

LEDEN

Hildebrand & Wolfmüller, 1894, výrobce: Hildebrand & Wolfmüller Motor-Fahrrad-Fabrik, München, Německo.

Hildebrand & Wolfmüller byl prvním sériově vyráběným motocyklem na světě. Šlo o stroj originální konstrukce, ale bohužel příliš složitý a nespolehlivý. Není divu, že se vyráběl pouhé 2 roky. Vystavený kus je údajně první motocykl dovezený na území Rakousko-Uherska. Do Čech jej přivezl sportovec a novotář – baron Artur Kraus z Pardubic.

Daroval Josef Hamza ze Dvora Králové.

Zdvihový objem 1488 cm³, výkon 1,8 kW (2,5 k), maximální rychlost 45 km/h, hmotnost 87 kg.

ÚNOR

Slávia typ CCR, 1905, výrobce: Laurin & Klement, Mladá Boleslav, Čechy.

Firma Laurin a Klement začínala na sklonku 19. století jen jako malá dílna, záhy se však vypracovala na jednoho z nejvýznamnějších výrobců motocyklů v Evropě. Její stroje značky Slávia byly na počátku 20. století vzorem technického pokroku. Vrcholem nabídky značky byl typ CCR. S upravenou verzí tohoto nejvýkonnějšího sériového modelu zvítězil v roce 1905 jezdec Václav Vondřich v závodě Coupe Internationale ve francouzském Durданu. Tento závod měl charakter neoficiálního mistrovství světa a Vondřichovo vítězství v něm lze považovat za největší sportovní úspěch našich motocyklů v první polovině 20. století.

Daroval Václav Klement.

Zdvihový objem 812 cm³, výkon 3,7 kW (5 k), maximální rychlost 85 km/h, hmotnost 76 kg.

BŘEZEN

Itar 750, 1924, výrobce: Jaroslav Janata, Automontage, Praha, Československo.

Hrůzami první světové války provázel vojáky, kromě jiných technických novinek, také motocykl. Rakousko-Uhersko bylo, pokud jde o pokrok, vždy trochu pozadu. Zpoždění v zavádění motocyklů řešila armáda objednávkou moderních strojů u několika domácích firem najednou. Pražský Walter vývoj do konce války nestihl. Projekt v mírově době převzala firma Janata, která dodávala motocykly značky Itar téměř výhradně československé armádě.

Daroval Jaroslav Janatka z Prahy.

Zdvihový objem 746 cm³, výkon 10,3 kW (14 k), max. rychlost 90 km/h, hmotnost 170 kg.

DUBEN

Orion F 58 A, 1928, výrobce: Vilém Michl, Slaný, Československo.

Firma Viléma Michla ze Slaného patřila mezi nejstarší výrobce motocyklů u nás. Orion F 58 A byl vrcholem nabídky firmy – šlo o sportovní model s motorem s ventilovým rozvodem OHV. Odhaduje se, že dnes existuje pouze několik kusů tohoto jedinečného stroje. Motocykl získaný do našich sbírek byl bohužel ve stavu, v jakém prodělal natáčení seriálu Mladý Indiana Jones. Byl proto kompletně zrenovován v restaurátorských dílnách NTM.

Zdvihový objem 499 cm³, výkon 14,7 kW (20 k), max. rychlost 125 km/h, hmotnost 160 kg.

KVĚTEN

Čechie-Böhmerland 600, 1930, výrobce: Albin Liebisch, Krásná Lípa, Československo.

Za nejdelší motocykl světa bývá označován stroj Böhmerland (pro české zákazníky Čechie), který vyráběl sudetský Němec Albin Liebisch. Motocykly Böhmerland se přes svůj neobvyklý vzhled a svérázné jízdní vlastnosti dobře prodávaly. Zájem o ně byl především mezi Liebischovými krajany, kterých žilo v předválečném Československu přes tři milióny. A. Liebisch byl jedním z větších domácích výrobců, odhaduje se, že postavil cca 750 strojů.

Daroval Karel Prokůpek z Prahy.

Zdvihový objem 600 cm³, výkon 11,8 kW (16 k), max. rychlost 95 km/h, hmotnost 180 kg.

ČERVEN

Jawa 175 OHV, 1939, výrobce: Zbrojovka Ing. F. Janeček, Praha, Československo.

Na konci 30. let se Zbrojovka Ing. F. Janeček rozhodla nabídnout zájemcům o motocyklový sport prodejní

verze svých závodních motocyklů. V plánu bylo vytvořit kompletní řadu závodních strojů od 175 do 500 cm³ určených pro soukromé jezdce. Šlo o záměr, který by jistě výrazně napomohl našemu motocyklovému sportu. Bohužel okupace tento plán překazila. Vyrobit se podařilo pouze menší množství sportovních strojů Jawa 175 OHV. Odhaduje se, že jich mohlo vzniknout něco mezi 10 až 20 kusy. Motocykl byl pozoruhodný především uspořádáním svého čtyřdobého jednoválcového motoru s ventilovým rozvodem OHV. Zdvihátka ventilů byla uspořádána do tvaru písmene „X“, díky tomu mohly být ventily umístěny pod ostrým úhlem a sací kanál v hlavě byl situován téměř vertikálně. Dosáhlo se tak vhodně tvarovaného spalovacího prostoru. Zdvihový objem 172 cm³, výkon 8,8 kW (12 k), max. rychlost 125 km/h, hmotnost 80 kg.

