front axle and with front-wheel drive. Engine capacity 1466 cc, output 40 bhp, maximum speed 120 km/h. Producer: Československá zbrojovka, a. s., Brno, Czechoslovakia

Aero 50 HP 1937

Pražská továrna Aero, jeden z největších domácích výrobců letadel, vyráběla od roku 1929 malé automobily s jednoválcovými a později dvouválcovými dvoudobými motory a s pohonem zadních kol. V roce 1934 pak zahájila výrobu většího vozu nové generace, Aero 30 HP, který měl litrový dvoudobý dvouválec pohánějící přední kola a nabízen byl v několika různých provedeních otevřených i uzavřených karosérií sportovního stříhu. O dva roky později pak tento vůz na trhu doplnil i konstrukčně a vzhledově obdobný dvoulitrový čtyřválec Aero 50 HP, který patřil k nejrychlejším automobilům domácí produkce. Vystavený vůz s karosérií kabriolet Sodomka užíval v době druhé světové války československý diplomatický sbor ve Velké Británii, dle údajů britských historiků dokonce sám exilový prezident Edvard Beneš.

The Aero factory in Prague, one of the biggest domestic aircraft producers, made small cars from 1929 with single-cylinder and later twin-cylinder two-stroke engines and with rear wheel drive. Then, in 1934, it launched production of a bigger car of a new generation, the Aero 30 HP, which had a one-litre two-stroke twin-cylinder engine driving the front wheels and was offered in several different versions of open and closed bodies with sports styling. Then two years later the company added to this car on the market the two-litre four-cylinder Aero 50 HP, similar in design and appearance, which was one of the fastest cars produced in this country. The exhibited car with Sodomka cabriolet body was used during the Second World War by members of the Czechoslovak diplomatic corps in Great Britain; according to British historians it was actually at the disposal of Edvard Beneš, Czechoslovak President in exile.

Osobní automobil s kapalinou chlazeným dvoudobým čtyřválcovým motorem umístěným podél za přední nápravou a s pohonem předních kol. Zdvihový objem 1998 cm³, výkon 35 kW (48 k), maximální rychlost 125 km/h. Výrobce: Aero - továrna letadel, Dr. Kabeš, Praha, Čechy

Passenger car with a water-cooled two-stroke four-cylinder engine placed length-wise behind the front axle and with front wheel drive. Engine displacement 1998 cc, output 48 bhp, maximum speed 125 km/h. Producer: Aero - továrna letadel, Dr. Kabeš, Prague, Bohemia

Vůz je vystaven laskavostí pana Philipa Goldsmitha z Velké Británie

The automobile is on exhibit due to the kindness of Mr. Philip Goldsmith of Great Britain.



RAF 18/22 HP

1909 — 1912/1976

Liberecká automobilka Reichenberger Automobil-Fabrik patřila v období před první světovou válkou k největším automobilovým výrobcům v českých zemích. Založena byla v roce 1907 a v následujících letech obohatila trh řadou typů osobních i užitkových vozů. V roce 1912 vytvořila s mladoboleslavskou automobilkou Laurin & Klement široce kooperující koncern, ale v průběhu první světové války zanikla. Ve sbírkách NTM se dochovalo chassis vozu RAF 18/22 HP, na které v roce 1976 postavily Liberecké automobilové závody repliku skříňové rozvážkové karoserie. Užitkový automobil s kapalinou chlazeným čtyřdobým čtyřválcovým motorem SV umístěným podél za přední nápravou a s pohonem zadních kol. Zdvihový objem 3054 cm³, výkon 18,5 kW (25 koní), maximální rychlost 65 km/h. Výrobce: Reichenberger Automobil-Fabrik G.m.b.H., Liberec, Čechy (chassis) a Liberecké automobilové závody, n. p., závod Holýšov, Československo (novodobá replika karoserie)

The Reichenberger Automobil-Fabrik car plant in Liberec was one of the biggest automobile producers in the Czech Lands in the period before the First World War. It was founded in 1907 and in the following years enriched the market with a range of passenger car and utility vehicle models. In 1912, it formed a widely cooperating Group with the Laurin & Klement car plant in Mladá Boleslav, but it went out of business during the First World War. The chassis of an RAF 18/22 HP car has been preserved in the National Technical Museum collection, on which the Liberec Automobile Works constructed a period style delivery van body in 1976. Utility vehicle with a water-cooled four-stroke four-cylinder SV engine placed length-wise behind the front axle and with rear-wheel drive. Engine capacity 3054 cc, output 25 bhp, maximum speed 65 km/h. Producer: Reichenberger Automobil-Fabrik G.m.b.H., Liberec, Bohemia (chassis) and Liberecké automobilové závody, n. p., závod Holýšov, Czechoslovakia (period style body)



RAF 18/22 HP
1919 — 1920 / 1920

RAF 18/22 HP — first car of the RAF. It was built in 1919 and was used by the RAF until 1920. The car was built by the RAF and was used by the RAF until 1920. The car was built by the RAF and was used by the RAF until 1920.

Praga Alfa 5/15 HP 1913

V průběhu první poloviny 20. století působily na území dnešní České republiky vedle mnoha menších výrobců tři velké automobilky, které na domácím trhu navzájem soupeřily o vůdčí postavení. Vedle továren v Kopřivnici a Mladé Boleslavi to byla pražská Praga, založená v roce 1907. Velké domácí automobilky se až do 2. světové války vždy snažily svým výrobním programem pokrýt všechny segmenty trhu. Již v roce 1913 tak pražská automobilka Praga nabízela svým zákazníkům vedle několika typů nákladních vozů i tři typy osobních automobilů se čtyřválcovými motory — malý vůz Praga Alfa, dvoulitr Praga Mignon a velký luxusní čtyřlitrový automobil Praga Grand. Vůz Praga Alfa z prvního roku výroby daroval v roce 1946 do sbírek NTM jeho výrobce.

Osobní automobil s kapalinou chlazeným čtyřdobým čtyřválcovým motorem SV umístěným podél za přední nápravou a s pohonem zadních kol. Zdvihový objem 1130 cm³, výkon 11 kW (15 koní), maximální rychlost 55 km/h. Výrobce: První českomoravská továrna na stroje v Praze, automobilní oddělení Praga, Praha, Čechy

During the first half of the 20th century, three large car plants were operating on Czech territory, in addition to many smaller producers. These took it in turns to occupy the leading position on the domestic market. In addition to the plants in Kopřivnice and Mladá Boleslav, there was Praga in Prague, founded in 1907. The big domestic car plants always tried right up to the Second World War to cover all segments of the market in their production programme. So the Prague car plant had already in 1913 offered its customers, in addition to several types of utility vehicles, three types of passenger cars with four-cylinder engines — the small Praga Alfa, the two-litre Praga Mignon and a big luxury four-litre car, the Praga Grand. This Praga Alfa from the first year of production was donated to the National Technical Museum collection in 1946 by its producer.

Passenger car with a water-cooled four-stroke four-cylinder SV engine placed length-wise behind the front axle and with rear-wheel drive. Engine capacity 1130 cc, output 15 bhp, maximum speed 55 km/h. Producer: První českomoravská továrna na stroje v Praze, automobilní oddělení Praga, Prague, Bohemia





Praga Alfa 5/15



Mercedes Benz 540 K

1939/1942

Když německá vojska v březnu 1939 okupovala české země s dosud levostranným provozem, začaly automobily jezdit po pravé straně. Byla to vcelku nicotná změna proti následnému půlstoletí dvou diktatur. Vrcholným domácím reprezentantem první z nich byl německý státní ministr pro Čechy a Moravu, SS-Obergruppenführer Karl Hermann Frank, který od konce roku 1942 jezdil v kompresorovém osmiválci Mercedes Benz 540 K. Jeho vůz byl vyroben v roce 1939 jako kabriolet. Po úspěšném atentátu na třetího nejmocnějšího muže nacistického Německa Reinharda Heydricha, provedeném v Praze v květnu 1942, však dostal novou neprůstřelnou uzavřenou karoserii. Frank byl v roce 1946 za své válečné zločiny popraven, jeho automobil se dochoval ve sbírkách NTM.

Osobní automobil s přeplňovaným kapalinou chlazeným čtyřdobým osmiválcovým motorem OHV umístěným podél za přední nápravou a s pohonem zadních kol. Zdvihový objem 5402 cm³, výkon 132,4 kW (180 koní), maximální rychlost 160 km/h. Výrobce: Daimler-Benz A.G., Stuttgart, Německo

When German troops occupied the Czech Lands in March 1939, where we had up to then driven on the left, automobiles began to drive on the right. This was a trivial change compared to the following half-century of two dictatorships. The highest domestic representative of the first of these was the German Minister of State for Bohemia and Moravia, SS-Obergruppenführer Karl Hermann Frank, who from the end of 1942 travelled in a supercharged eight-cylinder Mercedes Benz 540 K. His car was produced in 1939 as a cabriolet, but after the successful assassination of the third most powerful man in Nazi Germany, Reinhard Heydrich, carried out in Prague in May 1942, it received a new bullet-proof saloon body. Frank was executed in 1946 for his war crimes, his car is preserved in the National Technical Museum collection.

Passenger car with a supercharged water-cooled four-stroke eight-cylinder engine placed length-wise behind the front axle and with rear-wheel drive. Engine capacity 5402 cc, output 180 bhp, maximum speed 160 km/h. Producer: Daimler-Benz A.G., Stuttgart, Germany



Mercedes-Benz 540 K
1939/1942

Veliká německá limuzína s výkonem 1499 cm³ (1939) a 1766 cm³ (1942) s maximální rychlostí 160 km/h. V roce 1939 byla představena jako první čtyřdveřová limuzína s motorem V8. V roce 1942 byla upravena pro potřeby vojska a označena jako Mercedes-Benz 540 K (W125) s motorem V8. V roce 1942 byla upravena pro potřeby vojska a označena jako Mercedes-Benz 540 K (W125) s motorem V8. V roce 1942 byla upravena pro potřeby vojska a označena jako Mercedes-Benz 540 K (W125) s motorem V8.

Mercedes-Benz limuzína s motorem V8. V roce 1939 byla představena jako první čtyřdveřová limuzína s motorem V8. V roce 1942 byla upravena pro potřeby vojska a označena jako Mercedes-Benz 540 K (W125) s motorem V8. V roce 1942 byla upravena pro potřeby vojska a označena jako Mercedes-Benz 540 K (W125) s motorem V8.

Mercedes Benz 770

1939/1952

Ve sbírce NTM je jeden automobil, jehož proměna symbolizuje osud země. Je jím nejluxusnější a nejdražší vůz předválečné produkce automobilky Daimler Benz — kompresorový osmiválec Mercedes Benz 770. Tento kabriolet z roku 1939, který byl původně objedнан pro velitele německých vojsk v okupovaném Norsku, sloužil po skončení války v Československu k nejvýznamnějším státním ceremoniím. V roce 1948 převzali veškerou moc v zemi komunisté a v několika letech začali ideologicky posuzovat i automobily. Státní kabriolet byl proto v roce 1952 ve vysokomýtské Karose kompletně překarosován. Navenek nic nemělo připomínat jeho imperialistický původ — vůz dostal novou podobu, ostatně diktatura také.

Osobní automobil s přeplňovaným kapalinou chlazeným čtyřdobým osmiválcovým motorem OHV umístěným podél za přední nápravou a s pohonem zadních kol. Zdvihový objem 7655 cm³, výkon 169,2 kW (230 koní), maximální rychlost 170 km/h. Výrobce: Daimler-Benz A.G., Stuttgart, Německo (chassis) a Karosa, n. p., Vysoké Mýto, Československo (karoserie)

There is one car in the National Technical Museum collection the transformation of which symbolizes the country's fate. It is the most luxurious and most expensive car of the Daimler-Benz pre-war production — the supercharged eight-cylinder Mercedes Benz 770. This cabriolet from 1939, which was originally commissioned for the commander of the German troops in occupied Norway, was used in Czechoslovakia after the war for the most important state ceremonies. In 1948, the Communists took over all power in the country and in a few years began to adopt an ideological attitude to automobiles too. The state cabriolet was for this reason given a completely new body in the Vysoké Mýto Body Works in 1952. On the outside, there was nothing that would remind anyone of its imperialistic origin — the car took on a new form, and for that matter the dictatorship did too.

Passenger car with a supercharged water-cooled four-stroke eight-cylinder OHV engine placed length-wise behind the front axle and with rear-wheel drive. Engine capacity 7655 cc, output 230 bhp, maximum speed 170 km/h. Producer: Daimler-Benz A.G., Stuttgart, Germany (chassis) and Karosa, n. p., Vysoké Mýto, Czechoslovakia (body)



Mercedes Benz 770
1939/1952

Mercedes
1959/1953

[illegible]





dynamo, baterie, ...
smrti rodičů již tento automobil nepoužíval.
1950 ho Ing. Václav Havel daroval do sbírek Národního technického muzea.
bohužel však již bez karoserie. Ta byla předtím z dnes již neznámého důvodu z
vozu odstraněna a nedochovala se.

Chassis osobního automobilu s kapalinou chlazeným čtyřdobým čtyřválcovým motorem IOE, umístěným podél za přední nápravou a s pohonem zadních kol. Zdvihový objem 3560 cm³, výkon 22,1 kW (30 k), maximální rychlost 75 km/h. Výrobce: Daimler Motoren Gesellschaft A.G., Stuttgart, Německo

Tento exponát nebyl dle dostupné dokumentace dosud nikdy vystavován.

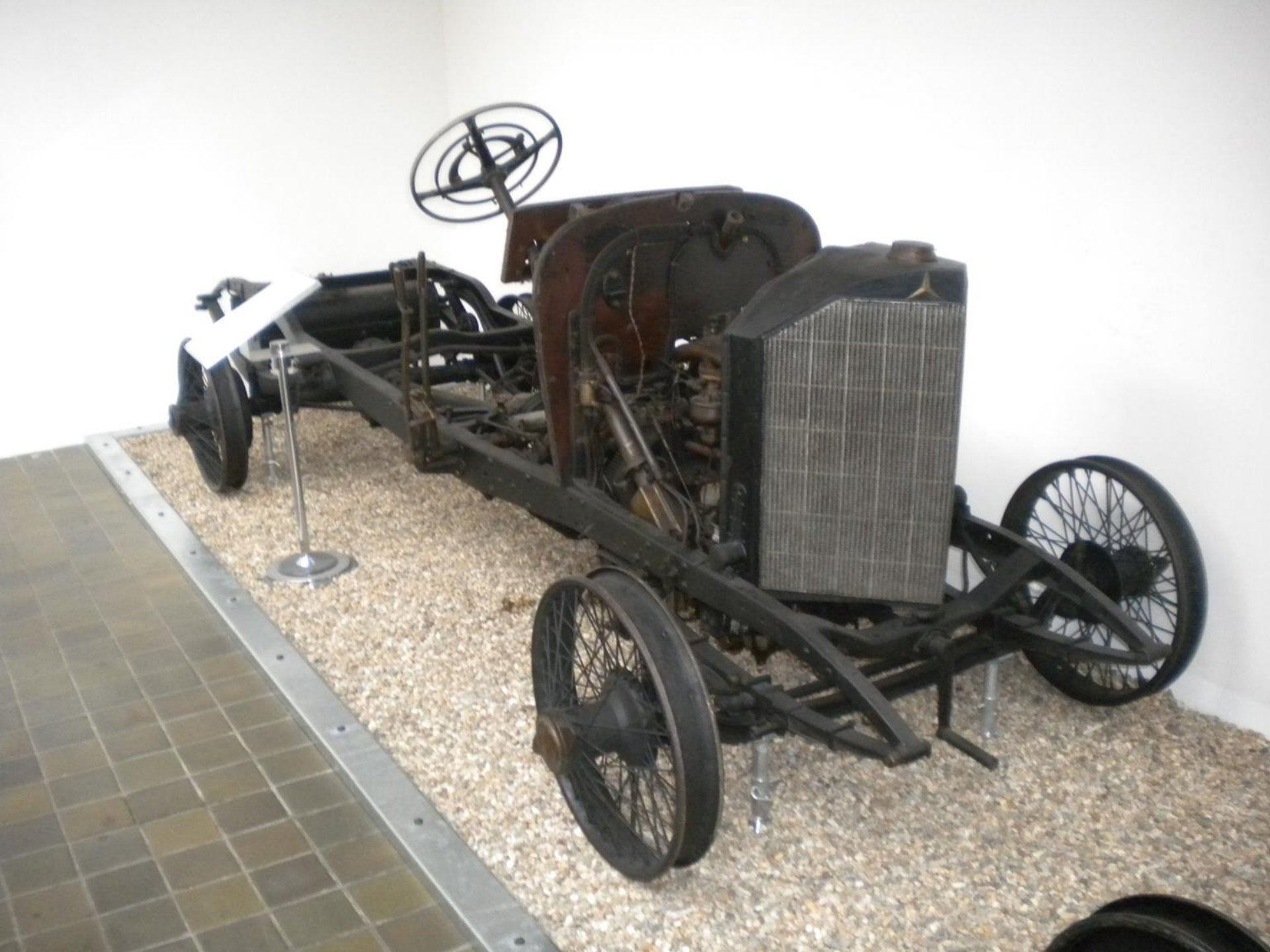
Mercedes 14/30 HP

1911

In September 1912, Prague building entrepreneur Ing. Václav Havel, grandfather of President Havel, bought a Mercedes 14/30 HP, which was the first automobile in the family. It had open phaeton bodywork, built by the renowned Dresden bodywork producer Gläser, and it was not brand new. Built in 1911, it was originally owned by Mr Schirrmeister from Jáchymov, West Bohemia. Builder Havel drove the car until his death in 1921, and his wife Emilie continued driving it until 1926. During its operation, the car was modernized – the original non-removable wooden wheels were replaced by removable wire ones, and electrical installation was added, including a dynamo, battery, starter, and lights. After the death of their parents, sons Václav and Miloš no longer used this automobile but never sold it. Around 1950, Václav Havel donated it to the collection of the National Technical Museum, unfortunately without the bodywork. It was previously removed for an unknown reason and is no longer available.

Complete chassis of passenger car with water-cooled, four-cylinder IOE engine placed length-wise behind front axle and with rear wheel drive. Engine displacement 3560 cc, maximum engine output 30 bhp, top speed 75 km/h. Producer: Daimler Motoren Gesellschaft A.G., Stuttgart, Germany

Based on available sources, this exhibit has never been on display.

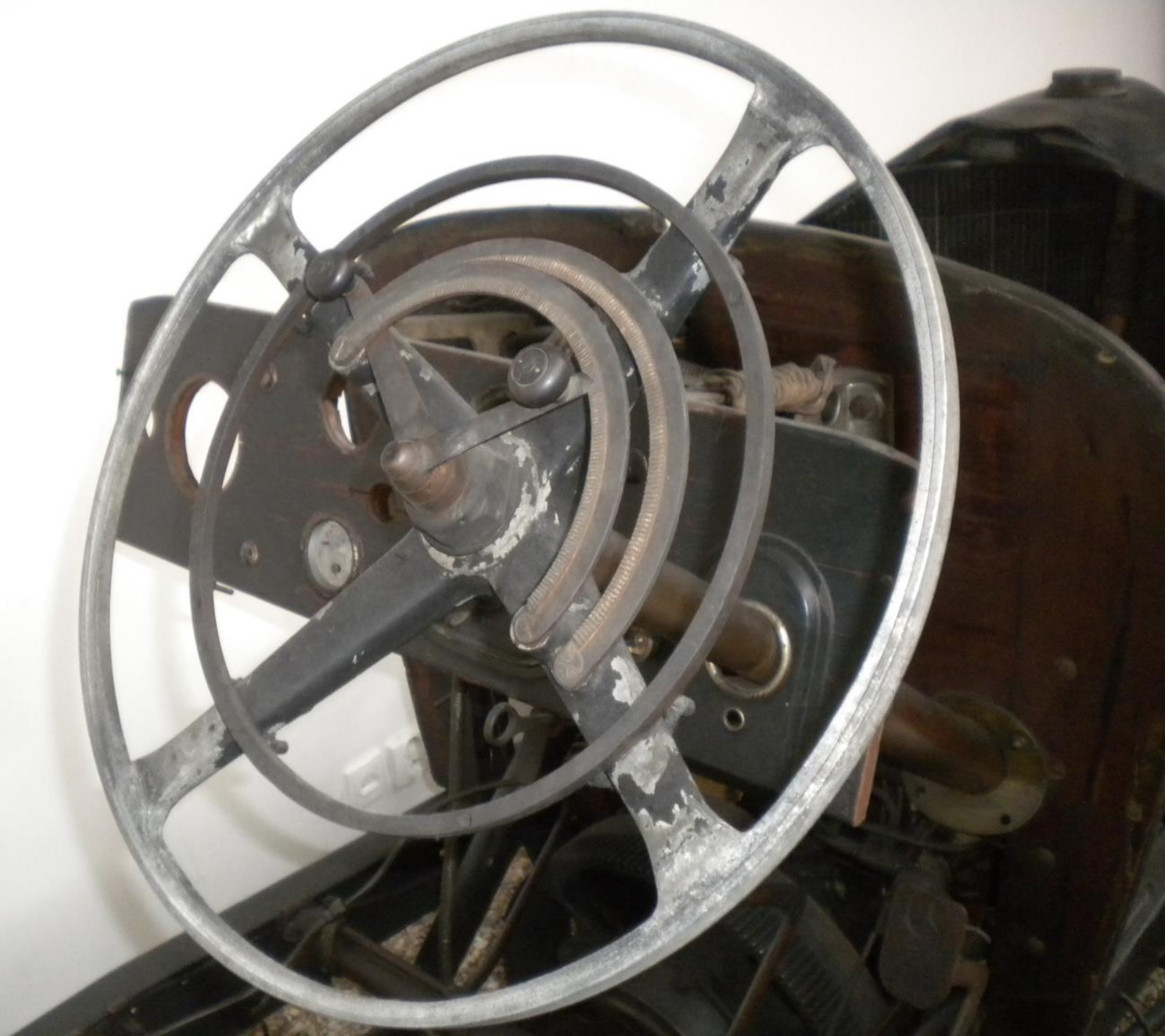












White 10 HP 1904

V prvním desetiletí 20. století byl automobil vzácnost. Jeho majitel musel být nejen velmi bohatý, ale musel oplývat i dobrodružným duchem, který ho mnohdy v očích společnosti řadil mezi excentrické podivíny. Seriózní občan se choval důstojně, pohyboval se rozvážným krokem, cestoval vlakem a na nádraží jezdil fiakrem. Mezi tehdejší dobrodruhy patřil i továrník Ing. Karel Schulz z Komořan-Modřan, dlouholetý člen Českého klubu velocipedistů, který v roce 1928 daroval do sbírek NTM svůj americký parní automobil White 10 HP z roku 1904.