ČERVENEC

Jawa 125 NŘ I., 1951, výrobce: Jawa Moto, n. p., Praha, Československo.

Motocykl Jawa 250 typ 11 přezdívaný „Pérák“ patřil v době svého uvedení na trh (1946) ke světové špičce. Na přelomu 40. a 50. let však již náskok naší značky nebyl takový a bylo třeba nabídnout nový motocykl. Tehdy bylo také rozhodnuto, že oba naši hlavní výrobci motocyklu Jawa a ČZ se spojí a budou společně vyrábět motocykly tzv. Národní řady. Mělo jít o motocykly jednotné konstrukce s tím, že menší objemové třídy 125 a 175 cm³ se budou vyrábět ve Strakonících a modely 250 a 350 v Jawě. Byla to značka Jawa, která se dokázala lépe prosadit, konstrukce nových motocyklů všech objemových tříd tak vznikla v Praze. Vývoj nové řady motocyklů probíhal ve dvou etapách, stroje Národní řady I. se do sériové výroby nedostaly, provedení II. známe pod přezdívkou „Kejvačka“.

Zdvihový objem 123 cm³, výkon 4,1 kW (5,6 k), max. rychlost cca. 85 km/h, hmotnost 85 kg.

SRPEN

ESO MC 500, 1956, výrobce: Okresní průmyslový kombinát Vlašim, závod Eso Divišov, Československo.

Motocyklové závody v terénu patřily u nás k těm nejprosazovanějším. Šlo o tzv. branné sporty, na jejichž rozvoji měl Svaz pro spolupráci s armádou, který tehdy zastřešoval motocyklový sport, mimořádný zájem. Prvním motokrosovým mistrem Evropy byl Čech Čížek na Jawě. Na strojích ČZ získalo titul hned několik mistrů světa. Třetí značkou, která vyráběla motokrosové stroje, bylo Eso Divišov (od roku 1964 Jawa). Znárodněná dílna závodníka J. Simandla.

Zdvihový objem 498 cm³, výkon 29,4 kW (40 k), max. rychlost nezjištěna, hmotnost 120 kg.

ZÁŘÍ

ČZ 175 typ 961, 1958, výrobce: České závody motocyklové, n. p., Strakonice, Československo.

V poválečných letech se i na sportovním poli motocykly z Československa začaly výrazně prosazovat. Naši nejúspěšnější disciplínou byly motocyklové soutěže. Vrcholný závod Mezinárodní šestidenní motocyklovou soutěž naši jezdci vyhráli poprvé v roce 1947. Jedním z nejúspěšnějších ročníků této „motocyklové olympiády“ byl rok 1958. Tehdy naši jezdci vybojovali všechny dostupné trofeje. Vyobrazený stroj je speciál právě pro šestidenní 1958.

Zdvihový objem 174 cm³, výkon 9,12 kW (12,4 k) max. rychlost 106 km/h, hmotnost 114 kg.

ŘÍJEN

Jawa 350 typ 673, 1967, výrobce: VVZ Jawa Strašnice, n. p., Československo.

Za královskou disciplínu motocyklového sportu bývají považovány silniční motocyklové závody. Náš nejslavnější jezdec František Šťastný vybojoval v roce 1961 celkově 2. místo na mistrovství světa. Hodně blízko k titulu mistra světa měla Jawa opět v roce 1969. Bohužel slavný anglický závodník Ivy se na nové čtyřválcové Jawě zabil. Tato závodní Jawa typ 673 byla nejrychlejším strojem mistrovství světa 1969. Podobně úrovně již Jawa nikdy nedosáhla.

Zdvihový objem 344 cm³, výkon 58,8 kW (80 k), max. rychlost 267 km/h, hmotnost 138 kg.

LISTOPAD

ČZ 420 typ 860, 1972, výrobce: České závody motocyklové, n. p., Strakonice, Československo.

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 bohužel v závodech mistrovství světa příliš neuspěl. Chyba nebyla v motocyklu, ale kdesi v systému řízení našeho tehdejšího socialistického hospodářství. V roce 1973 bylo podniku ČZM Strakonice nařízeno ukončit účast v silničních

motocyklových závodech.

Zdvihový objem 418 cm³, výkon 53,7 kW (73 k), max. rychlost 260 km/h, hmotnost 142 kg.

PROSINEC

ČZ 350 typ 510, 1978, výrobce: České závody motocyklové, n. p., Strakonice, Československo.

Generální tajemník ÚV KSČ a prezident republiky Antonín Novotný prohlásil: „Do socialismu přeci nepojedeme na motocyklu“. Československo, jeden z největších výrobců motocyklů světa, začalo od poloviny 60. let omezovat investice do tohoto „neperspektivního“ oboru. Úroveň našich sériových motocyklů postupně zaostávala. Jedním z mnoha marných pokusů o prosazení moderního motocyklu byl projekt Ing. Františka Pudila – ČZ 350 typ 510 – jeden z nejkvalitnějších motocyklů vyrobených na našem území. Vznikly pouze dva kusy, dochoval se tento jediný.

Zdvihový objem 347,5 cm³, výkon 20 kW (27 k), max. rychlost 140 km/h, hmotnost 153 kg.