Osobní automobil s dvojčinným dvouválcovým kompaundním parním strojem umístěným podél za přední nápravou a s pohonem zadních kol. Zdvihový objem 1532 cm³, nominální výkon 7,4 kW (10 koní), maximální rychlost 65 km/h. Výrobce: White Sewing Machine Company, Cleveland, Ohio, USA

In the first decade of the 20th century, the car was a rarity: Its owner not only had to be very wealthy, but also had to be richly endowed with an adventurous spirit, which often marked him out in the eyes of society as an eccentric oddity. A respectable person behaved with decorum, moved with an unhurried gait, travelled by train and was driven to the railway station by horse-drawn fiacre. One of the adventurers at that time was the factory owner Ing. Karel Schulz from Komořany-Modřany, for many years a member of the Czech Velocipedists' Club, who in 1929 donated his American 1904 White 10 HP steam car to the National Technical Museum collection.

Passenger car with a double-acting twin-cylinder compound steam engine placed length-wise behind the front axle and with rear-wheel drive. Engine capacity 1532 cc, nominal output 10 hp, maximum speed 65 km/h. Producer: White Sewing Machine Company, Cleveland, Ohio, USA





White 10 HP 1904

V prvním desetiletí se stávali lidé automobilu vzácnou. Jeho vlastníci museli být nejen velmi bohatí, ale i velmi odvážní i dobrodružní. Auto, které ne mohlo, a které nemohlo být nikdy v žádném případě považováno za bezpečné. Někteří lidé se dokonce odvážili, připevnit se k zadnímu nárazníku. V roce 1912 dokonce došlo k tomu, že někteří lidé zkusili jízdu na zadní části automobilu. V roce 1912 dokonce došlo k tomu, že někteří lidé zkusili jízdu na zadní části automobilu. V roce 1912 dokonce došlo k tomu, že někteří lidé zkusili jízdu na zadní části automobilu.



Aero 10 HP

1930

Ještě na počátku 20. let byl automobil pouze pro nejbohatší a do domácnosti se s ním většinou pořizoval i šofér, který nejen vozil majitele a členy jeho rodiny, ale zajišťoval i tehdy poměrně náročnou údržbu vozu. Postupem doby si však automobil stále více pořizovali i lidé ze středních sociálních vrstev. Na konci 20. let příslušel šofér již jen k luxusní limuzíně, většina automobilistů si svůj vůz řídila sama. Na změnu sociálního charakteru zákazníka reagovaly i československé automobilky, u kterých na přelomu 20. a 30. let již většinu produkce tvořily menší a levnější modely. Nejmenším a nejlevnějším automobilem domácí produkce byl malý jednoválec Aero 10 HP. Osobní automobil s kapalinou chlazeným dvoudobým jednoválcovým motorem umístěným podél za přední nápravou a s pohonem zadních kol. Zdvihový objem 499 cm³, výkon 7,4 kW (10 koní), maximální rychlost 75 km/h. Výrobce: Aero — továrna letadel, Dr. Kabeš, Praha, Československo

In the early 1920s, a car was still only for the very rich and most also acquired a chauffeur with it for the household, who not only drove the owner and members of his family, but also saw to the maintenance of the car, which was relatively demanding at that time. With the passage of time, however, more and more people from the middle classes also purchased a car. At the end of the 1920s, a chauffeur was now used only for a luxury limousine, and most motorists drove their cars themselves. The Czechoslovak car plants also reacted to the change in the social structure of customers, and as the twenties moved into the thirties, most of their production now consisted of smaller and cheaper models. The smallest and cheapest car produced in this country was the small single-cylinder Aero 10 HP.

Passenger car with a water-cooled two-stroke single-cylinder engine placed length-wise behind the front axle and with rear-wheel drive. Engine capacity 499 cc, output 10 bhp, maximum speed 75 km/h. Producer: Aero — továrna letadel, Dr. Kabeš, Prague, Czechoslovakia



Aero 10 HP 1930

Il Fiat Aero 10 HP è un'automobile sportiva che fu progettata e sviluppata da Giulio Marelli. È una berlina a due porte con motore a benzina da 10 CV. La vettura è caratterizzata da linee aerodinamiche e da un design moderno per l'epoca. Fu prodotta in un numero limitato di esemplari e rappresenta un modello importante nella storia della Fiat.





Praga Lady 1938

Na konci 30. let se již v „lepší“ společnosti nekladla otázka, zda máte automobil, ale jaký. Přestože československý trh nabízel velmi široký výběr automobilů domácích i zahraničních značek, řada automobilistů měla touhu odlišit se něčím zcela výjimečným. Podvozková konstrukce automobilů umožňovala kusovou stavbu karosérií podle individuálních návrhů, které na přání zákazníků stavěly nejen tovární karosárny, ale zejména specializované karosářské firmy. Vystavený roadster Praga Lady, postavený v automobilce pouze ve dvou v detailech se lišících kusech, byl původně určen pro podzimní Pražský autosalon 1938. Ten se však již nekonal.

Osobní automobil s kapalinou chlazeným čtyřdobým čtyřválcovým motorem SV umístěným podél za přední nápravou a s pohonem zadních kol. Ždvihový objem 1661 cm³, výkon 25,7 kW (35 koní), maximální rychlost 100 km/h. Výrobce: Českomoravská-Kolben-Daněk, a. s., automobilní oddělení Praga, Praha, Československo

At the end of the 1930s, the question asked among members of the upper classes was no longer whether you had a car but what sort. Although the Czechoslovak market offered a very wide selection of cars of both domestic and foreign makes, some motorists sought to outdo others by means of something really unusual. The chassis design of cars made it possible for piece-work construction of a body following individual designs, which were made at the customer's request not only by factory bodyshops but particularly by specialist body workshops. The Praga Lady roadster on display, of which only two were built at the car plant and differ in some details, was originally intended for the Prague motor show in the autumn of 1938. But this was never held.

Passenger car with a water-cooled four-stroke four-cylinder SV engine placed length-wise behind the front axle and with rear-wheel drive. Engine capacity 1661 cc, output 35 bhp, maximum speed 100 km/h. Producer: Českomoravská-Kolben-Daněk, a. s., automobilní oddělení Praga, Prague, Czechoslovakia



Praga Lady 1938

Na konci 30. let 20. století se v Praze rozvíjela automobilová výroba. V roce 1938 byla vyrobena první česká automobilová společnost, která měla za cíl vyroběti a prodávati v Praze a v okolí české automobily. První modely byly vyrobeny v roce 1938 a byly nazvány Praga Lady. Praga Lady byla první česká automobilová společnost, která měla za cíl vyroběti a prodávati v Praze a v okolí české automobily. První modely byly vyrobeny v roce 1938 a byly nazvány Praga Lady.

At the end of the 30s, the first Czech car company was founded in Prague. The company's goal was to produce and sell Czech cars in Prague and the surrounding area. The first models were produced in 1938 and were named Praga Lady. Praga Lady was the first Czech car company, which aimed to produce and sell Czech cars in Prague and the surrounding area. The first models were produced in 1938 and were named Praga Lady.

Koněspřežná parní hasičská stříkačka Smekal 1914

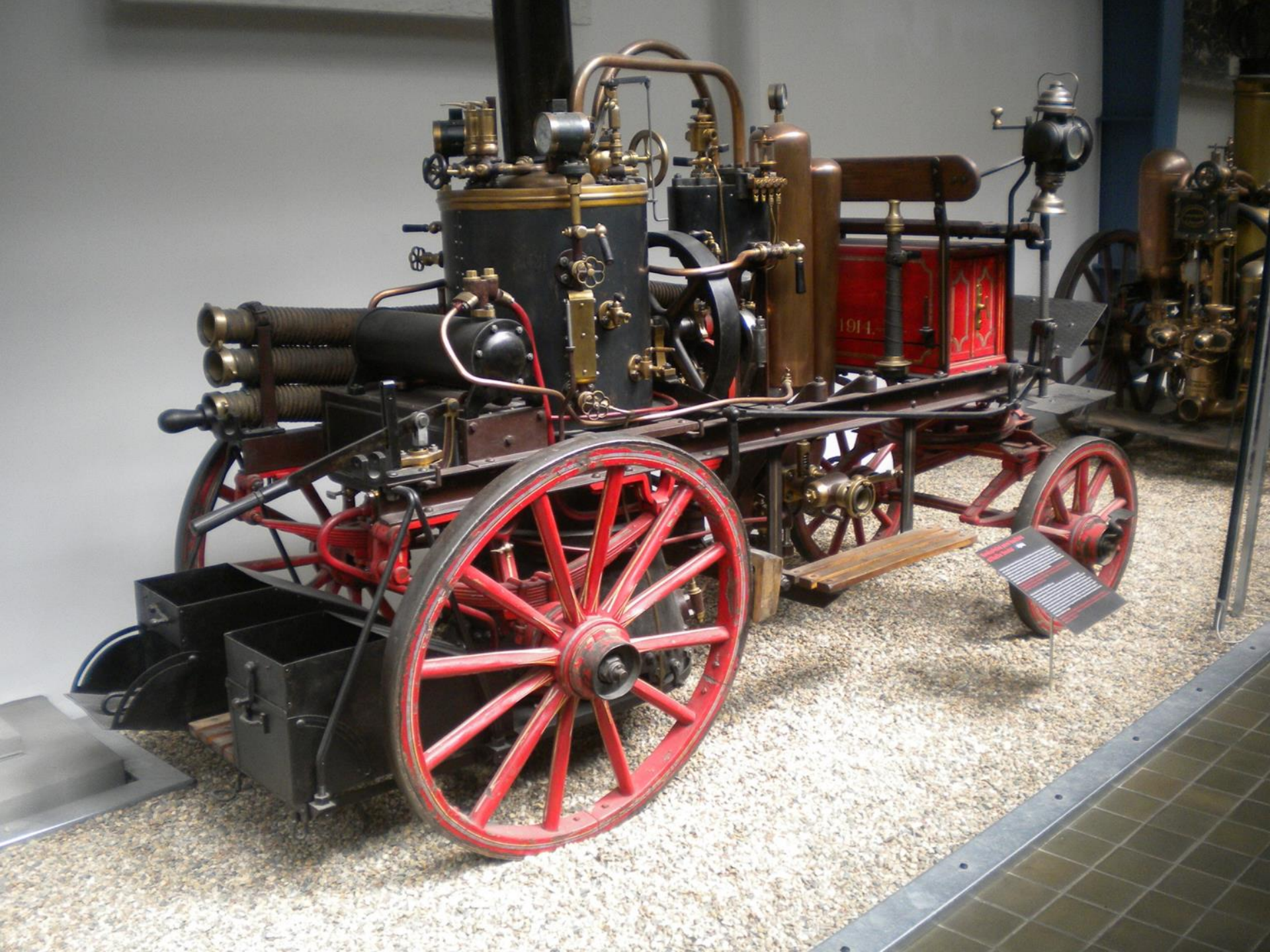
Koněspřežné parní hasičské stříkačky byly ve své době špičkovým strojírenským výrobkem. České země patřily k průmyslově rozvinutým částem Evropy, a tak se zde již v osmdesátých letech 19. století objevily první parní stříkačky domácí výroby. Byly dostatečně výkonné i pro hašení vícepatrových budov a schopné nasazení již deset minut po zatopení pod kotlem. Byly však rovněž velmi drahé, takže si je zprvu pořizovala jen větší města. Největším domácím výrobcem parních stříkaček byla smíchovská firma R. A. Smekal. Ta v roce 1914 dodala hasičskému sboru ve Vokovicích u Prahy stříkačku, kterou město Praha darovalo v roce 1946 do sbírek NTM.

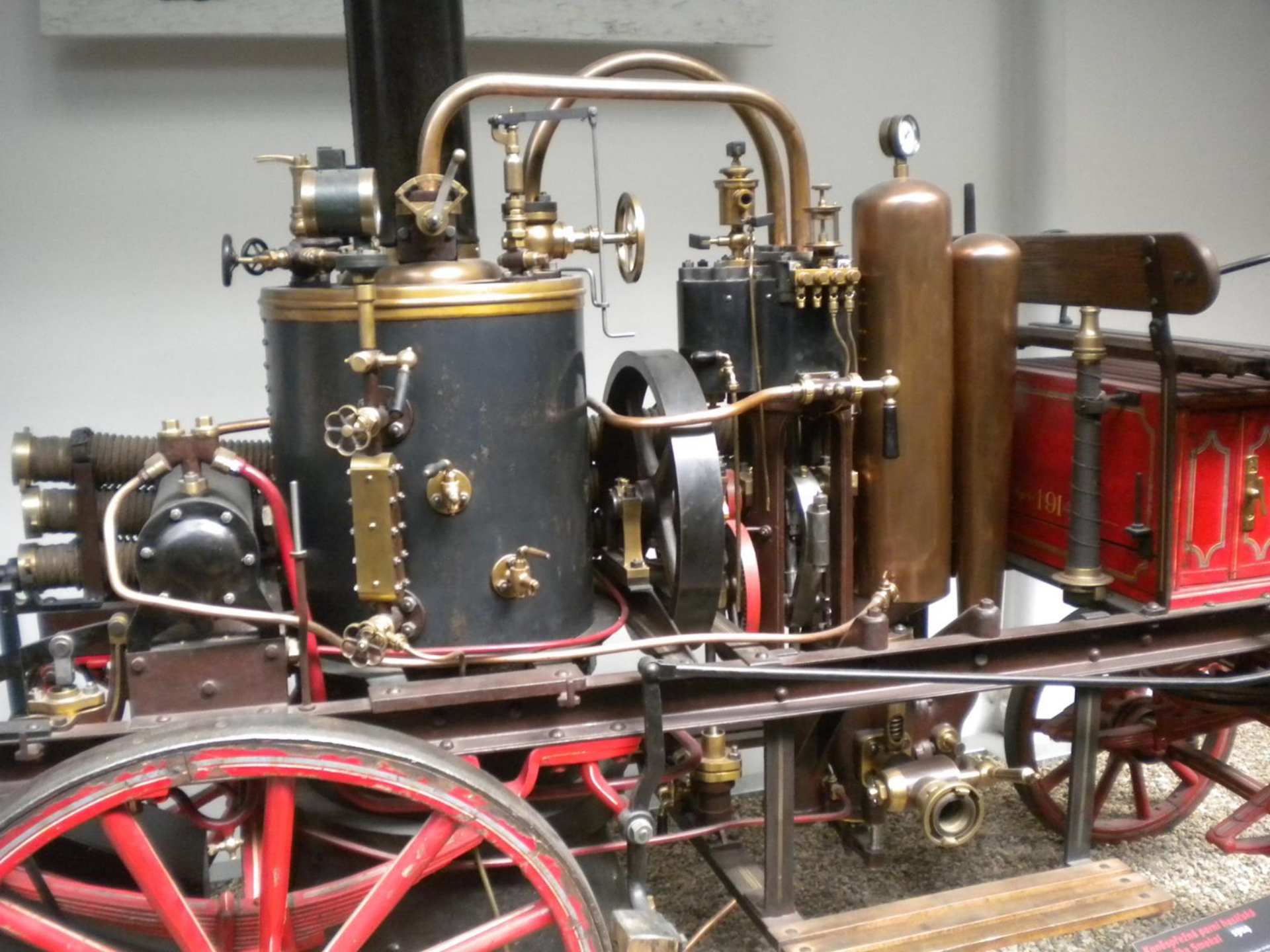
Dvounápravová koněspřežná hasičská stříkačka s pístovým čerpadlem, poháněným jednoválcovým dvojčinným parním strojem. Výrobce: R. A. Smekal, c. k. privilegovaná továrna na stříkačky, hasičské a tělocvičné nářadí, Smíchov, Čechy

Horse-drawn Smekal steam fire engine, 1914

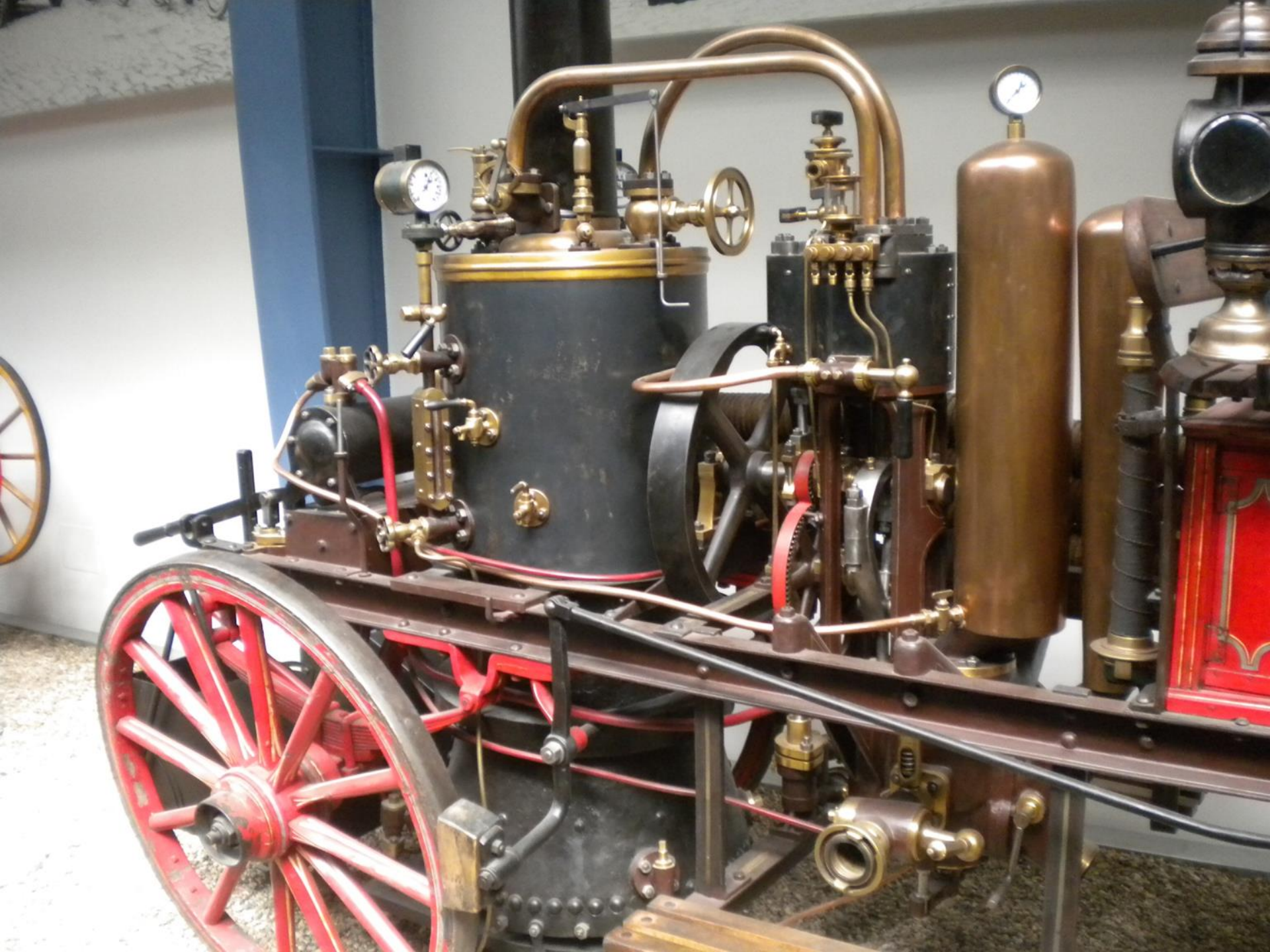
The horse-drawn fire engines driven by a steam engine were in their time a top of the range engineering product. The Czech Lands were one of the industrially developed parts of Europe, and so the locally produced steam fire engines had already appeared here in the 1880s. They were sufficiently powerful to extinguish fires in multi-storey buildings and capable of working as soon as ten minutes after the fire had been lit under the boiler. But they were also very expensive, and so at first only the larger towns purchased them. The biggest domestic producer of steam fire engines was the firm of R. A. Smekal in Smíchov, now part of Prague. In 1914, it delivered a fire engine to the fire brigade in Vokovice near Prague which the City of Prague donated to the National Technical Museum collection in 1946.

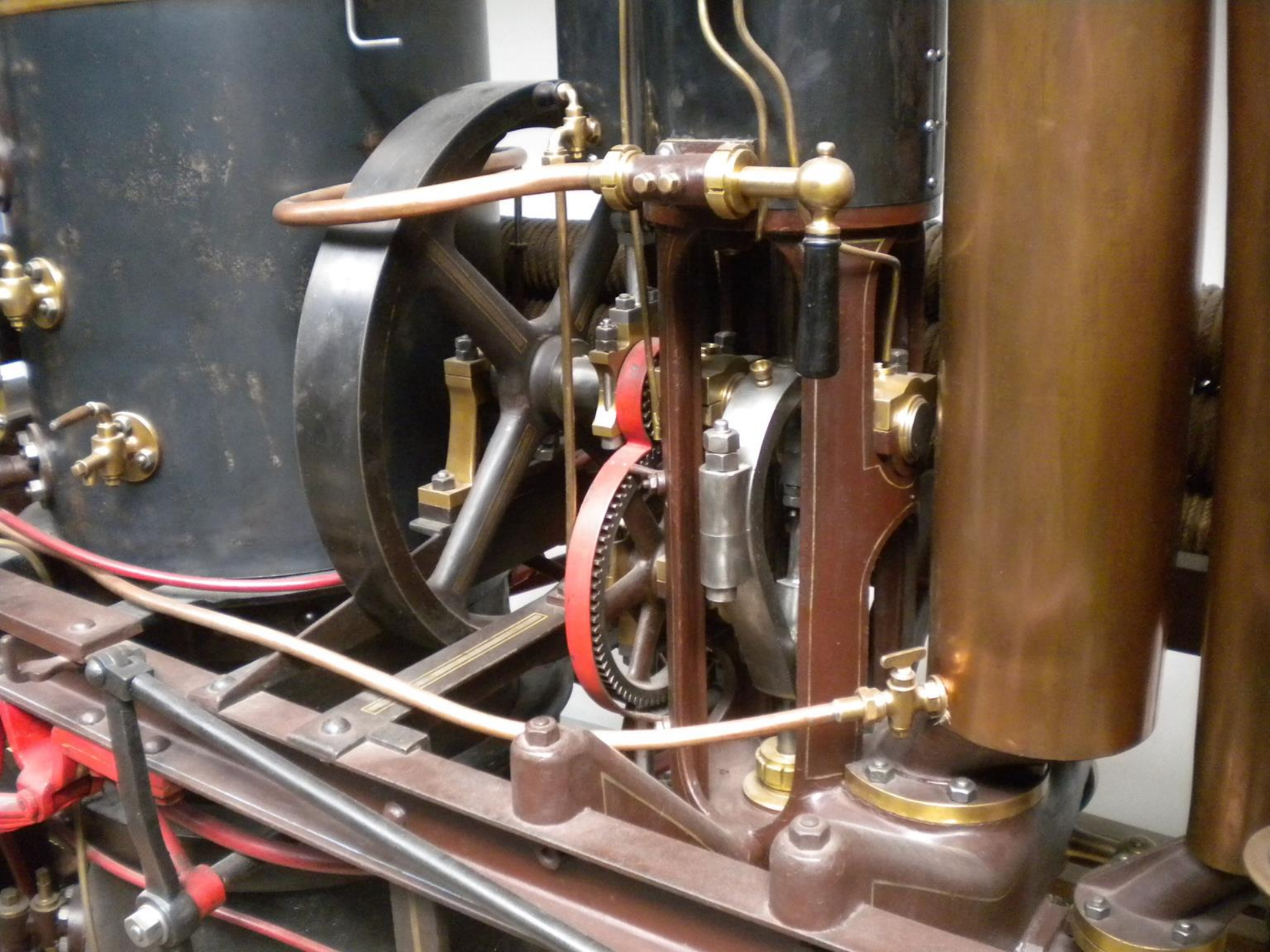
Twin-axle horse-drawn fire engine with a piston pump driven by a single-cylinder double-action steam engine. Producer: R. A. Smekal, c.k. privilegovaná továrna na stříkačky, hasičské a tělocvičné nářadí, Smíchov, Bohemia





Replaatje van het
191







Koněspřežná parní hasičská stříkačka Shand, Mason & Co. 1882

V polovině 19. století se ve Spojených státech a v Anglii objevily první koněspřežné hasičské stříkačky s čerpadlem poháněným parním strojem, se kterými čtyři či pět hasičů dokázalo stříkat do ohně více vody než desítky pumpujících dobrovolníků s větším počtem stříkaček ručních. V Praze se první z nich objevila 12. srpna 1881, dopoledne při veřejné zkoušce a večer při požáru Národního divadla. Byla však dosud majetkem obchodníka, který ji městu nabízel. Obchod se uskutečnil až v následujícím roce, a tak má první pražská parní stříkačka na nábojích svých kol vyražen letopočet 1882. Není však vyloučeno, že jde o stejný stroj, kterému se v srpnu předchozího roku nepodařilo zachránit Národní divadlo. Do sbírek NTM stříkačku darovalo město Praha.

Dvounápravová koněspřežná hasičská stříkačka s pístovým čerpadlem, poháněným jednoválcovým dvojčinným parním strojem. Výrobce: Shand, Mason & Co., Londýn, Anglie

Horse-drawn Shand, Mason & Co. steam fire engine, 1882

In the mid-19th century, the first horse-drawn fire engines with a pump driven by a steam engine appeared in the United States and in England; with such an engine four or five firemen were able to spray more water on a fire than dozens of pumping volunteers with a greater number of manually-operated fire engines. The first one appeared in Prague on 12 August 1881, in the morning at a public display and in the evening at the fire of the National Theatre. It was then still the property of the dealer who was offering it to the city. The deal only went through in the following year and so the first Prague steam fire engine has the year 1882 stamped on the caps of its wheels. It is possible, however, that it is the same fire engine which had not managed to save the National Theatre in August of the preceding year. The fire engine was donated to the National Technical Museum collections from the City of Prague.

Twin-axle horse-drawn fire engine with a piston pump driven by a single-cylinder double-action steam engine. Producer: Shand, Mason & Co., London, England



Rekonštrukcia parného hradiskového
strojníka Siland, Mason & Co.
Výroba: 1888
Prvá cena na výstave v Londýne 1884
Výška: 1,5 m
Dĺžka: 2,5 m
Šírka: 0,8 m
Hmotnosť: 1,2 t
Motor: 1,5 kW
Tlak: 10 bar
Rýchlosť: 10 km/h
Výška: 1,5 m
Dĺžka: 2,5 m
Šírka: 0,8 m
Hmotnosť: 1,2 t
Motor: 1,5 kW
Tlak: 10 bar
Rýchlosť: 10 km/h

Mercedes Benz W154

1938/1939

V druhé polovině 30. let zcela opanovaly evropské tratě automobilových Velkých cen německé závodní vozy Mercedes Benz a Auto Union, které pro svou dokonalost neměly konkurenci. Konstrukčním vyvrcholením této éry byl monopost Mercedes Benz W154 z let 1938 a 1939, který řada automobilových historiků považuje za nejlepší závodní vůz všech dob. Za volant vystaveného vozu, který se dochoval ve vzácně původním stavu, usedal Rudolf Caracciola, nejúspěšnější jezdec tovární stáje Mercedes Benz a trojnásobný vítěz evropského šampionátu v letech 1935, 1937 a 1938. V obou sezónách 1938 a 1939 s tímto vozem Caracciola vybojoval celkem čtyři druhá místa a v červenci 1939 s ním na Nürburgringu vyhrál poslední předválečnou Velkou cenu Německa.

Závodní automobil s přeplňovaným kapalinou chlazeným čtyřdobým vidlicovým dvanáctiválcovým motorem 2xOHC umístěným podél za přední nápravou a s pohonem zadních kol. Zdvihový objem 2962 cm³, výkon 356 kW (484 koní), maximální rychlost 315 km/h. Výrobce: Daimler-Benz A. G., Stuttgart, Německo

In the second half of the 1930s, European Grand Prix racing circuits were dominated by German Mercedes-Benz and Auto-Union racing cars, which had no competition for their excellence. The top design of that era was the single-seater Mercedes Benz W154 from 1938 and 1939, which a number of automobile historians regard as the best racing car of all time. Behind the wheel of the car on display, which is preserved in remarkably original condition, sat Rudolf Caracciola, the most successful driver of the Mercedes Benz works team and three times winner of the European championship in 1935, 1937 and 1938. In both the 1938 and 1939 seasons, Caracciola won a total of four second places with this car and in July 1939 won the last pre-war German Grand Prix on the Nürburgring.

Racing car with a supercharged liquid-cooled four-stroke vee twelve-cylinder DOHC engine placed length-wise behind the front axle and with rear-wheel drive. Engine capacity 2962 cc, output 484 bhp, maximum speed 315 km/h. Producer: Daimler-Benz A. G., Stuttgart, Germany

OMOBILY ŽELEZNICE HASIČSKÁ TECHNIKA

0

AUTOMOBILES RAILWAY FIRE ENGINES



Mercedes-Benz W125
1934/1935

Bugatti 51

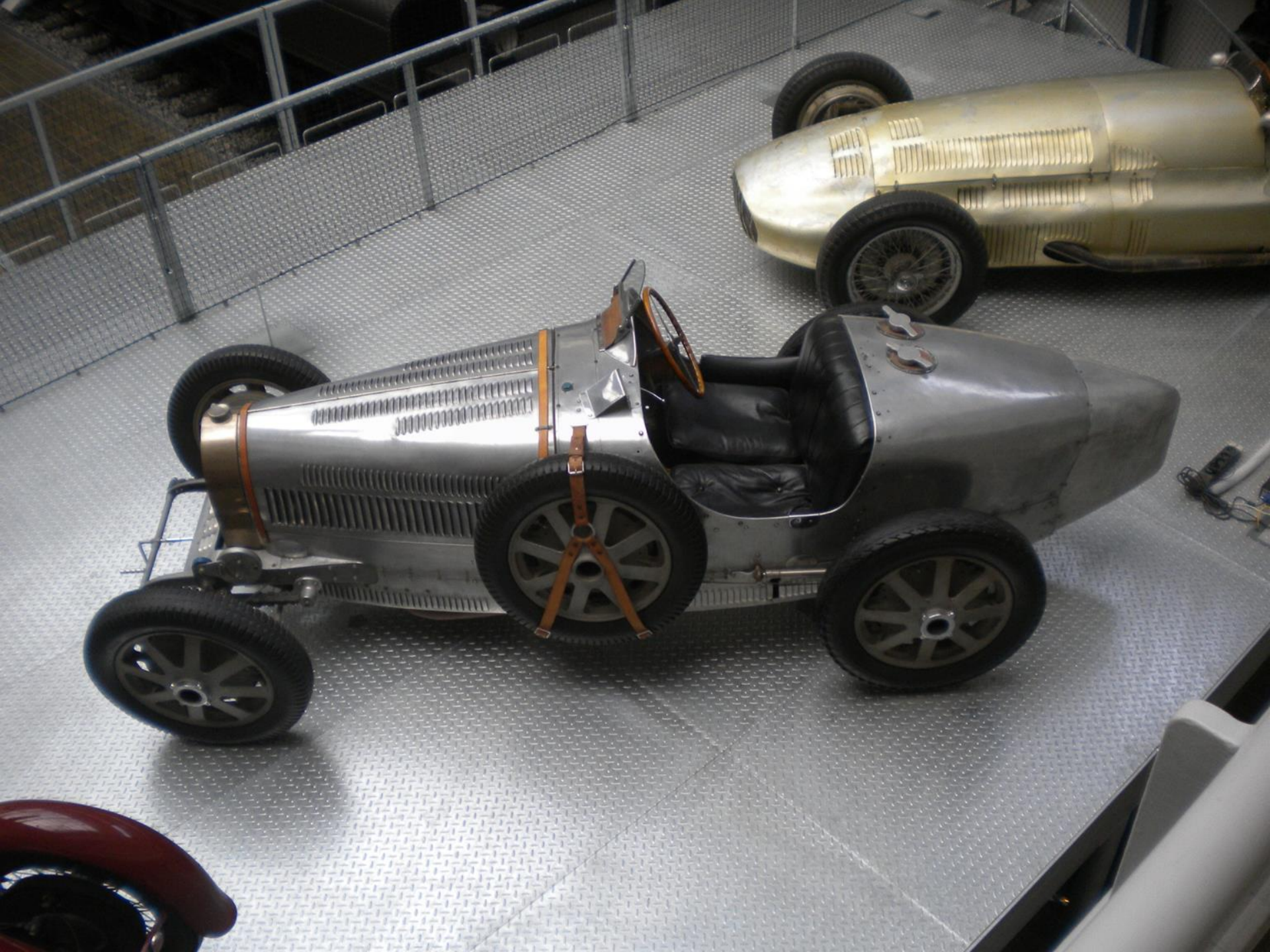
1931

Závodní automobily Bugatti z 20. a počátku 30. let tvoří jednu z legend světových dějin motoristického sportu. Významně se zapsaly i do historie automobilových závodů v Československu, v meziválečném období vyhrávaly většinu závodů a za jejich volanty usedali nejvýznamnější domácí závodníci. Vystavený automobil si v létě 1931 koupil Jiří Kristián Lobkovic, v té době největší naděje československého automobilového sportu. V září 1931 dojel s tímto vozem čtvrtý na Velké ceně na Masarykově okruhu a docílil tím dodnes nejlepšího umístění domácího jezdce na tratích automobilových Velkých cen. Po Lobkovicově tragické smrti v květnu 1932 vůz převzal jeho přítel Zdeněk Pohl, aby s ním v následujících letech v čtených závodech vybojoval pozici nejlepšího domácího automobilového závodníka 30. let.

Závodní automobil s přeplňovaným kapalinou chlazeným čtyřdobým osmiválcovým motorem 2 x OHV umístěným podél za přední nápravou a s pohonem zadních kol. Zdvihový objem 2262 cm³, výkon 132 kW (180 koní), maximální rychlost 220 km/h. Výrobce: Ettore Bugatti, Molsheim, Alsasko, Francie

The Bugatti racing cars from the 1920s and the early 1930s are one of the legends in the world history of motor sport. They also had a notable record in the history of motor racing in Czechoslovakia — in the period between the wars they won most races and the most prominent domestic drivers sat behind their wheels. The car on display was purchased in the summer of 1931 by Jiří Kristián Lobkovic, at that time the greatest hope of Czechoslovak motor sport. In September 1931, he came fourth with this car at the Grand Prix on the Masaryk circuit and achieved the highest placing to date of a domestic driver on Grand Prix circuits. Following Lobkovic's tragic death in May 1932, the car was taken over by his friend Zdeněk Pohl, who in the following years won with the car the position of the best domestic car racing driver of the thirties.

Racing car with a supercharged water-cooled four-stroke eight-cylinder DOHC engine placed length-wise behind the front axle and with rear-wheel drive. Engine capacity 2262 cc, output 180 bhp, maximum speed 220 km/h. Producer: Ettore Bugatti, Molsheim, Alsace, France

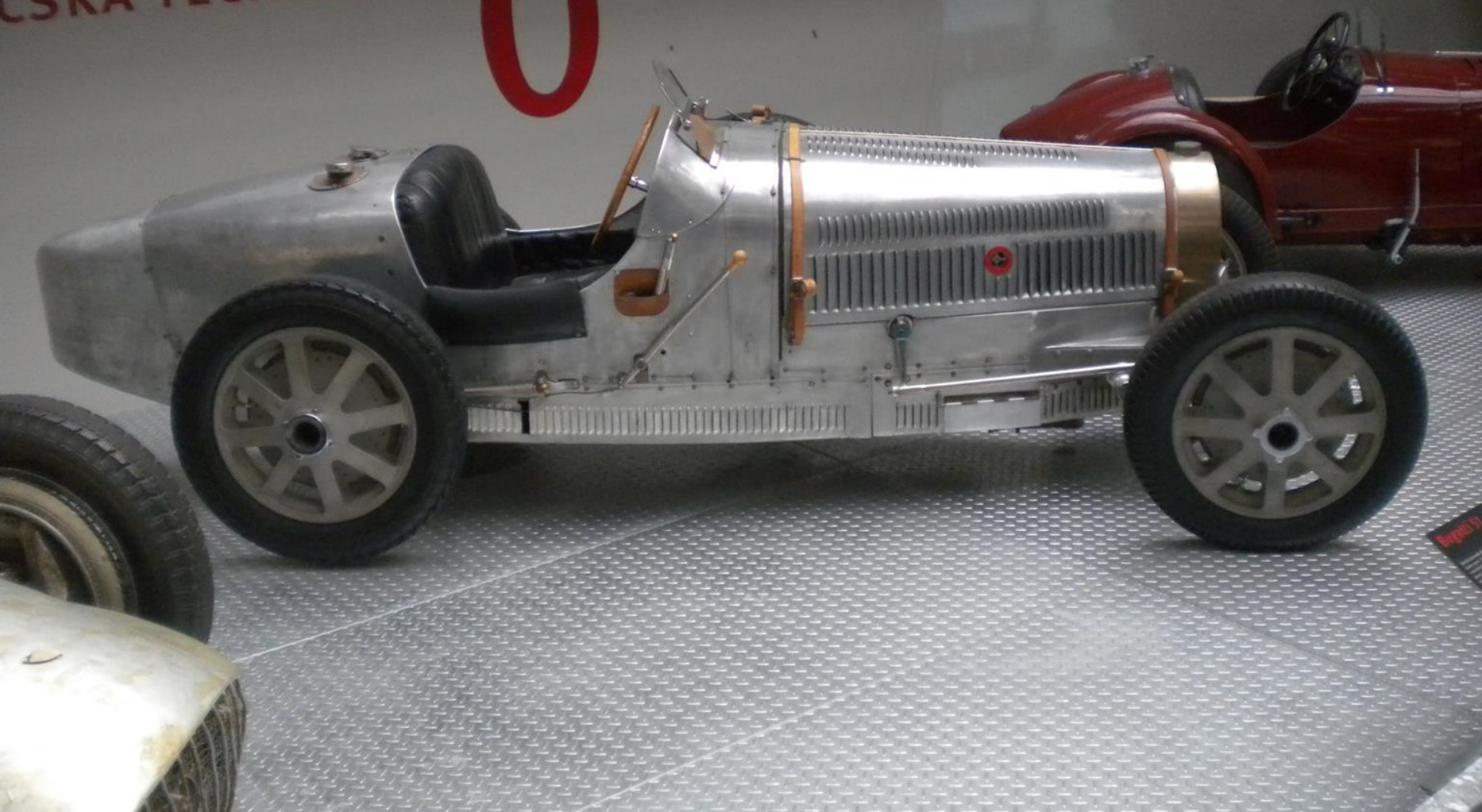


ČSKÁ TECHNIKA

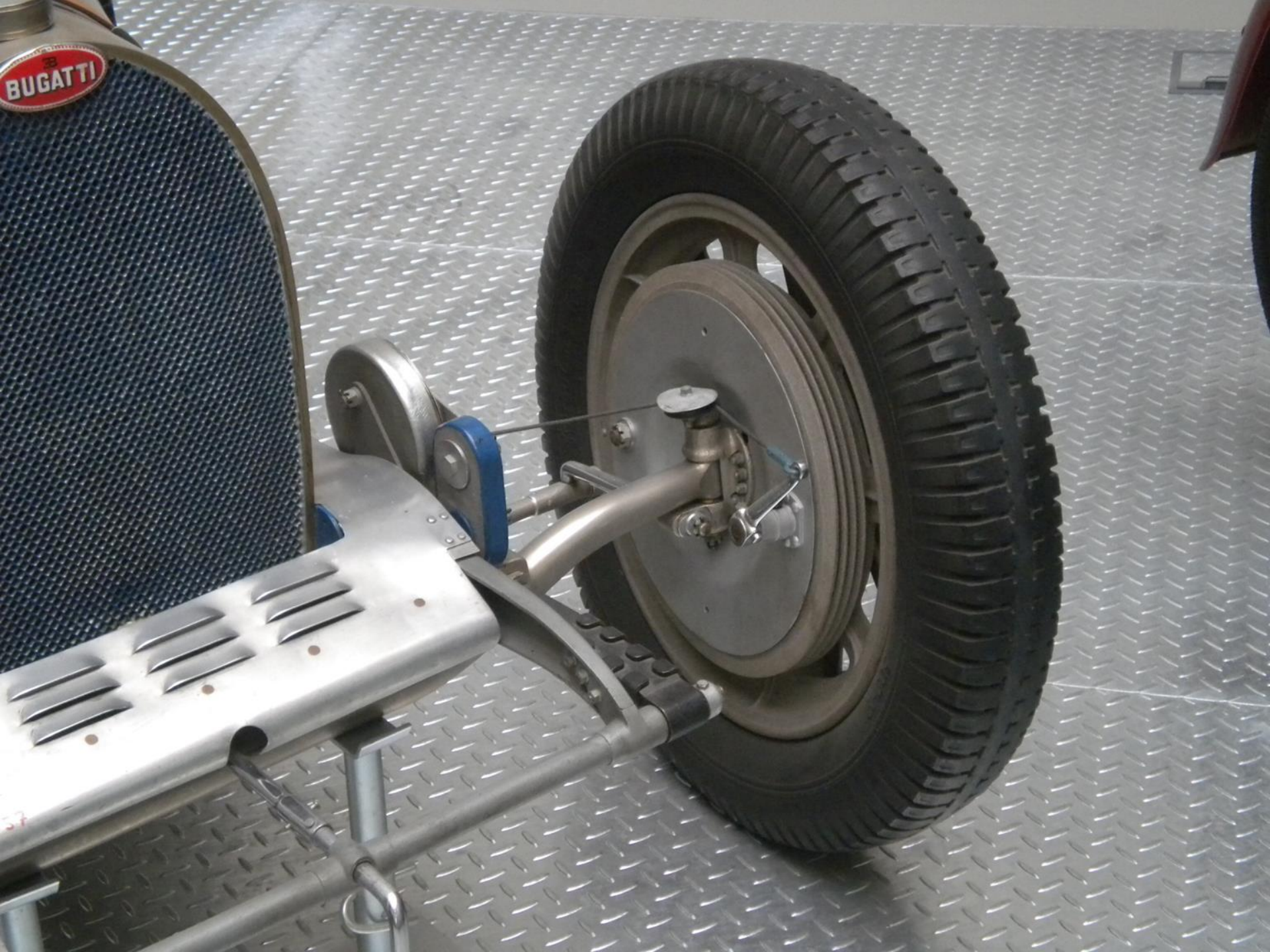
0

AUTOMOBILES

RAILWAY FIRE ENGINES









Wikov 7/28 Sport

1929/1931

Prostějovské továrny na stroje Wichterle a Kovářik, v meziválečném období největší československá továrna na zemědělské stroje, vyráběla v letech 1927–1940 vedle své hlavní specializace i kvalitní osobní a lehké užitkové automobily. Do dějin domácího motoristického sportu se zapsala zejména svými jedenapůllitrovými sportovními a závodními vozy, které konstrukčně vycházely z osobního automobilu Wikov 7/28. Mimořádně rozsáhlou a úspěšnou sportovní kariéru měl vystavený vůz z roku 1929, který prošel v roce 1931 v automobilce výraznou rekonstrukcí a úpravami. Tovární jezdec Adolf Sczyzycki s ním v roce 1932 na Velké Ceně na Masarykově okruhu dojel v jedenapůllitrové kategorii šestý a tím se tento vůz stal historicky prvním automobilem domácí výroby, který byl na tratích automobilových Velkých cen klasifikován.

Sportovní a závodní automobil s kapalinou chlazeným čtyřdobým čtyřválcovým motorem OHC umístěným podél za přední nápravou a s pohonem zadních kol. Zdvihový objem 1477 cm³, výkon 29,4 kW (40 koní), maximální rychlost 140 km/h. Výrobce: Prostějovské továrny na stroje Wichterle a Kovářik, a. s., Prostějov, Československo

The Wichterle and Kovářik machinery factory in Prostějov, the biggest Czechoslovak factory for agricultural machinery in the period between the wars, also made, in addition to its main specialization, high-quality passenger cars and light utility vehicles between 1927 and 1940. It entered the annals of motor sport in particular for its 1.5-litre sports and racing cars, the design of which was derived from the Wikov 7/28 passenger car. The car on display from 1929, which underwent substantial reconstruction and modification in the car plant in 1931, had an exceptionally wide-ranging and successful sports career. The works driver Adolf Sczyzycki came sixth in it in the 1.5-litre category at the Grand Prix on the Masaryk circuit in 1932 and thus this car became the historically first domestic car to be classified on automobile Grand Prix circuits.

Sports and racing car with a water-cooled four-stroke four-cylinder OHC engine placed lengthwise behind the front axle and with rear-wheel drive. Engine capacity 1477 cc, output 40 bhp, maximum speed 140 km/h. Producer: Prostějovské továrny na stroje Wichterle a Kovářik, a. s., Prostějov, Czechoslovakia

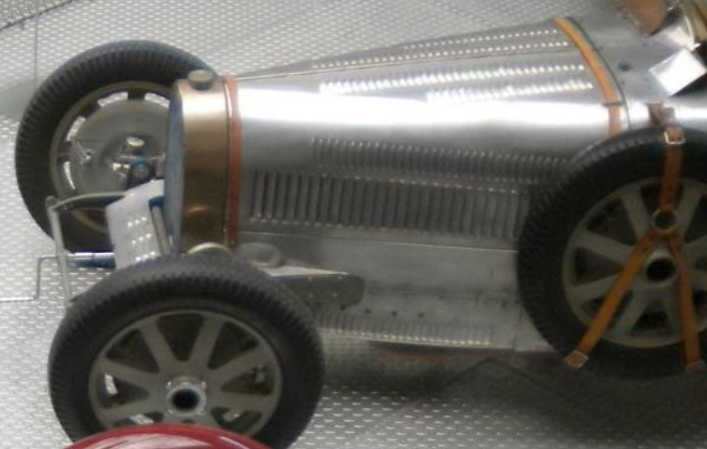
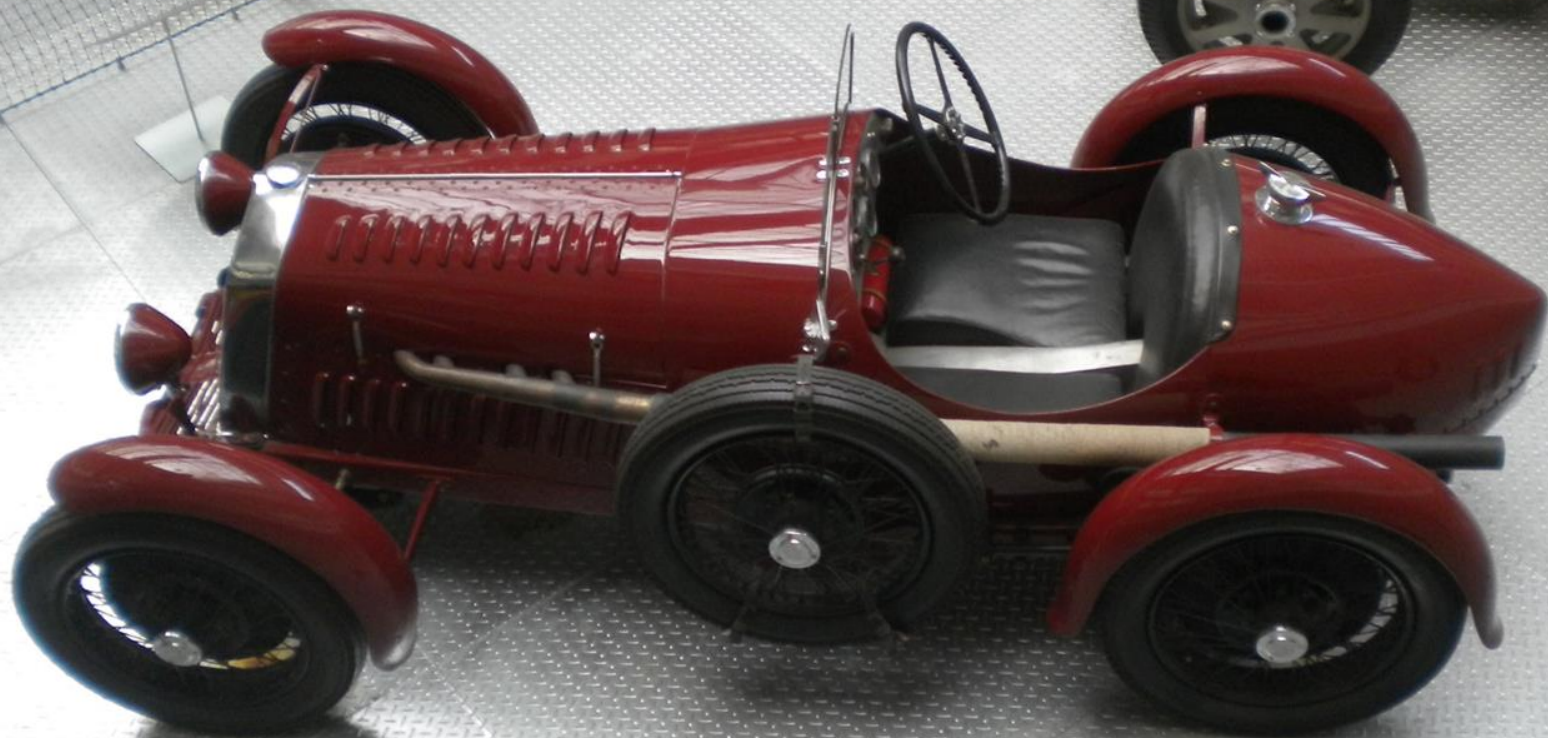
AUTOMOBILES

RAILWAY

FIRE ENGINES







NW 12 HP „Rennzweier“

1900

Když 22. května 1900 opustil bránu kopřivnické továrny automobil NW 12 HP „Rennzweier“, šlo nejen v českých zemích, ale v celé rakousko-uherské monarchii o první vůz zkonstruovaný výhradně pro automobilové závody. V Kopřivnici si ho objednal nejvýznamnější domácí průkopník motorizmu, baron Theodor von Liebieg z Liberce, aby se s ním mohl zúčastnit prvního dálkového automobilového závodu v monarchii. Ten se uskutečnil 1. a 2. června 1900 ve dvou etapách na trase Salzburg–Linz–Víděň a Liebieg s průměrnou rychlostí téměř 40 km/h obsadil druhé místo v kategorii závodních automobilů. Velmi rychlý rozvoj konstrukce automobilů na počátku 20. století byl hlavní příčinou poměrně krátké sportovní kariéry tohoto vozu, který je od roku 1946 součástí sbírek NTM.

Závodní automobil s kapalinou chlazeným čtyřdobým plochým dvouválcovým motorem umístěným napříč nad zadní nápravou a s pohonem zadních kol. Zdvihový objem 4248 cm³, výkon 13,2 kW (18 koní), maximální rychlost přes 80 km/h. Výrobce: Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft A.G., Kopřivnice, Morava

When the NW 12 HP "Rennzweier" left the gates of the Kopřivnice factory on 22 May 1900, it was not only the first car designed exclusively for automobile races in the Czech Lands but also in the whole of the Austro-Hungarian monarchy. It was commissioned from the Kopřivnice plant by the most famous domestic motoring pioneer, Baron Theodor von Liebieg from Liberec in order that he could take part in the first long-distance motor race in the monarchy. This took place on 1 and 2 June 1900 in two stages on the Salzburg–Linz–Vienna route and Liebieg won second place in the racing car category. The very rapid development of automobile design at the beginning of the 20th century was the main reason for the relatively brief sports career of this car, which has been in the National Technical Museum collection since 1946.

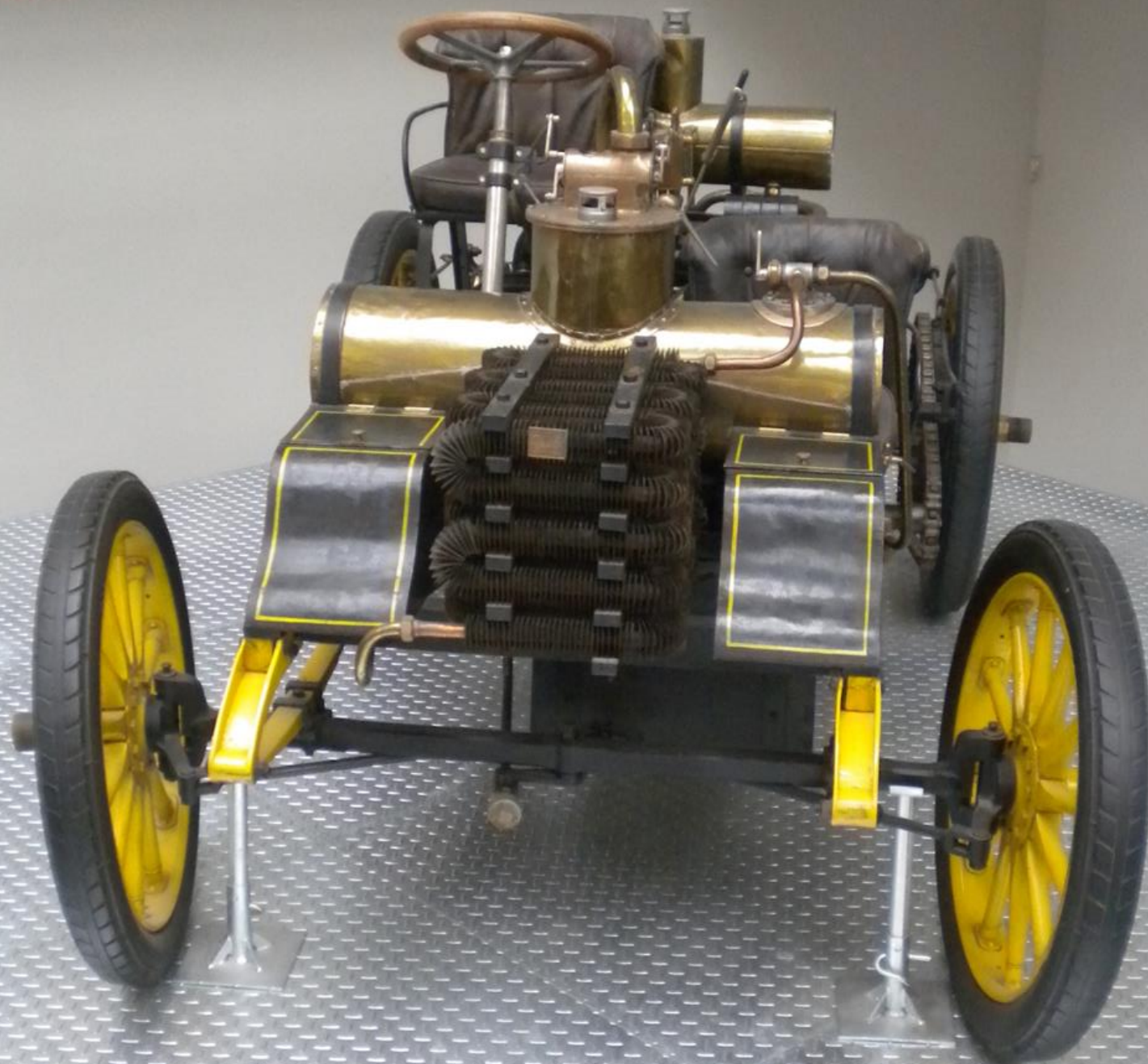
Racing car with a water-cooled four-stroke horizontally-opposed twin-cylinder engine placed cross-wise above the rear axle and with rear-wheel drive. Engine capacity 4248 cc, output 18 bhp, maximum speed over 80 km/h. Producer: Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft A.G., Kopřivnice, Moravia

MOBILES RAILWAY FIRE ENGINES



NW 12 HP „Rennzweier“

GINES



LY ŽELEZNICE HASIČSKÁ TECHNIKA

0

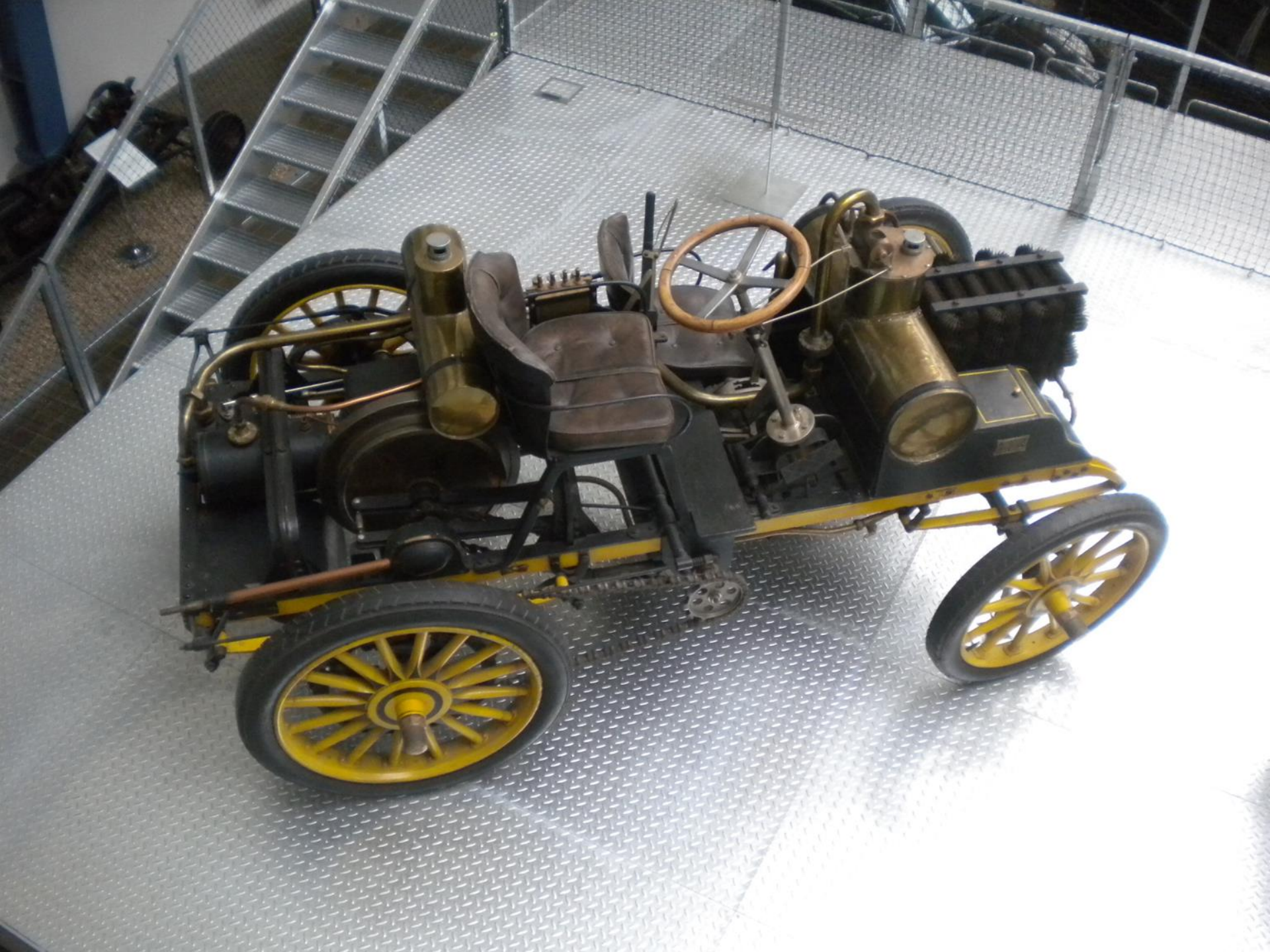
AUTOMOBILES

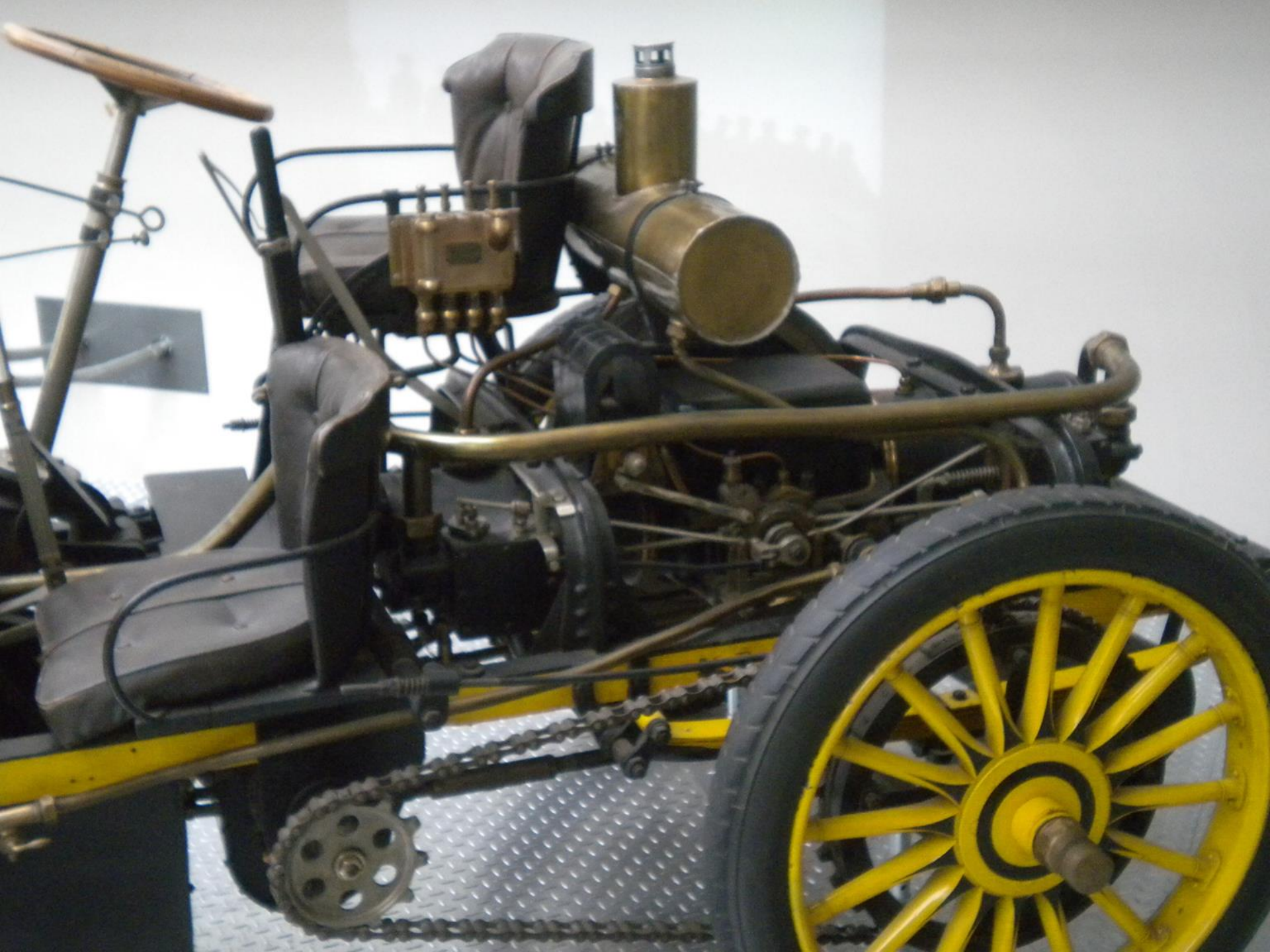
RAILWAY

FIRE ENGINE



NW 12 HP „Rennzweiler“
1900







UTOM ŽELEZNICE HÁČKÁ TECHNI MOBILES RAILWA

M 3803



Škoda 130 RS 1978

Od roku 1964 se v Mladé Boleslavi vyráběla nová generace malých osobních vozů Škoda s motory umístěnými vzadu, které se v následujících desetiletích díky pozvolna se zvyšující životní úrovni stávaly dostupné stále většímu počtu obyvatel Československa. Do konce 80. let jich bylo vyrobeno přes tři a půl milionu a měly zásadní podíl na motorizaci země, protože dovoz zahraničních automobilů v té době tvořily jen poměrně omezené dodávky převážně z produkce jiných socialistických zemí. Automobily Škoda se vedle čtyřdveřových sedanů v menším počtu vyráběly i ve dvoudveřovém sportovním provedení. V polovině 70. let byl od sériového kupé typu 110 R odvozen nejúspěšnější poválečný československý sportovní vůz — Škoda 130 RS, který v kategorii třináctistovek sklízel vavříny i na nejvýznamnějších evropských závodních tratích.

Sportovní automobil s kapalinou chlazeným čtyřdobým čtyřválcovým motorem OHV umístěným podél za zadní nápravou a s pohonem zadních kol. Zdvihový objem 1289 cm³, výkon 103 kW (140 koní), maximální rychlost 220 km/h. Výrobce: Automobilové závody, n. p., Mladá Boleslav, Československo

From 1964, a new generation of small passenger cars with engines mounted at the back were produced in Mladá Boleslav, which in the following decades thanks to the gradually increasing standard of living became available to a constantly growing number of people in Czechoslovakia. By the end of the 1980s, more than three and a half million of them had been produced and played a fundamental role in the motorization of the country, because imports of cars from abroad were only in relatively limited supply at that time, predominantly from the production of other Socialist countries. In addition to the four-door sedans, Škoda also produced cars in a two-door sports version in smaller numbers. In the mid-1970s the most successful post-war Czechoslovak sports car — the Škoda 130 RS, which won laurels in the thirteen-hundred category in even the most important European automobile sports events — was developed from the 110 R series coupé type.

Sports car with a water-cooled four-stroke four-cylinder OHV engine placed length-wise behind the rear axle and with rear-wheel drive. Engine capacity 1289 cc, output 140 bhp, maximum speed 220 km/h. Producer: Automobilové závody, n. p., Mladá Boleslav, Czechoslovakia



Škoda 130 RS 1978

The Škoda 130 RS is a two-door hatchback car produced by Škoda from 1978 to 1980. It is based on the Škoda 130 platform but features a more sporty design with a rear spoiler and racing stripes. The car is equipped with a 1.8-liter V6 engine and a five-speed manual transmission. It was designed to compete in the hot hatchback market and was a popular choice for motorsport enthusiasts. The car is shown in a museum setting, highlighting its historical significance in the automotive industry.





Vége